

POLITISK UDSPIL

Mindre bøl – mere vækst

Dansk Erhvervs forslag til at bremse
regeltornadoen i transportbranchen

DANSK
ERHVERV

Indhold

Forord	2
Dansk Erhvervs indsatsområder	3
Det skal være nemt at rapportere og dokumentere	7
Dansk Erhvervs principper	7
Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag	9
Det skal være slut med lange sagsbehandlingstider	16
Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag	16
Det skal være nemt at vælge grønne løsninger	20
Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag	20
Det skal være enkelt at følge reglerne	25
Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag	25

Forord

Et velfungerende transportnetværk er afgørende for hele EU's konkurrenceevne. Det er transportsystemet, der muliggør velstand gennem adgang til varer, services og ressourcer, herunder viden og innovation. Også i Danmark. Transportsektoren driver økonomisk fremgang og binder landsdele, lande og mennesker sammen.

Desværre er transportsektorens konkurrenceevne under pres. Transportsektoren er de sidste mange år blevet mødt af en voksende mængde regler og administrative byrder både nationalt, fra EU og globalt. [En analyse](#) fra Dansk Erhverv viser, at danske transportvirksomheder ser lovgivning og regulering, som den største udfordring for deres omsætning og vækstmuligheder. Det udgør med andre ord en tung administrativ byrde, der både øger omkostningerne, mindsker handlefrihed samt udviklingspotentiale hos transportvirksomhederne. Godt og vel hver tredje transportvirksomhed bruger mere end 25 % af den samlede arbejdstid på administrative og lovpligtige opgaver. Det er tid og ressourcer, der i stedet kunne have skabt vækst, innovation og øget fortjeneste – som igen er med til at sikre vores allesammens velfærd. Når regler og administrative byrder står i vejen for virksomhedernes udvikling, skader det også det danske samfund.

Transportsektoren har en kæmpe betydning for dansk økonomi. Samlet bidrog transportsektoren med 215 mia. kr. til BNP i 2023. Tallet dækker både over det direkte og indirekte BNP-bidrag fra transportsektoren. Det direkte bidrag er 150 mia. kr., mens det indirekte bidrag er 65 mia. kr. Og det siger noget om, hvor vital transportsektoren er for Danmarks økonomi. Hvordan den er en motor for samfundets vækst og beskæftigelse.

Derfor er det helt afgørende at sikre de nødvendige rammevilkår for transportsektoren.

Et fornuftigt sted at starte er med en hovedrengøring i dansk og europæisk lovgivning, så der saneres i unødvendige regler, overrapp ortering og gøres op med lange sagsbehandlingstider. Og så vi sikrer harmonisering af krav inden for EU's indre marked, og samtidig gør det nemt at vælge de grønne løsninger.

I dette udspil kommer Dansk Erhverv med et katalog af konkrete forslag til regelforenkling, som kan reducere bøvl og byrder for virksomhederne. Så de kan fokusere på kerneforretningen og at være motoren for vækst og beskæftigelse til gavn for os alle.

Rigtig god læselyst!



Dansk Erhvervs indsatsområder

Der findes mange forskellige typer af administrative byrder. Dansk erhvervsliv møder det bl.a. i form af uklar kontrol og tilsyn, overrapportering og dokumentation, lange og komplicerede sags-gange samt administration af komplicerede regler og afgifter. Derudover oplever virksomhederne stigende administrative byrder, da myndigheder løbende skærper kravene til regelefterlevelse – selv uden ændringer i lovgivningen.

Dansk erhvervsliv bruger samlet set 90.000 årsværk og mindst 49 mia. kr. om året på at overholde regulering. Det er ressourcer, der i stedet kunne have bidraget til vækst, innovation og udvikling, men som i stigende grad bindes i administrative opgaver.

Hvis dansk og europæisk erhvervsliv skal kunne konkurrere globalt, er der brug for at der gøres en ekstraordinær indsats. Dansk Erhverv Transport har udpeget fire indsatsområder, hvor fokus på forenkling og bedre regulering kan reducere unødvendige administrative byrder og styrke transportvirksomhedernes konkurrenceevne.

Det skal være nemt at rapportere og dokumentere

Størstedelen af danske transportvirksomheder består af SMV'er, som ofte ikke har de nødvendige ressourcer til at håndtere unødvendigt komplekse og administrativt tunge krav. Byrdefuld rapportering og dokumentation som dokumentation af arbejdstid og køre- og hviletid, risikerer at mindske virkelysten for erhvervsdrivende, der ikke kan se målet for bare byrder.

Desværre forventer danske transportvirksomheder øgede udfordringer med rapportering og dokumentation. Samtidig forekommer der ofte mangelfuld vejledning, når der kommer nye krav til rapportering og dokumentation.

Derfor bør Danmark implementere EU-lovgivning i takt med øvrige lande og ikke forud for fælles EU-frister. Det skævvrider konkurrencen på tværs af EU på bekostning af danske transportvirksomheder.

Danmark bør i EU-forhandlingerne arbejde for rimelige og realistiske overgangsperioder – og ved national implementering sikre, at virksomhederne får den fulde tid, der er til rådighed, uden overimplementering. Implementering af EU-lovgivning bør derfor følge princippet om minimumsimplicitering. Og når vi implementerer dansk og europæisk lovgivning, bør vi sikre klar og tydelig vejledning. Samtidig skal øget digitalisering sikre en mere enkel måde at håndhæve rapportering og dokumentationskrav.

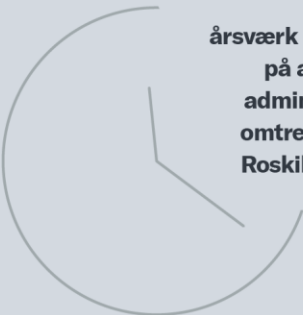
Det skal være slut med lange sagsbehandlingstider

Lange sagsbehandlingstider er en stor administrativ byrde for danske virksomheder. Sagsbehandlingstider er ofte et resultat af omskiftelige og komplicerede regler og dokumentationskrav, der kommer fra både national og europæisk lovgivning. Det hæmmer investeringslysten og væksten og kan i værste fald sætte projekter i stå eller helt lavpraktisk forhindre medarbejdere i at udføre deres arbejde. Derfor er der et behov for enkle, effektive og gennemsigtige processer hos myndighederne. Både på europæisk og på nationalt niveau.



90

tusinde



årsværk bruger dansk erhvervsliv årligt på at overholde regulering og administrative byrder. Det svarer omtrent til alle indbyggere bosat i Roskilde eller Herning Kommune.

49

mia. kr.

i lønomkostninger bruger dansk erhvervsliv årligt på at overholde regulering og administrative byrder. Det er penge, der i stedet kunne gå til investeringer i udvikling, innovation og vækst.

Det skal være nemt at vælge grønne løsninger

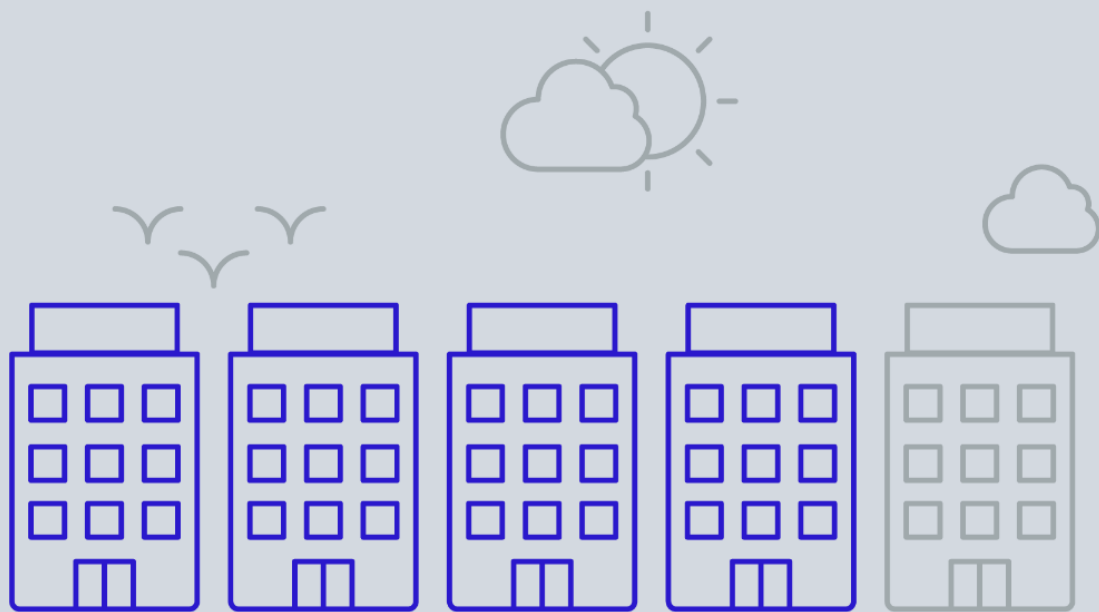
Den grønne omstilling af transportsektoren er nødvendig, men den må ikke drukne i uklare regler, komplicerede krav og lange sagsbehandlingstider. I dag oplever danske og europæiske virksomheder, at bureaukrati og manglende koordinering mellem myndigheder bremser investeringer og gør det dyrere og mere besværligt at vælge grønne løsninger. Klima, miljø og rapporteringskrav er et af transportbranchens største udfordringsområder i dag. Resultatet er, at investeringer i grønne transportløsninger udskydes.

Hvis vi skal lykkes med omstillingen, skal rammevilkårene følge med, så det i praksis betaler sig at vælge grønt – på vejene, i luften, til søs, på cykelstierne, på skinnerne og i samspillet mellem transportformerne.

Det skal være enkelt at følge reglerne

Et effektivt transportsystem kræver klare og rimelige regler. Men transportvirksomheder mødes i dag af et voksende og komplekst regelsæt, der skaber unødige byrder og svækker konkurrenceevnen. Det vidner om et stort problem for de danske transportvirksomheders konkurrenceevne og innovation, men også for andre dele af økonomien som branchen har indflydelse på. For at sikre, at Danmark forbliver et attraktivt sted at drive virksomhed, er der behov for en grundlæggende ny tilgang til, hvordan vi skaber og administrerer lovgivning.

Vi har brug for en målrettet national og europæisk indsats. Der skal ryddes op i overflødig regulering og så skal regler på tværs af grænser harmoniseres. Lovgivning skal være mindre byrdefuld og implementeres på et oplyst grundlag. Derfor skal lovgivning også i langt højere grad evalueres og vurderes op mod dets formål og effekt. Det er en forudsætning for, at branchen kan levere effektiv, grøn og konkurrencedygtig transport til gavn for hele samfundet.



4 ud af 5 danske transportvirksomheder har oplevet en stigning i mængden af regulering inden for de seneste tre år. Udviklingen udfordrer især de små og mellemstore virksomheder, der har færre ressourcer til at håndtere den øgede mængde af regulering.



89%

af transportvirksomhederne har oplevet, at det er blevet mere byrdefuldt at overholde regulering inden for de seneste 3 år.

De tre reguleringsområder, hvor transportvirksomhederne oplever de største udfordringer i dag:



**Databeskyttelse
og teknologi**



**Klima, miljø og
bæredygtighed**



**Finansiell
rapportering**

Dansk Erhvervs principper

Nemt at rapportere og dokumentere

1. **Nabotjek af EU-lovgivning, minimumsimplementering og harmonisering.** Danmark bør via et nabotjek implementere EU-lovgivning samtidig med øvrige EU-lande - uden at tilføje yderligere krav. Dertil bør reglerne have stor sammenhæng med europæiske rapporteringskrav for at undgå dobbeltarbejde.
2. **Proportionalitet i kravene.** Regulering bør tilpasses virksomheders størrelse og kapacitet, så SMV'er ikke unødigt overbelastes.
3. **Klar vejledning og øget digitalisering.** Det skal være nemt at opfylde lovgivningskrav via praktisk, hurtig vejledning og klare retningslinjer fra myndighederne. Papirarbejdet skal mindskes ved at certifikater, tilladelser og dokumentationskrav i højere grad digitaliseres.

Slut med lange sagsbehandlingstider

4. **Nedbring sagsbehandlingstider.** For væsentlige tilladelser bør der fastsættes maksimale sagsbehandlingstider for at sikre forudsigelighed og effektivitet. For økonomisk vigtige sager bør der etableres administrative fast track-ordninger.
5. **Skabe ensartethed og koordinering i sagsbehandlingen.** Myndigheder bør levere tydelig vejledning, sikre bedre koordinering samt ensartede procedurer på tværs af myndigheder. Det vil reducere forsinkelser, gøre processen lettere at navigere i og forhindre modstridende krav.

Grønne løsninger

6. **Gør grønne transportformer attraktive.** Regler og procedurer for grøn transport skal forenkles og bør drives af positive incitamenter og ikke kun afgifter. På den måde bliver det lettere og mere attraktivt at investere i og anvende grønne løsninger til alle transportformer.
7. **Skabe realistiske rammer for omstilling.** Politikken, herunder krav og tidsfrister, skal afspejle de faktiske teknologiske og økonomiske muligheder i branchen. Urealistiske krav og for korte tidsfrister bremser udviklingen. Grøn politik skal kunne lade sig gøre i praksis – ikke blot på papiret.
8. **En samlet grøn transportkæde.** Transportpolitikken skal understøtte, at hele værdikæden kan bidrage til klimainsatsen. Det betyder bl.a. bedre lade- og energiinfrastruktur, modernisering af havne- og lodslovgivning samt styrket intermodal transport, så gods og passagerer flyttes grønt på tværs af transportformer.

Enkelt at følge reglerne

9. **Proportionale og tidssvarende regler og krav.** Regler skal stå på mål for den effekt, de skal skabe, og de skal løbende opdateres, så de afspejler nutidens virkelighed. Bekendtgørelser og satser som selvrisiko bør løbende justeres, så de giver branchen reelle og tidssvarende

rammevilkår.

10. **Kontrol skal målrettes, hvor problemerne er.** Kontrolindsatsen bør fokusere på dem, der overtræder reglerne, fremfor gentagne fulde kontroller af lovlydige virksomheder.
11. **Regler skal understøtte rekruttering og fastholdelse.** Lovgivning og krav må ikke forværre udfordringerne med at tiltrække og fastholde arbejdskraft i transportsektoren. Regler skal udformes, så de gør det lettere – ikke sværere – at drive en moderne og attraktiv branche.
12. **Sikring af retssikkerhed og gennemsigtighed.** Ændringer af regler skal ske åbent, politisk forankret og med klare overgangsregler.

Det skal være nemt at rapportere og dokumentere

Transportvirksomheder bruger i dag unødige ressourcer på at kortlægge, hvilke data der skal indberettes til hvem – og hvornår. Særligt små og mellemstore virksomheder rammes hårdt, og værdiskabende initiativer risikerer at blive nedprioriteret til fordel for tidskrævende administration.

EU-direktiver skal etablere fælles rammer, men overimplementering og manglende harmonisering mellem medlemslandene skaber udfordringer, der især rammer danske virksomheder. Når EU-regler tilpasses nationalt, ser vi ofte ekstra rapporteringskrav, der overstiger direktivernes oprindelige formål. I Danmark bliver byrderne yderligere forværret af uklare retningslinjer fra myndighederne, hvilket skaber usikkerhed og ekstraomkostninger. Det betyder, at danske transportvirksomheders konkurrenceevne hæmmes i forhold til udlandet. Der er derfor behov for handling, så Danmark sikrer en balanceret implementering af EU-regler og samtidig reducerer administrative byrder for virksomhederne.

Derfor skal der skabes klare og ensartede retningslinjer for rapportering, så virksomhederne ved præcis, hvad der forventes.

Dansk Erhvervs oprydning- og forenklingsforslag

I Dansk Erhverv har vi identificeret en række områder, hvor krav til overrapportering er blevet unødigt byrdefuldt, ofte som følge af overimplementering af EU-direktiver. Det skaber kompleksitet og administrative udfordringer for virksomhederne, som i stedet bør mødes med klare, enkle og målrettede krav og vejledning.

Nedenfor præsenteres konkrete forslag til oprydning og forenkling af regler, der skal gøre det lettere at drive virksomhed i Danmark herunder forslag til reduktion af overrapportering og forbedring af vejledningen ved implementering af EU-direktiver.

Listen er ikke udtømmende, men et vigtigt skridt mod en mere proportional og effektiv tilgang til rapportering og dokumentation. Vi opfordrer ministerierne til at bruge forslagene som grundlag for at reducere byrderne og sikre smartere regulering, der understøtter erhvervslivet.



Der skal være proportionalitet i kravene til virksomheder

99 % af danske transportvirksomheder er små og mellemstore (SMV'er) og netop de mindste rammes hårdest af administrative krav. [En analyse](#) fra Dansk Erhverv viser, at:

- Virksomheder med 0–9 ansatte i gennemsnit bruger **47.000 årsværk** årligt på indrapportering og administration.
- Virksomheder med 10–49 ansatte bruger **29.000 årsværk** om året.
- Virksomheder med 50–249 ansatte bruger **7.000 årsværk**, og de største (250+ ansatte) bruger **10.000 årsværk** årligt.

Selvom større virksomheder i absolutte tal bruger flere ressourcer på rapportering og administration, udgør administrative medarbejdere en langt mindre andel af deres samlede arbejdsstyrke. For SMV'erne, især mikrovirksomheder med under 10 ansatte, er belastningen ofte uholdbar, fordi de ikke har dedikerede afdelinger til at håndtere efterlevelse af regler, standarder og lovgivning.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Regulering tilpasses virksomheders størrelse og kapacitet, så SMV'er ikke unødigt overbelastes.

Fjern assessor-kravet i forbindelse med ansøgninger om projekter med selvkørende mobilitet

Danmark har allerede en etableret forsøgsordning for selvkørende biler, men den bør nu forenkles og gøres mere læringsbaseret. Assessorordningen blev indført for at sikre, at forsøg med selvkørende køretøjer kunne gennemføres på en sikker og forsvarlig måde. En uafhængig ekspert skulle bistå myndighederne med risikovurdering i en tid, hvor teknologien var ny, og myndighederne endnu ikke havde opbygget de nødvendige kompetencer.

I dag hæmmer ordningen imidlertid udviklingen. Branchen oplever assessorprocessen som dyr, kompleks og uforudsigelig, og det afholder mange aktører fra at ansøge om forsøg. Der findes kun få tidligere godkendte assessorer, hvilket begrænser konkurrencen og driver omkostningerne op. Samtidig skal vurderingen gentages ved selv mindre ændringer i et forsøg, hvilket gør sagsbehandlingen tung og langsom.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Ansvar for de sikkerhedsmæssige vurderinger flyttes fra eksterne assessorer til de kompetente myndigheder, fx Vejdirektoratet, som en integreret del af sagsbehandlingen.

Fjern krav til chaufføren om at medbringe dokumentation for ansættelsesforhold ved kørsel i leaset lastbil

Der er i 2023 indført nye regler i godskørselsbekendtgørelsen, der betyder, at en lastbilchauffør skal kunne fremvise og dokumentere sit ansættelsesforhold, hvis vedkommende kører i en leaset lastbil.

Samme krav gælder ikke, hvis lastbilen, som chaufføren kører i, er ejet af virksomheden. Kravet mangler et grundlæggende formål i kontroløjemed. I dag er det sådan, at ca. 80 pct. af lastbiler i Danmark er leaset. Det er derfor en stor administrativ byrde for chaufførerne. Kravet er indført med henvisning til EU-direktivet om udlejningskøretøjer uden fører. EU-reglerne indeholder en bestemmelse, der gør det muligt at indføre lempeligere regler, men Danmark har valgt *ikke* at benytte sig af muligheden for minimumsimplicitering. Det bemærkes i øvrigt, at den EU-regel, der er ophæng til den danske implementering, ikke er ny, men har været gældende i mange år, *uden* at det tidligere har været implementeret så restriktivt.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Reglen om, at chaufføren skal fremvise og dokumentere sit ansættelsesforhold, hvis vedkommende kører i en leaset lastbil, afskaffes. Det kan gøres med henvisning til undtagelsesbestemmelsen i EU-reglerne.

Automatisk validering af kørekort – inspiration fra Norge

Dansk Erhverv foreslår, at bilforhandlere, værksteder, biludlejnings- og leasingbranchen – med kundens samtykke – får mulighed for digitalt at validere kørekort direkte i Færdselsstyrelsens register. Det vil give virksomhederne et effektivt redskab til at kontrollere førerens kørekortstatus i realtid og gribe ind, før en person uden gyldigt kørekort sætter sig bag rattet. Det bør ligeledes være muligt for vognmænd at bruge samme system til at følge deres egne chaufførers kørekortstatus. Det vil hjælpe virksomhederne med løbende at sikre, at alle chauffører opfylder kravene.

I Norge tilbyder *Statens Vegvesen* allerede en velfungerende API-løsning, hvor autoriserede aktører kan tjekke kørekortets gyldighed digitalt, når en person lejer eller registreres som fører¹. Erfaringerne viser, at systemet både øger trafiksikkerheden, reducerer risikoen for ID-misbrug og gør processen mere brugervenlig.

En tilsvarende model kan etableres i Danmark. Færdselsstyrelsen råder allerede over et nationalt kørekortregister og et API, som anvendes i den digitale kørekort-app. Ifølge de tekniske leverandører af denne app vil det kræve begrænset udvikling at stille en afgrænset del af oplysningerne til rådighed for autoriserede virksomheder, så validering kan ske sikkert og samtykkebaseret.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Autoriserede virksomheder, der har en retlig interesse i at kontrollere førerretten, bør med samtykke få adgang til automatisk validering så virksomhederne kan forebygge misbrug og undgå at stille køretøjer til rådighed for personer uden gyldigt kørekort.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/apne-data/et-utvalg-apne-data/api-for-sjekk-forerkort/>

Fjern eller forlæng perioden for brugerregistrering

I bekendtgørelsen om registrering af køretøjer er det fastlagt, at der udover ejeren af et køretøj også skal være en registrering af brugere (fysisk eller juridisk person), når vedkommende har ret til at bruge køretøjet i 30 dage eller mere. Dette medfører store administrative og økonomiske byrder for virksomheder, der udlejer køretøjer og materiel.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Erhvervsmæssig biludlejning bør undtages fra reglerne om brugerregistrering. Alternativt bør grænsen hæves til mindst 90 dage, og der bør etableres en fuldt digital registreringsløsning.

Digitalisering

Indfør digital løsning for forevisning af gods- og buskørselstilladelser ifm. kontrol

I dag skal lastbil- og buschauffører medbringe i fysisk form en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen under kørsel, som kan forevises kontrolmyndighederne. Hvis dokumentet mangler, kan kørslen standses, indtil en kopi er bragt frem, og virksomheden risikerer en bøde. Dokumentationskravet er forældet og bør digitaliseres. I dag er der et velfungerende digitalt system for national varebilskørsel, hvor man registrerer varebilens registreringsnummer hos Færdselsstyrelsen, der gør det muligt for kontrolmyndighederne at tjekke, om der er en gyldig tilladelse. Samme model bør indføres for både lastbil- og buskørsel.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Digitalisere dokumentationskravet til gods- og buskørselstilladelser.

Indfør digital løsning for forevisning af chaufføruddannelsesbevis/kvalifikationsbevis

Ligesom med gods- og buskørselstilladelsen er det et krav, at chauffører i dag skal medbringe deres chaufføruddannelsesbevis/kvalifikationsbevis i fysisk form under kørsel. Manglende medbringelse medfører bøde, selvom beviset findes. Dokumentationskravet bør digitaliseres. I dag accepteres kørekort i digital form, og på samme måde skal det være muligt at forevise sit chaufføruddannelsesbevis/kvalifikationsbevis digitalt ifm. kontrol

Dansk Erhverv foreslår, at

- Digitalisere dokumentationskravet til gods- og buschaufførers chaufføruddannelsesbevis/kvalifikationsbevis, så chauffører slipper for at medbringe endnu en fysisk dokumentation.

Indberetningskrav til Danmarks Statistik for danske gods- taxi og busvognmænd

Indberetningskrav opleves som byrdefulde, når der er manglende sammenhæng mellem hvilke data, der indrapporteres til forskellige myndigheder. Det fører til, at virksomheder er forpligtet til at indberette samme data flere forskellige steder. Desuden fører det til ekstra arbejde for myndighederne, der i stedet kunne trække data fra et offentligt register eller en anden myndighed. Særligt opleves indberetningskrav til Danmarks Statistik som byrdefulde, når virksomheden manuelt skal indberette til Danmarks Statistik eller i forvejen har indberettet data til en anden myndighed. Et eksempel på et administrativt byrdefuldt indberetningskrav for danske vognmænd til Danmarks Statistik er indberetning af godstransport med lastbiler. I den forbindelse er det oplagt at undersøge, om de mange data, der findes i vejafgiftssystemet for lastbiler, kan anvendes til at erstatte dele af de manuelle indberetninger fra vognmændene.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der skabes et samlet overblik over hvilke data, der indberettes fra virksomheder til forskellige myndigheder, så disse kan koordineres.
- Desuden bør man sikre, at der på tværs af myndigheder er bedre adgang til allerede indberettet data.
- De automatiserede løsninger for indberetning til Danmarks Statistik skal udvides og udvikles.

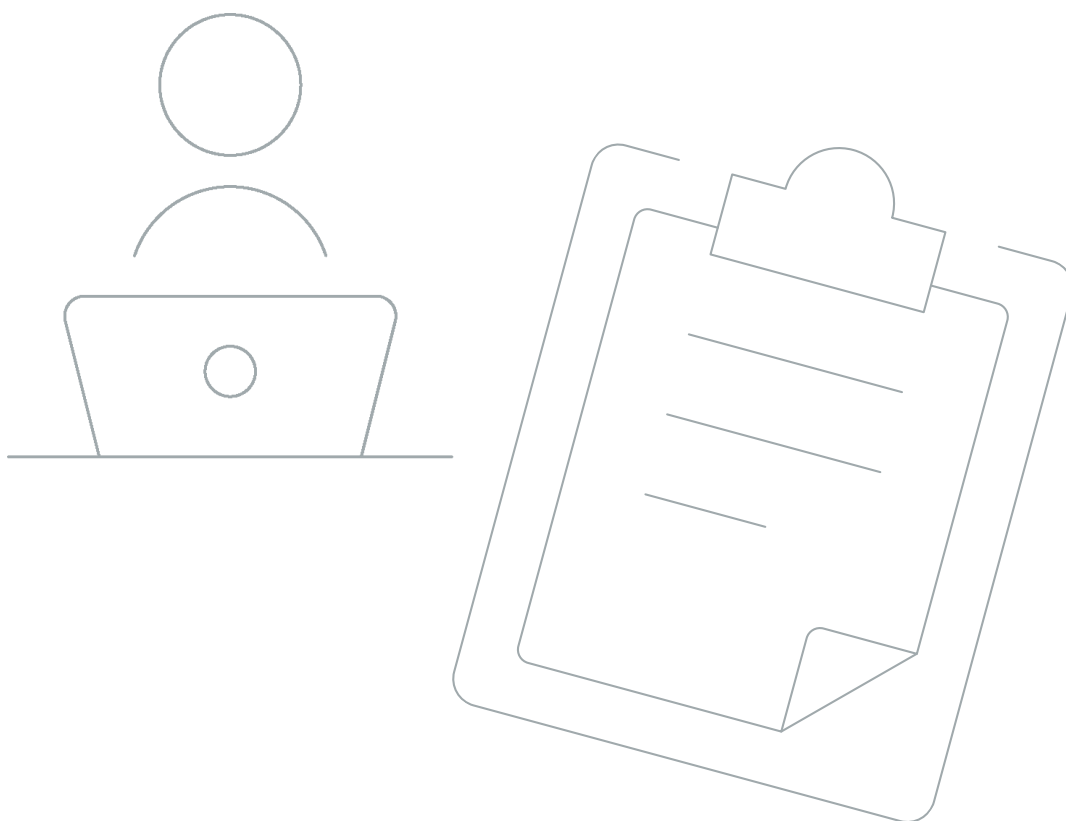
Øg datadeling ved miljøvurderinger

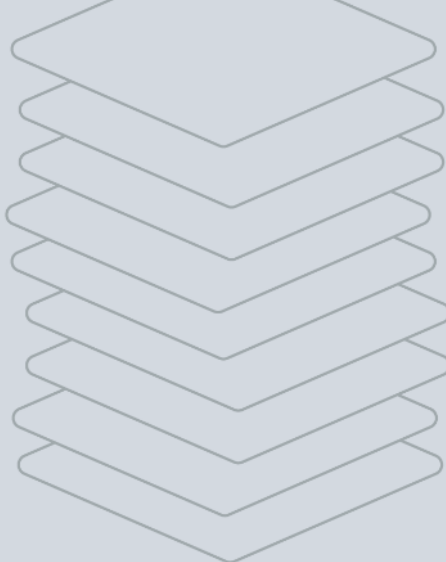
Miljøvurderinger kræver mange ressourcer og bliver stadig længere og mere omfangsrige at udarbejde og sagsbehandle. Antallet af miljøvurderinger er [fordoblet](#) de seneste ti år. Når der skal laves infrastruktur i f.eks. Odense Havn afsættes der 8 år til undersøgelser, ansøgning, godkendelse og risiko for klageproces, men kun 2 år til at udvide havnen. Samtidig tager det omkring 6 år at få godkendt og nettilsluttet en landvindmølle i Danmark. Det er særligt byrdefuldt at udarbejde en miljøvurdering, som skal tage højde for alle påvirkninger af et projekt på natur og miljø, uden at der er klare retningslinjer for præcist hvad, der skal undersøges. Derfor har virksomhederne en interesse i hellere at medtage for meget end for lidt, hvilket har bevirket, at miljøvurderingerne bliver længere og mere omfangsrige år for år. Digitalisering af miljøvurderinger kan spare samfundet mellem 100 og 500 millioner kroner hvert år og hvert

bygge- og anlægsprojekt kan realiseres to til 13 måneder hurtigere ifølge en [analyse](#) af COWI, Rambøll og Aalborg Universitet.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Data i forbindelse med miljøvurderinger skal digitaliseres og i højere grad deles.





82%

af transportvirksomhederne har oplevet en stigende kompleksitet i reguleringen inden for de seneste tre år. Det, sammen med lange sagsbehandlingstider, skaber betydelige udfordringer for erhvervslivet.



Det skal være slut med lange sagsbehandlingstider

Uklare regler, tunge krav og manglende koordinering mellem myndigheder skaber unødvendigt lange sagsbehandlingstider for transportvirksomhederne. Mens internationale konkurrenter hurtigt kan rulle nye løsninger ud, mødes danske og europæiske virksomheder af sagsforløb, der varer måneder – og i nogle tilfælde år. Det forsinker investeringer i ny infrastruktur, grøn teknologi og effektive transportløsninger, og resulterer i sidste ende i tabt konkurrencekraft. Derfor er der brug for klare regler, kortere sagsbehandlingstider og bedre koordinering – både i EU og nationalt.

Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag

I Dansk Erhverv Transport har vi identificeret en række områder, hvor lange og uforudsigelige sagsbehandlingstider bremser både effektiv transport, grøn omstilling og transportens konkurrenceevne.

I dette afsnit præsenterer vi konkrete forslag til, hvordan regler og processer kan forenkles, så myndighedsgodkendelser sker hurtigere og med større klarhed.

Listen er ikke udtømmende, men et vigtigt skridt mod en mere effektiv sagsbehandling af myndighederne.

Forkort sagsbehandlingstiden for ansøgninger om chaufførvirksomhed

Godkendelse til drift af chaufførvirksomhed har i dag et mål om en sagsbehandlingstid på op til 17 uger. For transportvirksomheder, der allerede har en godskørselstilladelse, og for hvem en godkendelse lang hen ad vejen er en formalitet, er det for lang tid.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Sagsbehandlingstiden for ansøgninger om chaufførvirksomhed bliver væsentlige kortere end 17 uger, især for virksomheder der allerede er i besiddelse af en fælleskabstilladelse.
- Myndighedskontakt gøres mere transparent, så virksomheder kan få klar besked om status og kontakt til relevant sagsbehandler.

Indfør servicemål for embedslægens sagsbehandlingstid i sager om kørekort

Der gælder skærpede helbredskrav for personer, der ønsker at erhverve erhvervskørekort (fx til bus, lastbil eller taxa) af hensyn til trafiksikkerheden. Det er i først omgang Færdselsstyrelsen, der vurderer oplysningerne, herunder lægeattesten. Hvis der er tvivl om helbredsbetingelserne, bliver sagen sendt til Styrelsen for Patientsikkerhed (embedslægen) for en specialiseret sundhedsfaglig vurdering. Virksomhederne oplever betydelige ventetider i sager, hvor embedslægens vurdering er nødvendig. Lange sagsbehandlingstider medfører usikkerhed for ansøgeren og forsinkelser i erhvervsmuligheder, der også stiller virksomheder i en dårlig situation.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der sættes et rimeligt servicemål for embedslægens vurdering af sager om erhvervskørekort, så sagen kan sendes retur til Færdselsstyrelsen mhp. afgørelse.
- Myndighedskontakt gøres mere transparent, så virksomheder kan få klar besked om status og kontakt til relevant sagsbehandler.

Forkort sagsbehandlingstiden ved kontrol af køre- og hviletid

I visse tilfælde opleves der meget lange sagsbehandlingstider i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af køre- og hviletid. I enkelte tilfælde kan der gå over ét år fra virksomheden bliver indkaldt til kontrol. Samtidig er der i sagsbehandlingsprocessen skarpe frister for virksomhedernes indsendelse af data, mens der ikke gælder tilsvarende krav til Færdselsstyrelsens sagsbehandlingstid. Virksomhederne oplever desuden, at sager, hvor styrelsen anmoder om yderligere oplysninger med kort frist, ikke bliver prioriteret, når materialet er indsendt, men i praksis havner nederst i bunken og starter forfra i sagsbehandlingen.

Når sagsbehandlingen trækker ud, binder det mange ressourcer hos virksomhederne, som løbende skal forholde sig til sagen, fremskaffe oplysninger og afvente en afklaring. Det skaber usikkerhed og administrative byrder, som kunne reduceres, hvis sagerne blev afsluttet hurtigere.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Færdselsstyrelsens sagsbehandlingstider i sager om kontrol af køre- og hviletid får en hurtig afklaring.
- Færdselsstyrelsen er særligt opmærksom på større sager, hvor styrelsen vurderer, at sagen ikke er tilstrækkeligt oplyst, og prioriterer disse sager, når virksomheden har indsendt de efterspurgte oplysninger.
- Effektivisering af sagsbehandlingstiden i kontrolsager om køre- og hviletid indarbejdes som en særskilt indsats i Færdselsstyrelsens mål- og resultatplan.

Offentliggørelse af sagsbehandlingstider med import og eksport af affald

Med revision af forordningen om overførsel af affald er der fastlagt nye procedurer for sagsbehandling af anmeldelser for import og eksport af affald. De nye procedurer skal sikre, at virksomhederne på forhånd kender den maksimale sagsbehandlingstid. Overholdes de ikke, frafalder anmeldelsen, og den skal påbegyndes på ny. Konsekvenserne for virksomhederne er, at sagsbehandlingstiden starter forfra, og så skal de også betale gebyr igen. Gebyret forventes at være over 50.000 kr. fra 2026. Til sammenligning er der ingen konsekvenser for myndighederne. Selvom myndighederne bestræber sig på at overholde sagsbehandlingstiderne, så har de seneste mange år vist, at det ofte ikke lykkes at overholde de nuværende krav.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Alle medlemslande forpligtes til at offentliggøre deres sagsbehandlingstider med import og eksport af affald.
- Indføre en snæver, tidsbegrænset undtagelse fra VVM-kravene i hastesager, så forsvars- og beredskabsanlæg kan anlægges eller udvides hurtigt samtidig med, at undtagelsen kun træder i kraft, når der er dokumenteret absolut behov for øjeblikkelig handling

Forenkl proceduren for infrastrukturprojekter såsom havne- og lufthavnsudvidelser

Processen for lokale infrastrukturprojekter af national interesse som fx udvidelser af havne er i dag tung og langsommelig. Fra idéfase til at projektet er godkendt og kan gå i gang, ser havnene ind i en langvarig proces. Derfor risikerer erhvervshavnene og lufthavne at gå glip af investeringer og muligheder for udvikling. Det er et problem for den danske konkurrenceevne, da hastighed i realisering af infrastrukturprojekter er et paramenter for denne. En stor del af den langsomme proces skyldes klageprocesserne under godkendelsesfasen. På ethvert tidspunkt i fasen kan der i dag indgives en klage af hvem som helst, som skal behandles. Det bremser projekterne og skaber ligeledes usikkerhed om investeringer. Derfor er der et stort behov for at forenkle processen.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der foretages en samlet afvejning af blandt andet miljøhensyn på den ene side og infrastrukturejernes behov for hurtig afklaring i forhold til tidskrævende investeringsbeslutninger på den anden side.
- Der tilvejebringes én fast høringsperiode af passende længde, hvorefter der kan gives en endelig tilladelse, evt. efter tilretning af projektet.

Mere enkle regler for særtransporter

Reglerne for særtransporter er komplekse og tidskrævende. Særtransporter er helt afgørende for at kunne flytte store og tunge emner som vindmølledele, brosektioner, entreprenørmaskiner og

industrikomponenter. Flytning af opgaven med udstedelse af tilladelser til en centraliseret og digitaliseret funktion i Vejdirektoratet har været et stort skridt fremad. Men de komplekse regler for at få tilladelse til at køre med blokvogne medfører store administrative byrder i virksomhederne. Det betyder, at virksomheder ofte oplever forsinkelser i leverancer til byggepladser, havne, infrastrukturprojekter og industrivirksomheder. Forsinkelserne øger både omkostningerne og usikkerheden og i værste fald kan de true tidsplaner på milliardstore grønne projekter.

Derfor er der behov for at forenkle og ensarte reglerne for særtransporter.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Forenkle reglerne således at flere af de mere enkle transporter kan udføres tilladelsesfrit eller via anmeldelse til myndighederne.

Det skal være nemt at vælge grønne løsninger

Den grønne omstilling af transportsektoren er nødvendig, men den må ikke drukne i uklare regler, komplicerede krav og lange sagsbehandlingstider. I dag oplever danske og europæiske virksomheder, at bureaukrati og manglende koordinering mellem myndigheder bremser investeringer og gør det dyrere og mere besværligt at vælge grønne løsninger. Klima, miljø og rapporteringskrav er et af transportbranchens største udfordringsområder i dag. Resultatet er, at investeringer i grønne transportløsninger udskydes.

Hvis vi skal lykkes med omstillingen, skal rammevilkårene følge med, så det i praksis betaler sig at vælge grønt – på vejene, i luften, til søs, på cykelstierne, på skinnerne og i samspillet mellem transportformerne.

Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag

I Dansk Erhverv har vi identificeret en række barrierer, der gør det dyrere og mere besværligt at vælge grønt. Uklare regler, nye afgifter og urealistiske rammer hæmmer virksomhedernes muligheder for at investere i grøn teknologi og underminerer tilliden til systemet. I stedet for at understøtte den nødvendige omstilling risikerer vi at skubbe investeringer ud af Danmark og forringe konkurrenceevnen for danske virksomheder.

Nedenfor præsenteres konkrete forslag til, hvordan vi kan skabe realistiske rammer, fjerne barrierer og indføre grønne incitamenter, der gør det attraktivt at investere i fremtidens løsninger. Listen er ikke udtømmende, men den peger på centrale tiltag, der kan sikre en transportpolitik, hvor klimaambitioner går hånd i hånd med vækst, mobilitet og fair konkurrence.

En cykelvenlig skattelovgivning skal gøre det mere attraktivt at cykle

Den nuværende bruttolønsordning understøtter i dag ikke cyklisme som transportform, hvorimod der gennem ordninger som firmabilsbeskatning og arbejdsgiverbetalt pendlerkort gives økonomiske fordele. Det skaber ubalance i valget af grønnere transportformer til og fra arbejde, samtidig med at det forringer virksomhedernes mulighed for at skabe bedre vilkår for deres medarbejdere.

Dansk Erhverv foreslår, at

- En 'fri cykel'-ordning indgår på lige fod med 'fri bil'-ordningen i skattelovgivningen.
- Det skal være muligt for medarbejdere at parkere arbejdscykler stillet til rådighed af arbejdsgiver på deres private adresse, uden at det betragtes som et skattepligtigt medarbejdergode.

Forenkling af Havneloven

Havneloven giver i dag en havn tilladelse til at eje og drive bølge- og vindenergianlæg til eget brug eller til salg til elnettet. Men loven forbyder imidlertid havne at eje og drive anlæg til andre energiformer som PtX-anlæg eller solcelleanlæg. Derfor kan havnene ikke udnytte ledige tagflader eller tilsvarende arealer til opstilling af disse anlæg til andre energiformer. Det er tabt potentiale til at bidrage til elektrificering af havnene og den grønne omstilling, der går tabt. Havneloven sætter dermed en unødigt og bureaukratisk begrænsning på, hvilke energiformer, der lovligt kan understøttes på en havn.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Havneloven gøres teknologineutral og dermed mere tidssvarende, så eksempelvis PtX-anlæg og solcelleanlæg kan blive en del af havnens lovlige aktiviteter på lige fod med bølge- og vindenergianlæg.

"Opladningsregel": Mere fleksibilitet i køre- og hviletidsreglerne for elektriske køretøjer

Den grønne omstilling af vejtransporten er i fuld gang, og flere danske transportvirksomheder investerer i ellastbiler. Men de nuværende køre- og hviletidsregler skaber en praktisk barriere. Når en chauffør er påbegyndt sin lovpligtige pause/hvil, og ellastbilen eller elbussen bliver færdig med at oplade, kan chaufføren ikke flytte køretøjet uden at afbryde sin pause eller hvil. Det betyder, at chaufføren må starte forfra. Manglen på fleksibilitet betyder, at chauffører tvinges til at vælge mellem at overholde reglerne eller flytte en opladet lastbil. Det er uhensigtsmæssigt både for chaufføren, transportvirksomheden og for udnyttelsen af ladeinfrastrukturen. Det hæmmer i sidste ende den grønne omstilling, hvis det koster på produktiviteten at bruge elektriske køretøjer. Der er behov for at tillade, at chaufføren kan flytte ellastbilen eller elbussen efter samme princip som den eksisterende "færgeregel", hvor chaufføren lovligt kan afbryde hviletiden for at køre af en færge ved ankomst til havn. Reglen må dog ikke kompromittere forordningens formål eller modvirke rekruttering og fastholdelse af chauffører.

Eksempelvis kan bussernes pauseregulering udbredes til lastbiler, herunder ikke kun for el-lastbiler. Reglen omhandler scenariet, hvor man kan afbryde 45 minutters pausen i 2, hvor længden skal være mindst 5 minutter. På den måde kan chaufføren opnå en smule fleksibilitet ved "klatladning" uden at spille dyre minutter.

En anden eller supplerende mulighed kunne være en model, hvor man kan afbryde et regulært ugehvile på 11 timer i de første eller sidste 2 timer af hvilet, således chaufføren altid har 9 uafbrudte hviletimer.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der i køre- og hviletidsreglerne bliver indført en "opladningsregel", der giver mulighed for kortvarigt at afbryde chaufførens pause eller hvil under respekt for reguleringens formål og den forbundne kontrol.

Nabotjek af Færdselsstyrelsens tolkning af reglerne for ledsagebiler mellem 2,5 og 3,5 tons i international trafik

Færdselsstyrelsen tolker reglerne på køre- og hviletidsområdet således, at varevogne der kører som ledsagebiler, med en tilladt total vægt på 2,5 til 3,5 ton, som kører over landegrænser, vil være omfattet af køre- og hviletidsreglerne pr. den 1. juli 2026. En konsekvens er, at de skal anvende takograf og førerkort ved de kørsler, som er over landegrænser. Samtidig vil chaufførerne tilmed blive omfattet af arbejdstidsreglerne for vejtransport. De kørsler, som er nationale, vil ikke være omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Dansk Erhverv er ikke umiddelbart enig i denne tolkning. Ledsagebilen er et selvstændigt værktøj, som anvendes til at regulere og markere særtransporten. Ledsagebilen udfører ikke godskørsel, og det kræver ikke tilladelse til godskørsel (hire or reward). Efter vores opfattelse, så er fortolkningen dermed mere vidtrækkende, end hvad lovgivers hensigt var, nemlig at regulere tilladelseskrævende godskørsel for fremmed regning med varebiler i international transport.

Den danske tolkning synes således indført uden koordination med andre landes tolkning af reglerne og Dansk Erhverv ser gerne tolkningen ændret og den nye praksis ensrettet på tværs af EU.

Dansk Erhverv foreslår, at

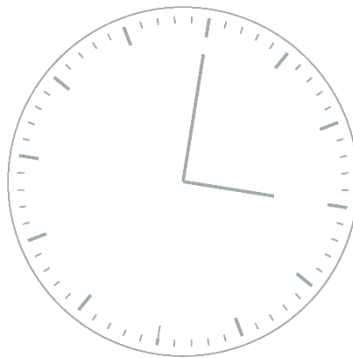
Der i første omgang foretages et nabotjek således, at tolkningen i Danmark ensrettes med tolkningen i vores nabolande. Herefter skal der arbejdes for, at den ændrede tolkning skal udbredes til hele EU.

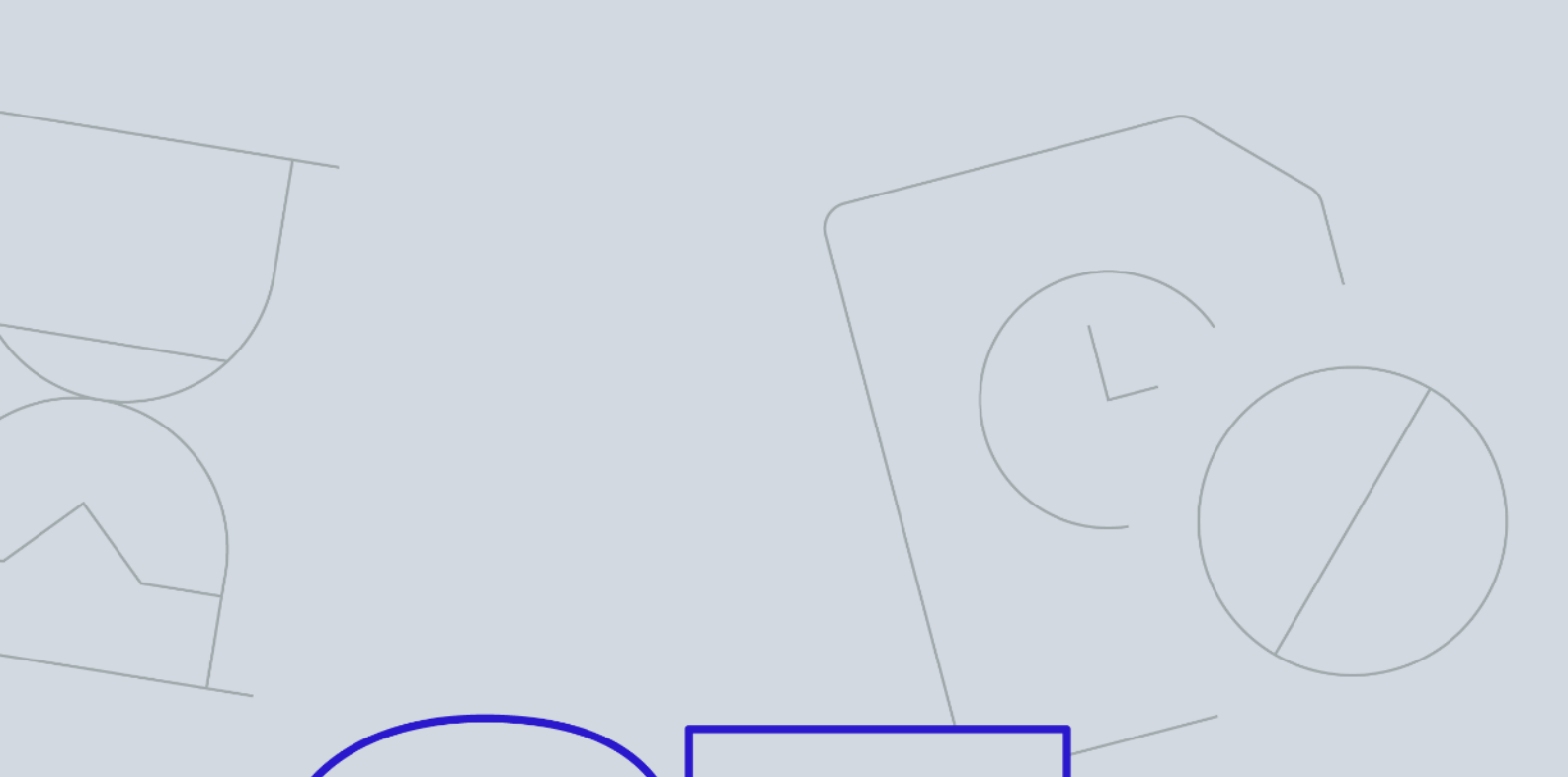
Fjern unødvendige energi- og klimasyn for vognmænd

EU's direktiv om energieffektivisering – og den nationale aftale om grøn skattereform for industri mv. af 2022 – pålægger virksomheder med et energiforbrug over 10 TJ årligt at gennemføre energi- og klimasyn hvert fjerde år. Det betyder, at også mindre vognmandsvirksomheder kan blive omfattet, selvom deres potentiale for yderligere energieffektivisering er begrænset. Det er vigtigt, at klima- og energisyn giver reel værdi ved at blive målrettet de virksomheder, der faktisk har et dokumenteret potentiale for at effektivisere deres energiforbrug. Kravene bør derfor fokusere på brancher og virksomheder, hvor der er et dokumenteret og realistisk potentiale for energieffektivisering – vurderet ud fra både tekniske muligheder og økonomisk rentabilitet – mens virksomheder med begrænset potentiale, som mange mindre vognmænd, bør undtages, selvom deres energiforbrug overskrider 10 TJ årligt. En sådan justering vil give en mere målrettet og effektiv regulering, uden at pålægge erhvervslivet unødige byrder, og bør indgå i det kommende omnibusarbejde.

Dansk Erhverv foreslår, at

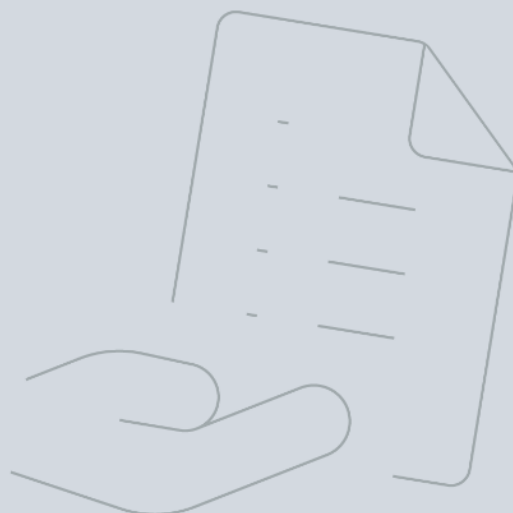
- Der bliver taget hensyn til især mindre vognmænd og fjernet krav om energi- og klimasyn, hvor det for virksomheden ikke giver mening ift. formålet med reglerne.





37%

af transportvirksomhederne har inden for de seneste tre år ikke indsendt ansøgninger om refusion, godtgørelse eller tilskud, fordi de vurderede, at den potentielle godtgørelse ikke retfærdiggjorde det påkrævede ressourceforbrug.



Det skal være enkelt at følge reglerne

En effektiv transportsektor er afgørende for danske virksomheders konkurrenceevne og forsyningssikkerhed. Transportsektoren spiller en afgørende rolle i den danske økonomi og samfund. Med en veludviklet infrastruktur og effektive logistikløsninger sikrer sektoren, at varer og tjenester flyttes hurtigt og problemfrit både nationalt og internationalt. Det er en forudsætning for handel og vækst, men er også et konkurrenceparameter, der styrker Danmarks position på det globale marked.

Men unødigt bøvl i form af gentagne kontroller, en jungle af regler og særregler trækker tempoet ud af branchen. Byrder lægges på virksomhederne uden at bidrage til trafiksikkerhed eller bedre kontrol. Tværtimod går reglerne og deres kompleksitet ud over transportvirksomhedernes konkurrenceevne. Krav til kontroller, gebyrer, afgifter, godkendelser, tekniske krav og manglende vejledninger er blot få ud af mange eksempler på regler, der skaber store barrierer for transportvirksomhedernes drift og vækst. Derfor er der behov for en grundig gennemgang af reglerne.

Dansk Erhvervs oprydnings- og forenklingsforslag

Skatter og afgifter skal være enkle og gennemsigtige, så de ikke skaber unødige administrative byrder for virksomhederne. Desværre er der i dag en række afgifter og regler, som er så komplicerede, at virksomheder bruger betydelige ressourcer på at forstå og administrere dem – ressourcer, der kunne være brugt på kerneforretningen.

Nedenfor præsenteres konkrete forslag til at sanere små og komplekse punktafgifter, forenkle moms- og skattereglerne samt modernisere afgiftsstrukturer, der ikke længere passer til nutidens behov.

Listen er ikke udtømmende, men den markerer væsentlige områder, hvor myndighederne bør gøre en indsats. Vi opfordrer til en overordnet sanering og forenkling af skattesystemet for at sikre, at det bliver enklere at drive virksomhed i Danmark og lettere at tiltrække investeringer og skabe vækst.

Konkurrencevilkår

Modernisering af udlejningsbekendtgørelsen

Der er taget vigtige skridt mod en modernisering af reglerne for biludlejning, men der er fortsat behov for at lade reglerne gælde ved lejemål over 30 dage da det nuværende 30-dages skel er kunstigt og skaber unødigt administration i et marked, hvor biludlejning i stigende grad tilbydes som fleksible abonnements- og mobilitetsløsninger. Herudover er der behov for at indeksregulere

selvriskobeløbet så beløbet følger den almindelige prisudvikling i samfundet og udviklingen i omkostningsniveauet.

Dansk Erhverv foreslår, at

- udlejningsbekendtgørelsens regler også finder anvendelse ved lejemål over 30 dage, og
- selvriskobeløbet på 15.000 kr. indeksreguleres, så beløbet løbende afspejler prisudviklingen.

Fjern langvarige eksklusive kontrakter på baneområdet

I dag kan en operatør som DSB genforlænge sin kontrakt på op til 10 år ad gangen, uden konkurrence. Det låser banenettet fast i en monopollignende struktur, hæmmer innovation og begrænser mulighederne for nye aktører – både private og udenlandske – til at byde ind med billigere og højere kvalitet.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der indføres kortere kontraktperioder for at sikre konkurrence på området. På den måde har andre operatører løbende mulighed for at byde ind og der skabes incitament til at højne kvaliteten af jernbanen.
- Efter hver kontraktperiode skal enhver togdriftsaftale sættes i udbud efter EU's regler. Alle interesserede operatører skal have mulighed for at afgive tilbud og kontrakten skal tildeles den aktør, der kan levere den bedste kombination af pris og kvalitet. På den måde sikres en løbende konkurrence, som presser både omkostninger og serviceniveau mod de bedste markedsstandarder.
- Der skabes ensartede adgangsbetingelser, så spor- og stationstilladelser harmoniseres i én fælles ansøgningsportal, så alle operatører møder samme krav.

Mere fleksible prisregler for taxier

De nuværende rigide prisregler gør det svært for taxibranchen at konkurrere med nye mobilitetstilbud og at tilpasse sig kundernes behov.

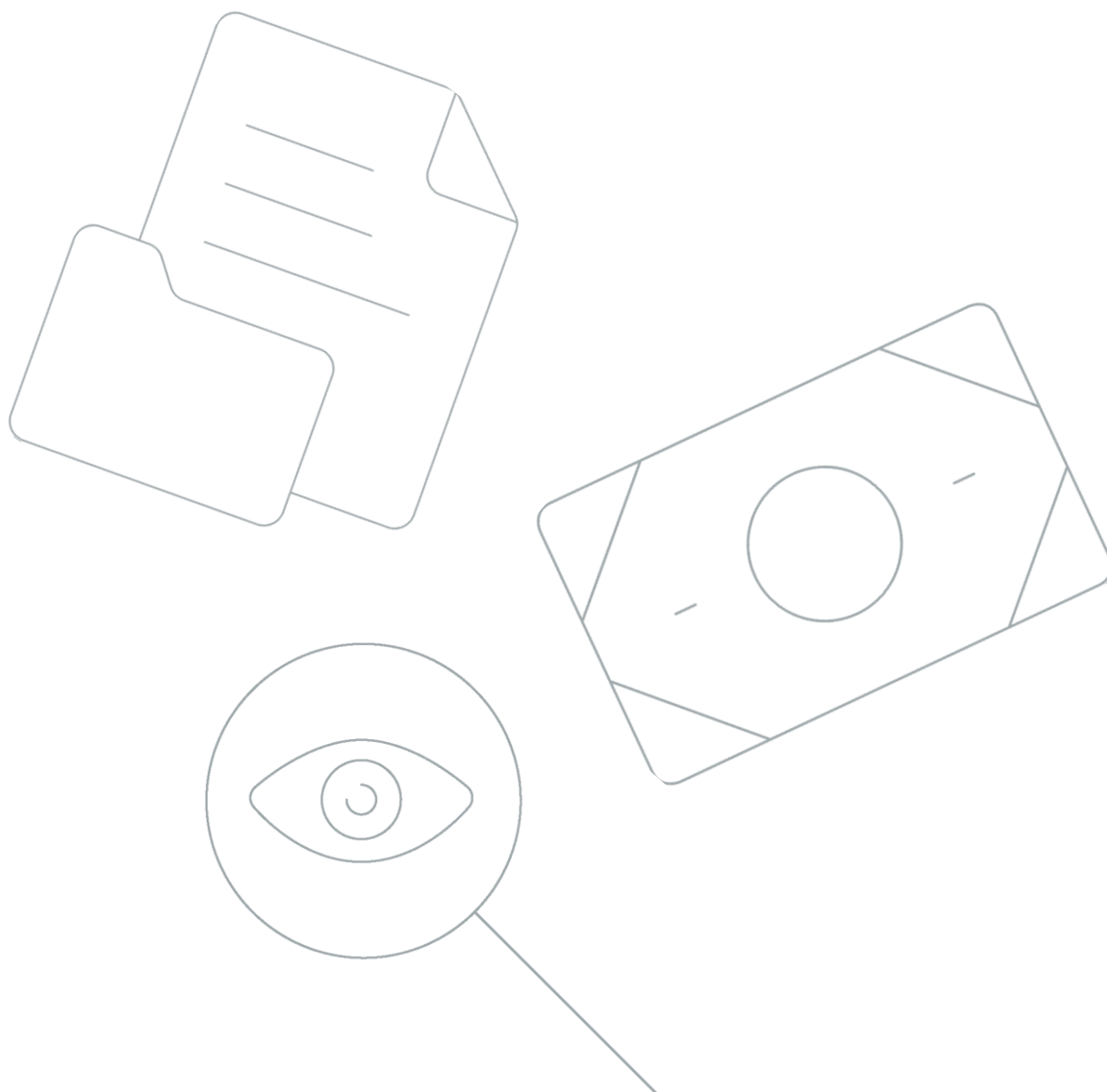
Dansk Erhverv foreslår, at

- Der gives mulighed for større prisleksibilitet inden for rammerne af fair konkurrence og gennemsigtighed for forbrugerne.

Bøde og sanktionsniveau skal stemme overens med overtrædelsens karakter

Det høje bøde- og sanktionsniveau for vognmænd og chauffører bidrager til rekrutterings- og fastholdelsesproblemer i branchen og brug af knappe personaleressourcer til administration i stedet for produktion.

Dansk Erhverv foreslår ikke ændringer i sanktioner, der vedrører trafiksikkerhed eller alvorlige overtrædelser. Målet er alene at justere bøder for papirfejl og administrative forseelser, så de står i rimeligt forhold til overtrædelsens karakter og farlighed; den mulige konsekvens for den enkelte og for erhvervet; og strafniveauet i sammenlignelige brancher.



Dansk Erhverv foreslår, at

- Bødeloftet for føreren i medfør af Køre- og hviletidsforordningens art. 6, 8 og 9 om køretid og hvilelængde nedsættes til 20.000 kr. Bødeloftet er uforholdsmæssigt stort ift. den gennemsnitlige indtægt for en fører.
- Indføre en bagatelgrænse for overskridelse af førerens pauser. Selv minimale og ubetydelige overskridelser kan koste både chauffør og vognmand dyrt.
- Gentagelsesvirkningen gøres afhængig af vognmandens flådestørrelse. Også ved overlæsbøder (Færdselsloven § 118 b, stk. 2). Desuden skal bødestørrelser kunne halveres for fører og ejer.
- Bøden for manglende medbringelse af uddannelsesbevis under Kvalifikationsbekendtgørelsens § 32 halveres til 1.000 kr.
- Bøden for manglende kameraovervågning under Taxilovens § 25, stk. 4 nedsættes til 5.000 kr.
- Bødeniveauet for overtrædelse af cabotagereglerne justeres, så det afspejler proportionalitet i forhold til andre tilsvarende overtrædelser. I dag udløser hver enkelt ulovlig cabotagetur en bøde på ca. 35.000 kr., mens ulovlig godskørsel medfører én samlet bøde på samme beløb uanset antallet af ture. Denne forskel skaber en skævhed i sanktions-systemet, som ikke harmoniserer med overtrædelsens karakter og bør derfor korrigeres.
- Bøder halveres ved transport af dyr. Der bør indgås dialog om, hvordan ansvar for dyrenes transportegnethed placeres.
- Dobbelttrailere skal have samme bødeniveau som modulvognetog.
- Bøder til fører ved fejl og mangler på køretøjer jf. Færdselsloven § 67 halveres. Mindre fejl og mangler ved køretøjet kan i højere grad være sværere at opdage for føreren af køretøjet.
- Bøden ved Brandslukningsudstyr: § 8.1.4.1 begrænses til 1.000 kr.
- Godskørselsbekendtgørelsens § 4, stk. 3 (tidl. 16, stk. 3) vedr. afgivelse af oplysninger fra transportleder ifm. ansøgning ændres således, at bøden halveres. Hovedstraffen er et afslag og skal ikke være bøden.
- Bøden ved Diverse udstyr § 8.1.5.3 halveres.
- Færdselsstyrelsen bør administrere de nye regler for vejafgiftsbøder proportionelt og med hensyntagen til vognmændenes retssikkerhed, så systemet rammer dem, der bevidst unddrager sig betaling af vejafgift eller omgår reglerne. Herunder bør Færdselsstyrelsen udvikle en rimelig praksis mht. de nye bestemmelser om, at styrelsen kan undlade at udstede administrative bødeforelæg eller nedsætte bøden, når der foreligger formildende omstændigheder.

Forældede bestemmelser skal ophæves

En række bestemmelser er forældede og bør derfor ophæves, da de skaber unødige byrder for aktører i transportbranchen. Nedenfor fremgår en oversigt over Dansk Erhvervs forslag til bestemmelser der kan ophæves.

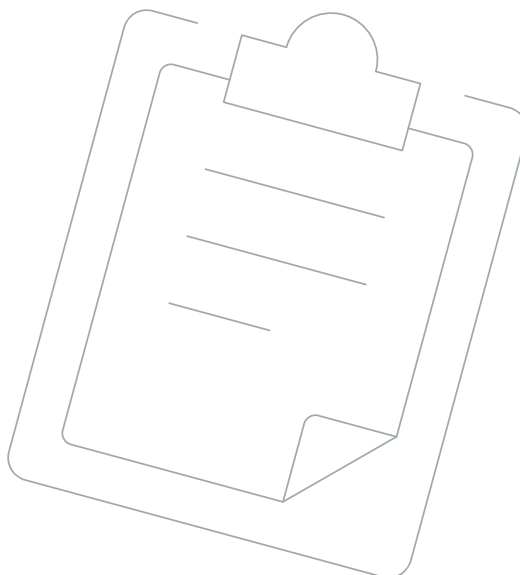
Dansk Erhverv foreslår, at

- Ophæve bestemmelse om aftale med kørselskontor under Taxilovens § 38, stk. 2.
- Ophæve bestemmelse om Transportdokument § 5.4.2.
- Ophæve bestemmelse om Skriftlige anvisninger § 5.4.3.3.
- Ophæve bestemmelse om Godkendelsesattest for køretøjer § 8.1.2.2.a.
- Ophæve bestemmelse om Diverse udstyr § 8.1.5.2.
- Ophæve bestemmelserne i Godsbekendtgørelsens § 33 og § 27, stk. 2.
- Ophæve Busbekendtgørelsens § 23 (samtale med passagerer under kørslen)

Køretøjs - og materielregler

Reglerne for ATP-godkendelse af køle- og frysetrailere

Danmark er underskriver på FN's ATP-konvention om transport af køle- og frysevarer, men anerkender ikke fuldt ud andre underskriftslandes godkendelser under konventionen ved import af trailere. Det betyder f.eks. at en udenlandsk ATP-godkendt trailer, der køres af en udenlandsk transportvirksomhed, frit kan hente kød på danske slagterier, mens den samme trailer, hvis den importeres til Danmark og køres af en dansk virksomhed i international transport, vil skulle underkastes diverse tidskrævende tests og prøvninger før den kan sættes i drift. Vel og mærke tests, den allerede har gennemgået hos producenten for at få ATP-godkendelsen.



Dansk Erhverv foreslår, at

- Udenlandsk producerede og ATP-godkendte trailere skal kunne sættes i drift i Danmark på basis af dokumentkontrol og uden yderligere tidskrævende tests samt fysisk kontrol. Eventuelt med indførelse af risikobaseret stikprøvekontrol.
- Flåder af ens, ATP-godkendte trailere skal kunne godkendes samlet, samt at kuldetests skal kunne udføres på el-drift. Således også fremtidens miljøvenlige materiel også kan godkendes i Danmark.
- Kølematerialet kan gengodkendes ud over de 6 plus 3 år, som i dag er praksis i Danmark, ved en almindelig fortløbende godkendelse. Dette for at reducere miljøbelastningen ved bortskaffelse af materiel som i princippet ikke fejler noget, hvilket også har meget store omkostninger for brugeren af materialet.

Harmonisering af regler for ekstra lange lastbilvogntog

I Danmark er det tilladt at køre med ekstra lange lastbilvogntog. For virksomheder, der kører grænseoverskridende, er det vigtigt, at liberaliseringen bliver fulgt op af harmonisering. Når materialet ikke kan udnyttes effektivt på tværs af grænserne, går det ud over konkurrencekraften, fordi det komplicerer og fordyrer driften, planlægningen og investeringerne. Rammerne skal tage højde for dét materiel, som mange virksomheder investerer i. For dobbelttrailere (EMS2) vil det fx betyde, at vejnettet kan blive udvidet pga. færre udgifter til ombygninger af vejinfrastrukturen. Der er behov for en hurtig implementering, for i øjeblikket er udviklingen gået i stå, og virksomheder er efterladt i en venteposition.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der laves en hurtig tilpasning af virksomhedsordningen for dobbelttrailere, så vejprojekter kan blive screenet og godkendt efter "svensk" A-Double model.
- Harmonisere med de svenske regler, så totallængden af EMS2 må være 34,5 m
- Optimere udnyttelsen af materialet og tillad, at 14,9 m trailere må indgå i både modulvogntog og dobbelttrailervogntog.
- Afsæt en statslig økonomisk ramme til projekter under virksomhedsordningen for dobbelttrailere. (Finansieringen kan komme fra reserven på 72 mio. kr. til grøn omstilling og effektiviseringer af vejgodstransporten eller rammen på 122 mio. kr. til understøttelse af forsøgsordningen for EMS2).
- Aftalen med Tyskland om grænseoverskridende kørsel med modulvogntog forlænges, så der fortsat er klar hjemmel og stabile rammer for transport mellem Danmark og Tyskland. Aftalen står til at udløbe tre år efter aftaleindgåelsen den 4. december 2023, med mindre parterne aftaler en forlængelse. En ny eller forlænget aftale bør udvides, så den også omfatter 14,9 meter trailere.

Liberalisér og harmonisér EU-reglerne om periodisk syn

Det har mange fordele at kunne få synet lastbiler og lastbiltrailere i andre EU-lande. Det øger fleksibiliteten for transportvirksomhederne og udleder mindre CO₂, når logistikken optimeres, og det ikke er nødvendigt at køre hjem til registreringslandet for at overholde synskravet. Idet der er ca. 6,5 mio. lastbiler og ca. 20 mio. påhængskøretøjer i Europa, er der mærkbare klimamæssige gevinster at hente ved at muliggøre dette. EU-reglerne giver p.t. EU's medlemslande mulighed for at indgå bilaterale aftaler om gensidig anerkendelse af syn, og det er positivt, at det i Danmark fra 2026 er muligt at få anerkendt periodisk syn af påhængskøretøjer til lastbiler foretaget i andre EU-lande. Men der er behov for yderligere liberalisering på EU-niveau og gøre brug af det indre marked.

Dansk Erhverv foreslår, at

- EU-reglerne bliver harmoniseret, så muligheden for gensidig anerkendelse af syn på tværs af EU-landene følger direkte af lovgivningen, og at det dermed ikke først er en forudsætning, at landene indgår bilaterale anerkendelsesordninger.
- Det bør samtidig tilstræbes at digitalisere dokumentationen, så den let kan deles på tværs af medlemsstater.

Sidestil el-varebiler på 4.250 kg med almindelige varebiler samt el-minibusser med almindelige minibusser

Det skal give mening at vælge en el-varebil fremfor en fossil varebil, og det må ikke medføre urimelige byrder at træffe det grønne valg. På grund af den ekstra batterivægt vejer store el-varebiler i dag ofte over 3.500 kg. Denne vægtgrænse er afgørende for, om køretøjet bliver betragtet som en lastbil i både dansk og EU-retlig forstand. Det udløser en række ekstra krav og begrænsninger, som ikke gælder for almindelige varebiler under 3.500 kg. Det stiller el-varebilen dårligere og er en barriere for den grønne omstilling, når den er dyrere og mere besværlig at operere. En række regler står i vejen for at sidestille varebiler uanset drivlinje. El-varebiler over 3.500 kg bliver ramt af regler om køre- og hviletid, takograf, gods-kørselstilladelse til lastbiler, regler om hyppigere syn, parkeringsregler og potentielt også vejafgift, når ordningen udvides i 2027.

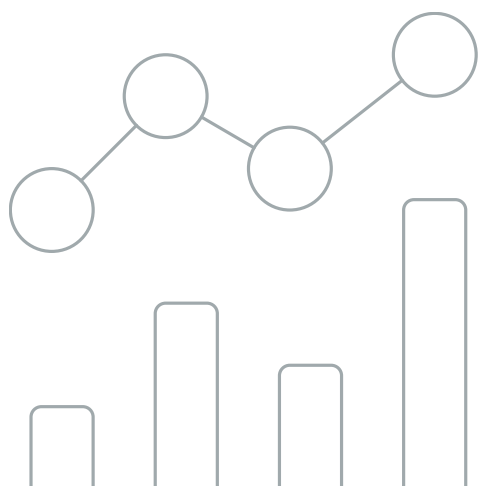
Tilsvarende problematik gør sig også gældende vis-a-vis minibusser, hvorfor reglerne for vægt også bør lempes på dette område.

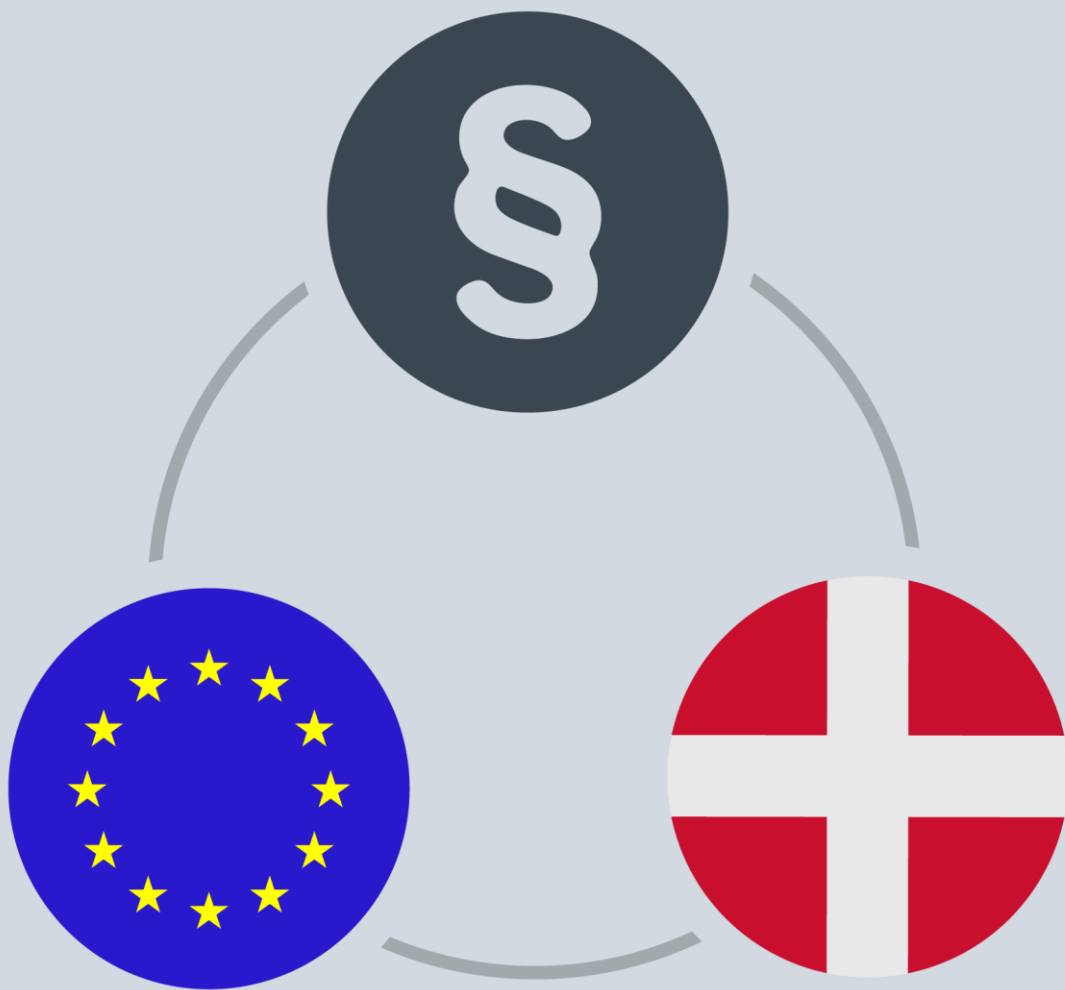
Dansk Erhverv foreslår, at

- De lovgivningsmæssige rammevilkår på dansk og EU-niveau bliver ændret, så el-varebiler op til 4.250 kg bliver sidestillet med almindelige varebiler, og el-minibusser sidestilles med almindelige minibusser.

Dansk Erhverv foreslår, at

- Der gives tilladelse til sovekabiner i danske varebiler på gule plader, der kører gods-transport for fremmed regning i international trafik.
- Der med fordel også gives tilladelse til sovekabiner i varebiler, der kører lange indenrigs-ruter.





Hvis vi vil sikre fortsat vækst, velstand og velfærd, er der brug for mere end blot oprydning i eksisterende regler. Vi skal gentænke, hvordan lovgivning udformes og implementeres – både nationalt og i EU.

DANSK ERHVERV

Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Vi handler på vegne af vores medlemmer

I Dansk Erhverv handler vi hver dag på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og flere end 100 brancheforeninger. Vi er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.

Vi tilbyder rådgivning inden for medarbejder- og virksomhedsforhold og politisk gennemslagskraft. Vores indsatser bygger på medlemmernes aktive deltagelse i netværk og udvalg.

I Dansk Erhverv arbejder vi hver dag for, at Danmark bliver verdens bedste land at drive virksomhed i. Til gavn for arbejdspladser, velstand og Danmark i fremgang.

Vi arbejder for et Danmark med sammenhængskraft og handlekraft.