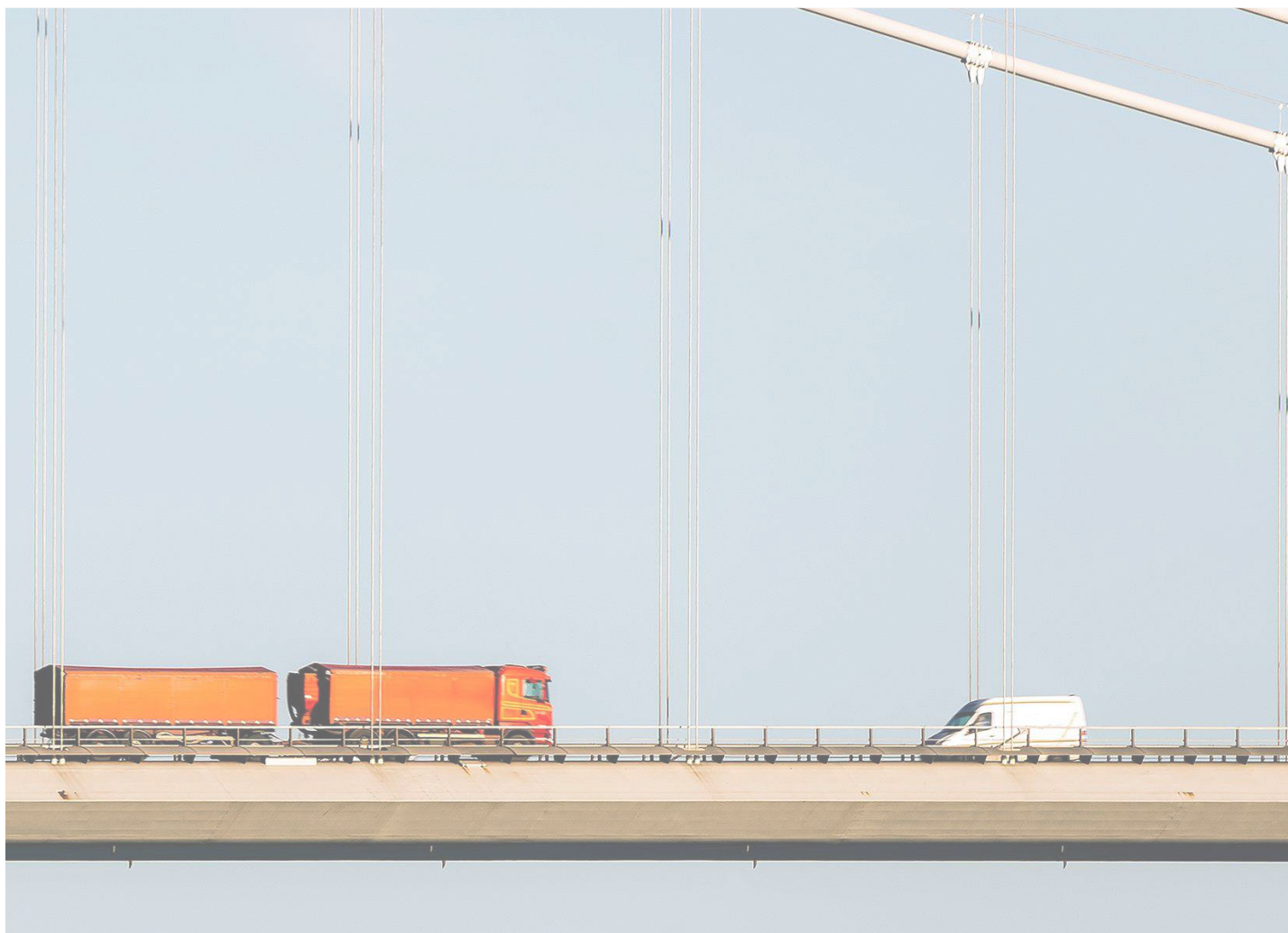


Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler

Rapport

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet



Kolofon

Udarbejdet af: Kristian Kolstrup

Dato: 1. juni 2017

Kontakt

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1. sal, 2840 Holte

T: (+45) 61 333 500, E: kontakt@incentive.dk

incentive.dk

Indholdsfortegnelse

1	INTRODUKTION	4
1.1	Definition af godskørsel for fremmed regning	4
2	INDRETNING AF EN TILLADELSESORDNING	5
3	FAKTA OM DAGENS SITUATION	6
3.1	Konklusioner i 2013-undersøgelsen	6
3.2	Statistik over varebiler	6
3.3	Ulykker	11
3.4	Internethandel	15
4	REGULERINGEN I ANDRE LANDE	18
4.1	Krav for tilladelse	19
4.2	Mindsteløn	20
4.3	Køre- og hviletidsbestemmelser	21
4.4	Baggrund for at indføre reguleringer	22
4.5	Opsummering på udenlandske reguleringer	23
5	KONKLUSION	24
6	BILAG 1. SAMMENLIGNING MED TIDLIGERE ANALYSER	26
7	BILAG 2. KØRE OG HVILETIDSBESTEMMELSER	27
8	REFERENCER	29
1	REFERENCER TIL AFSNITTET OM UDENLANDSKE ERFARINGER	30

1 Introduktion

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har bedt Incentive om at analysere konsekvenserne af en tilladelsesordning for varebiler under 3,5 ton svarende til den tilladelsesordning, der allerede eksisterer for lastbiler over 3,5 ton.

Rapporten er udelukkende et udtryk for Incentives vurdering af konsekvenserne ved en tilladelsesordning.

I afsnit 2 beskriver vi hvad en tilladelsesordning indeholder og i afsnit 3 giver vi et overblik over branchen. I afsnit 4 opsummerer vi reguleringen i andre lande. Afsnit 5 indeholder analysens konklusion.

1.1 Definition af godskørsel for fremmed regning

I praksis kan erhvervsmæssig godstransport deles op i to kategorier. Opdelingen vist nedenfor er baseret på Bekendtgørelse af lov om godskørsel, LBK 1051 (Transport- og Bygningsministeriet 2012).

Godskørsel for fremmed regning

”

§ 1. Stk. 3. Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 4 nævnte måde.

Firmakørsel

”

§ 1. Stk. 4. Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

2 Indretning af en tilladelsesordning

Eksisterende vognmandstilladelse

Der er i dag krav om, at virksomheder, der kører med gods for fremmed regning med lastbiler over 3,5 ton, skal have en vognmandstilladelse. For at få tilladelsen skal man opfylde en række krav, jf. tabel 1.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har desuden forudsat, at alle virksomheder med varebiler, der kører med gods for fremmed regning, skal have en varebilstilladelse. Virksomheder, der kører med gods for fremmed regning, og som både har lastbiler over 3,5 ton og varebiler under 3,5 ton, skal derfor have to tilladelsestyper, hvis en tilladelsesordning for varebiler indføres.

Vi har uddybet kravene for at opnå godskørselstilladelse til køretøjer over 3,5 ton i tabel 1.

Tabel 1

Krav, der skal opfyldes, for at få en vognmandstilladelse til lastbiler over 3,5 ton

Krav om faglige kvalifikationer	Økonomiske forhold	Krav om vandel	God skik
Transportlederen skal gennemgå og bestå godsvognmandkursus.	Forfalden gæld til det offentlige må ikke overstige 50.000 kr. for hverken virksomheden eller transportlederen. Virksomheden skal have en egenkapital på 150.000 kr. for de to første tilladelser og 40.000 kr. for efterfølgende.	Personer med væsentlige interesser i virksomheden eller transportlederen må ikke være dømt for forhold, der kan begrunde fare for nye overtrædelser i forbindelse med drift af vognmandsvirksomhed.	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan nægte at udstede tilladelser til personer, der tidligere har drevet vognmandsvirksomhed, og som har været gennem betalingsstandsning, konkurs eller har udført ulovlig vognmandskørsel.

Kilde: Bekendtgørelse af lov om godskørsel. LBK 1051. (Transport- og Bygningsministeriet 2012).

Note: Der er desuden krav om forretningssted.

Note: Kravene til løn- og arbejdsvilkår indgår ikke i forbindelse med erhvervelsen af tilladelsen, men er derimod et krav, som en indehaver af en tilladelse skal følge.

Ud over kravene i vognmandstilladelsen er der en række andre reguleringer, der er forskellige for lastbiler over 3,5 ton og varebiler under 3,5 ton. For varebiler under 3,5 ton er der fx ikke krav om stort kørekort eller tachograf, og hastighedsgrænserne er højere. En oversigt over alle forskellene findes i Incentive (2013).

3 Fakta om dagens situation

3.1 Konklusioner i 2013-undersøgelsen

Vi har i 2013 undersøgt godstransport for fremmed regning med varebiler under 3,5 ton, jf. Incentive (2013). Fokus i den tidligere undersøgelse var, at belyse i hvilket omfang, der eksisterer en konkurrenceflade mellem varebiler og lastbiler for den del af godstransporten, der foregår for fremmed regning.

Konklusionen i den tidligere undersøgelse var, at en øget regulering af varebilstransporten kun i begrænset omfang vil betyde en overflytning af godstransport fra varebiler til lastbiler. Generelt fandt vi, at der kun er en lille konkurrence mellem lastbiler og varebiler, men at der kan være enkelte steder som fx, flyttemarkedet, hvor der er en reel konkurrenceflade. Til gengæld fandt vi, at der er en betydelig konkurrence internt i erhvervet.

Den tidligere analyse inkluderede en række statistikoplysninger om antallet af varebiler mv. og den fremtidige udvikling. Vi har opdateret tallene og suppleret med nye oplysninger i de følgende afsnit. En direkte sammenligning af antallet af varebiler og opgørelsesmetoden i 2013-undersøgelsen med denne analyse er givet i afsnit 6.

3.2 Statistik over varebiler

Tilgang

Varebiler, der kører med gods for fremmed regning, er svære at identificere, fordi det ikke er registreret, om bilerne anvendes til firmakørsel (egen regning) eller kørsel for fremmed regning.

Vi har derfor vurderet antallet af varebiler, der kører med gods for fremmed regning, ved at tage udgangspunkt i ni brancher, hvor det primære formål er godskørsel for fremmed regning. For alle virksomhederne, der har disse brancher som deres hovedbranche, har vi opgjort antallet af varebiler, de er registreret som bruger af.

Vi har desuden gennemgået virksomheder i andre brancher, som enten har en godskørselstilladelse, reklamerer med at de udfører kurer- eller transportopgaver, eller hvor ordene 'kurer-' eller 'transport' indgår i virksomhedens navn. De varebiler virksomhederne bruger, er tilføjet kategorien 'andre brancher'.

Der kan være flere virksomheder, end vi har med, der bruger varebiler til at transportere gods for fremmed regning, men hvor transporten ikke er virksomhedens primære aktivitet. Til gengæld kan der være nogle af virksomhederne i de udvalgte brancher, hvor kørsel med gods for

fremmed regning kun er en delaktivitet. Vi vurderer dog, at disse usikkerheder kun har mindre betydning for det samlede resultat.

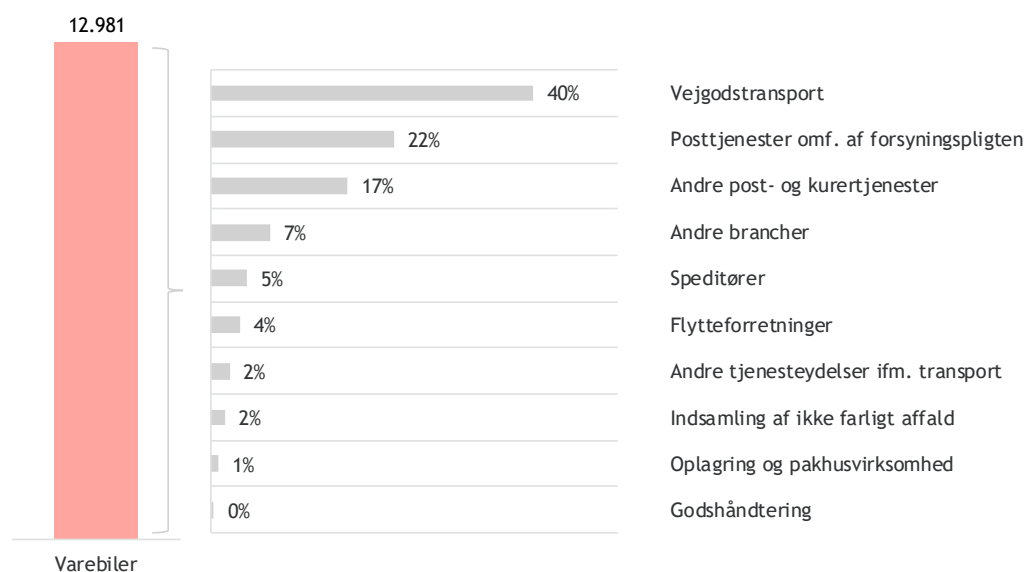
Vi har kun undersøgt varebiler anvendt af virksomheder. Der forekommer desuden transport af gods for fremmed regning med andre køretøjer, fx levering af mad med personbiler. Ligeledes kan der være varebiler, der anvendes af privatpersoner, men som i praksis anvendes til godskørsel for fremmed regning. Dem har vi ikke haft mulighed for at identificere.

Oversigt

Vi har opgjort det samlede antal varebiler, der kører med gods for fremmed regning, til 12.981 pr. 30. april 2017, jf. figur 1. Virksomhederne, der kører med varebilerne, tilhører primært brancherne 'vejgodstransport', 'posttjenester omfattet af forsyningspligten' og 'andre post- og kurertjenester'. I afsnit 6 har vi sammenlignet og forklaret forskellen til de tidligere undersøgelser.

Ud af de 12.981 varebiler er 63% ejet af virksomhederne, mens de resterende 37% typisk er leasede.

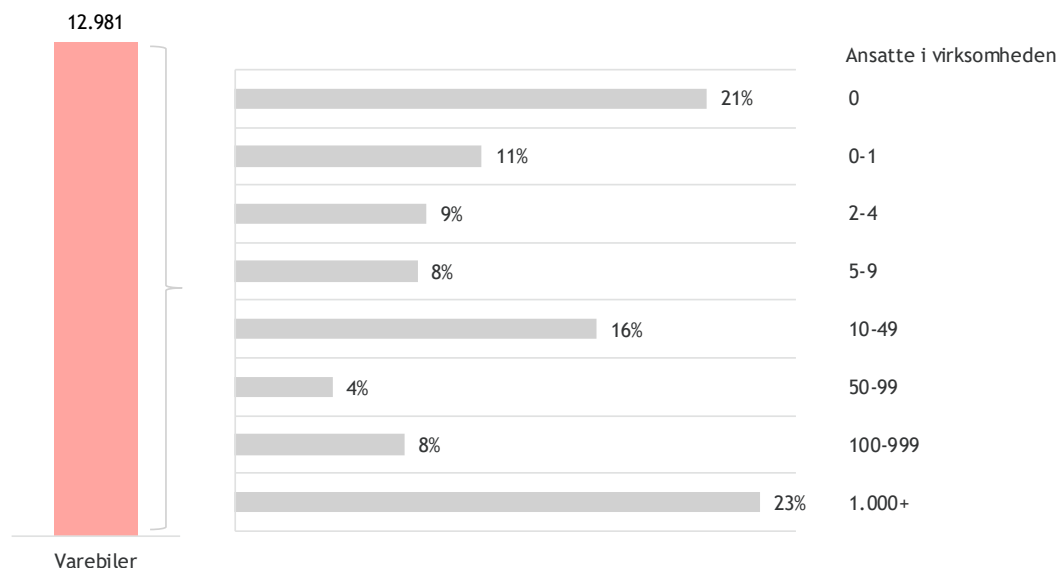
Figur 1 **Antal varebiler, der kører med gods for fremmed regning, fordelt på branche og antal ansatte i virksomheden**



Kilde: Danmarks Statistik (2017).

Det er primært små virksomheder med få ansatte, der kører med varebilerne. En væsentlig undtagelse er PostNords knap 3.000 biler, jf. figur 2.

Figur 2 Antal varebiler, der kører med gods for fremmed regning, fordelt efter antal ansatte i virksomheden

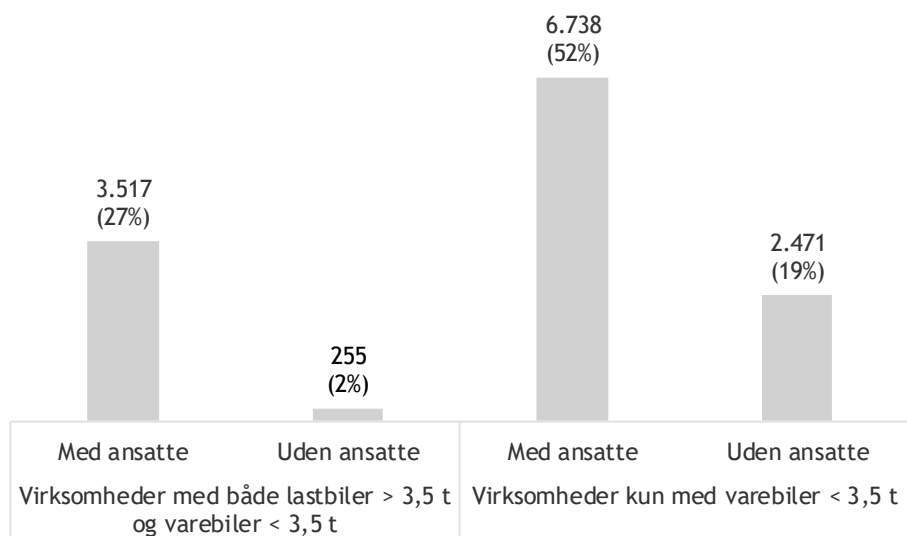


Kilde: Danmarks Statistik (2017).

De 12.981 varebiler, der kører med gods for fremmed regning, er i forskellige virksomheder. Vi har fordelt dem i fire kategorier, efter om virksomhederne også har lastbiler med en vægt over 3,5 ton eller kun varebiler, og efter om virksomhederne har ansatte, eller ejeren er selvkørende uden ansatte.

I alt finder vi, at 29% af varebilerne indgår i typer af virksomheder, der også har lastbiler med en vægt over 3,5 ton, mens resten indgår i virksomheder, der kun kører med varebiler, jf. figur 3. Langt de fleste af varebilerne er i virksomheder med ansatte, men i alt 19% bruges af selvkørende vognmænd uden ansatte.

Figur 3 Antal varebiler, der kører for fremmed regning fordelt på virksomheder



Kilde: Danmarks Statistik (2017).

69% af varebilerne har en tilladt totalvægt på over 2,5 ton

Knap halvdelen af de 12.981 varebiler er registreret i vægtklassen 3-3,5 ton, jf. tabel 2. Resten fordeler sig med 40% mellem 2 og 3 ton, mens de resterende ligger i vægtklassen 1,5-2 ton. Der er stort set ingen varebiler i vægtklasserne derunder. Der kan dog være andre køretøjer, der anvendes til godskørsel for fremmed regning, fx personbiler.

Tabel 2 Fordeling af varebiler efter vægtklasser

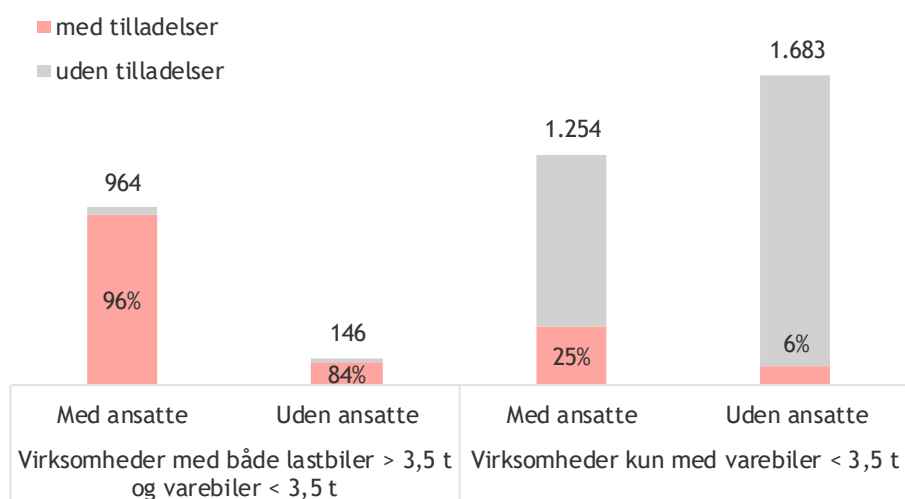
Vægtklasser	Andel
<= 1.500 kg	0%
1.501-2.000 kg	12%
2.001-2.500 kg	19%
2.501-3.000 kg	20%
3.001-3.500 kg	49%

Kilde: Danmarks Statistik (2017).

Varebilerne bruges hovedsageligt af virksomheder, der ikke bruger lastbiler

Varebilerne er fordelt på i alt 4.046 virksomheder. Langt de fleste af dem er virksomheder, der kun kører med varebiler, mens resten er virksomheder, der også bruger lastbiler over 3,5 ton, jf. figur 4. Langt de fleste af virksomhederne, der har lastbiler over 3,5 ton, har en vognmandstilladelse, men det gælder også en mindre andel af de virksomheder, der kun kører med varebiler. Det kan skyldes, at nogle virksomheder anvender varebiler under 3,5 ton i kombination med en påhængsvogn, så det samlede vogntog overstiger 3,5 ton, og der dermed er krav om en vognmandstilladelse. En anden forklaring kan være, at tilladelsen er givet på et tidspunkt, hvor firmaet også kørte med lastbil(er) over 3,5 ton.

Figur 4 Antal virksomheder med varebiler, der kører med gods for fremmed regning



Kilde: Danmarks Statistik (2017) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2017).

Uddybende viden om de selvkørende vognmænd uden ansatte

Vi har tidligere gennemført interview med 50 tilfældigt udvalgte selvkørende varebilsvognmænd for at få uddybende viden om dem.

Interviewene viste, at vognmændene er geografisk spredt over hele Danmark og transporterer alt fra pakker til specialtransporter som blodprøver eller udfører flytteopgaver.

I alt svarer knap tre fjerdedele af de interviewede, at de udelukkende kører på kontrakt for én anden virksomhed. Resten kører enten for flere virksomheder, eller de kører selv direkte for kunderne, fx som selvkørende flyttemænd.

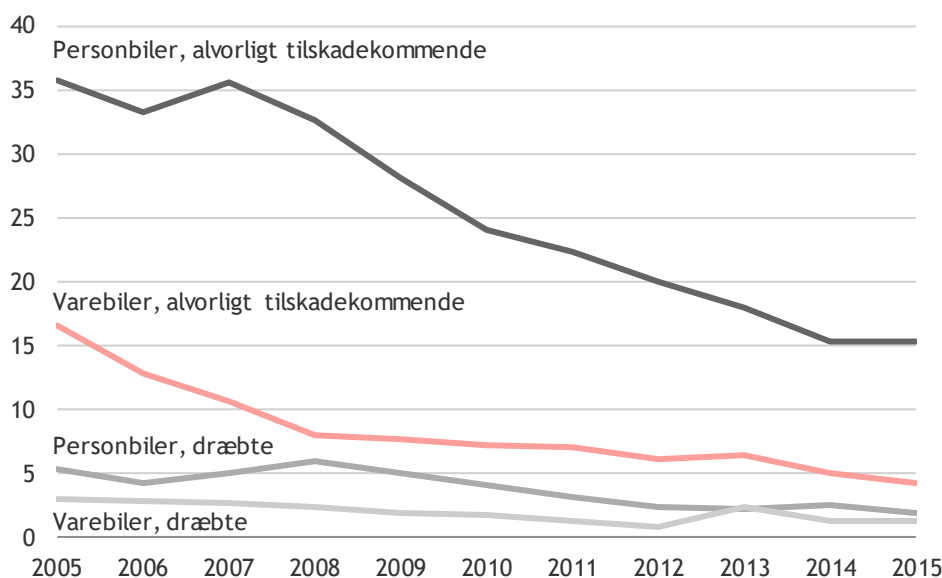
Af dem, der udelukkende kører på kontrakt for én anden kunde, har de fleste gjort det i længere tid. Kun 22% af de selvkørende vognmænd har arbejdet på kontrakt for den nuværende virksomhed i under et år.

3.3 Ulykker

Generel nedgang i antallet af ulykker

Antallet af ulykker har været faldende fra 2005 til 2015. Det gælder både, når vi ser på personbiler og alle varebiler inkl. private varebiler, jf. figur 5. Tendensen gælder både dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede (ikke afbilledet her). Faldet skyldes bl.a. mere sikre veje og køretøjer. For alle varebiler under et har ulykkesfrekvensen konsekvent været mindre end for personbilerne.

Figur 5 Antal dræbte og alvorligt tilskadede med personbiler og varebiler pr. mia. køretøjskm, 2005-2015



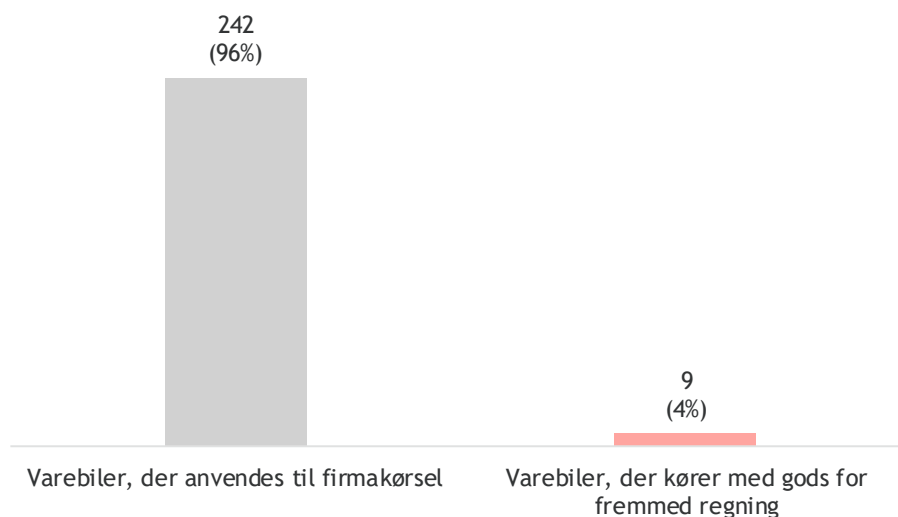
Kilde: Danmarks Statistik (2017b).
Note: Varebiler inkluderer her også private varebiler.

Færre ulykker med varebiler, der kører med gods for fremmed regning

Varebiler, der kører med gods med fremmed regning, er involveret i færre ulykker end varebiler, der anvendes af virksomheder, jf. figur 6. Ulykker dækker her over alle typer af ulykker inkl.

ulykker, hvor der ikke sker personskade. En reduktion i antallet af ulykker for varebiler, der kører med gods for fremmed regning, vil derfor have en mindre effekt på det samlede antal ulykker med varebiler.

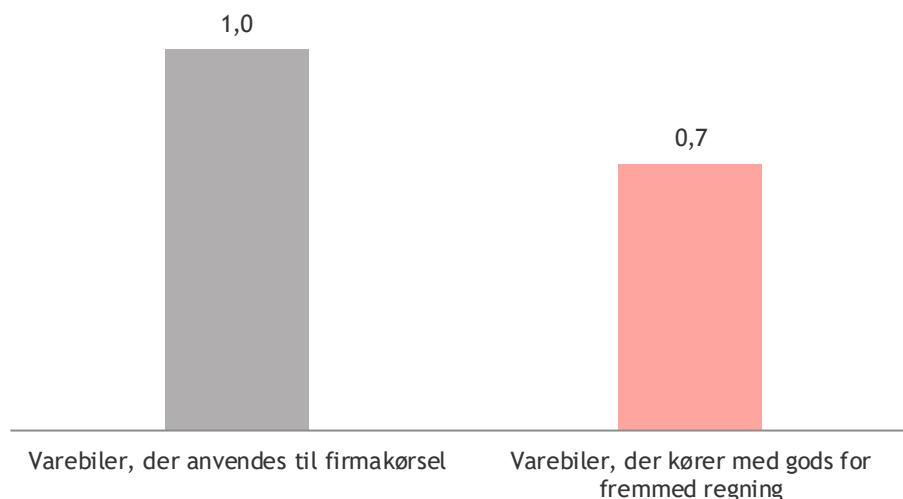
Figur 6 Antal varebiler involveret i ulykker pr. år., gennemsnit 2013-2015.



Kilde: Incentive på baggrund af Danmarks Statistik (2017).

En væsentlig forklaring på forskellen er, at der er færre varebiler, der kører med gods for fremmed regning. I alt udgør de godt 5% af alle de varebiler, virksomhederne bruger. Tager vi højde for forskellen i antallet af varebiler i de to grupper, er varebiler, der kører med gods for fremmed regning, involveret i færre ulykker, jf. figur 7.

Figur 7 Antal varebiler involveret i ulykker årligt pr. 1.000 varebiler, gennemsnit 2013-2015.



Kilde: Incentive på baggrund af Danmarks Statistik (2017).

Færre ulykker kan næppe forklares med mindre trafikarbejde

Forskellen kan skyldes en række forskellige ting. Fx kan der være forskel i trafikarbejdet, dvs. hvor mange kilometer varebilerne i de to grupper kører. Generelt er der en tendens til, at antallet af uheld er større jo flere kilometer, der køres.

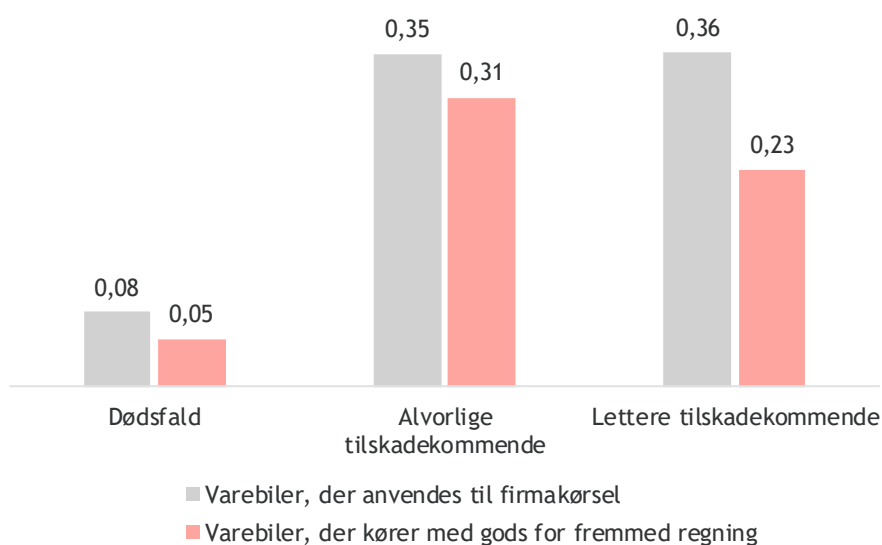
For at antallet af uheld pr. kørt kilometer kan være det samme for de to grupper, skal virksomhedernes varebiler, der ikke kører med gods for fremmed regning, i gennemsnit køre 50% flere kilometer årligt end de varebiler, der kører med gods for fremmed regning. Der er intet, der tyder på, at det er tilfældet. Varebiler, der kører med gods for fremmed regning, anvendes ofte intensivt. Således kører en varebil, der anvendes til pakkeudbringning typisk mellem 25.000 og 75.000 kilometer årligt (MOE | Tetraplan 2017). Til sammenligning kørte alle varebiler inkl. private varebiler i gennemsnit 18.200 km i 2015.

Ingen forskel i alvorligheden af ulykkerne blandt de to grupper af varebiler

Selvom varebiler, der kører med gods for fremmed regning, er mindre involveret i ulykker end and varebiler, der anvendes til firmakørsel, kan der være forskelle i sværhedsgraden af personskader. Vi har derfor opgjort personskader årligt pr. 1.000 varebiler i de ulykker, hvor virksomhedernes varebiler er involveret.

For både dødsfald og lettere tilskadekommande er der ca. 50% flere tilskadekommande i gruppen af varebiler, der anvendes til firmakørsel, sammenlignet med de varebiler, der kører med gods for fremmed regning. For de alvorlige tilskadekommande er forskellen væsentligt mindre, jf. figur 8. Der er således intet i antallet af tilskadekommande, der indikerer, at varebiler, der kører med gods for fremmed regning, i højere grad er involveret i uheld med alvorligere personskader.

Figur 8 Antal tilskadekommande årligt pr. 1.000 varebiler i ulykker med varebiler involveret.



Kilde: Incentive på baggrund af Danmarks Statistik (2017).

Om statistikken

Ulykkestallene er baseret på Danmarks Statistik ulykkesstatistik, der får indberetninger fra politiet. Antallet af færdselsuheld med personskade, der registreres af politiet er dog væsentligt undervurderet i forhold til det faktiske antal. I gennemsnit kommer ca. halvdelen af alle personskader med varebiler til politiets kendskab. Det er baseret på en sammenligning af indberetninger fra sygehuse og skadestuer med politiets oplysninger. De manglende registreringer af personskader forekommer typisk, når politiet ikke bliver tilkaldt en ulykke. Det sker oftest ved lettere skader, hvor personerne efterfølgende er taget på skadestuen ved egen hjælp. Antallet af dødsfald er derimod tæt på at være retvisende.

I denne analyse er problemet med undervurdering mindre, da formålet primært er at sammenligne de to grupper af varebiler. Det er således alene et problem, hvis den ene gruppe er mere underrepræsenteret i statistikken end den anden. Det har vi ingen grund til at tro.

3.4 Internethandel

Varebiler er et væsentligt led i internethandlen i dag

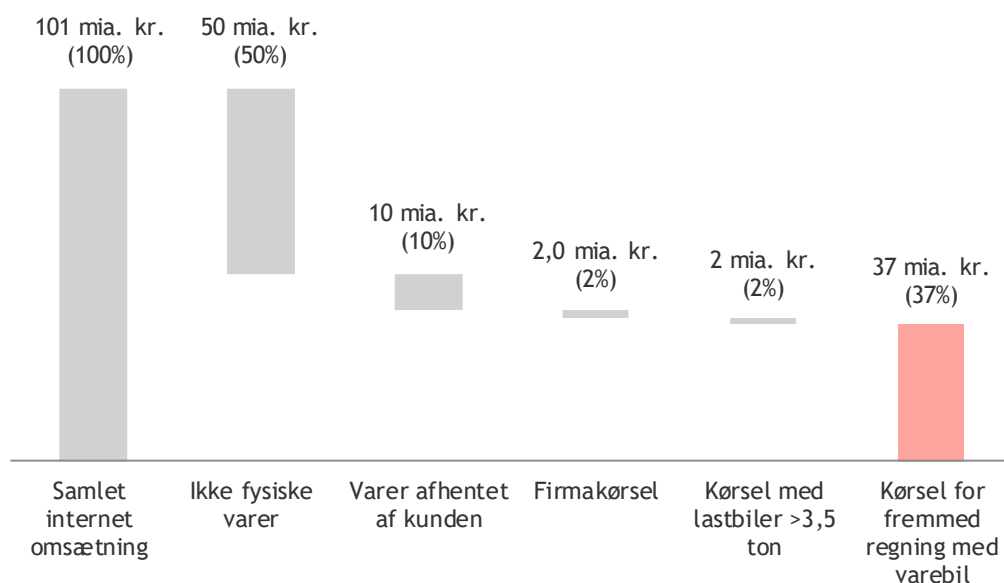
Internethandel er for alvor slået igennem i Danmark. I løbet af 2016 handlede 88% af alle danskerne på nettet, og 40% handlede mindst en gang om måneden (PostNord 2016).

Handel via internettet udgjorde i 2016 101 mia. kr. fordelt på 162 mio. handler ifølge Foreningen for Dansk Internethandel (FDIH 2016). Det giver en gennemsnitspris på godt 620 kr. pr. handel.

De mange handler medfører øget transportaktivitet. Vores bedste bud er, at der i 2016 i alt blev leveret varer købt over internettet for ca. 37 mia. kr. med varebiler for fremmed regning, jf. figur 9. Det svarer til, at ca. 37% af varerne købt på nettet bliver leveret direkte til forbrugeren med varebil for fremmed regning. De resterende 63% af varerne er primært ikke-fysiske varer, som fx flybilletter. Derudover henter kunderne selv en del af varerne, eller firmaerne leverer varerne i egne biler eller med lastbiler over 3,5 ton. De 37 mia. kr. er således beregnet som residualen, efter at vi har fratrukket vores bedste bud på den del af internetomsætningen, der ikke bliver leveret med varebiler for fremmed regning.

Figur 9

Dansk internetomsætning, total og leveret med varebiler for fremmed regning, 2016



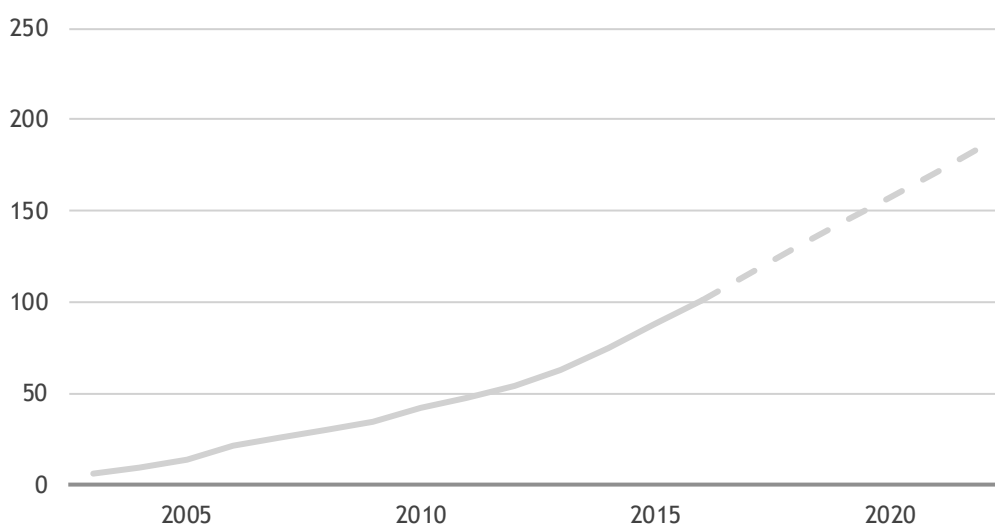
Kilde: Incentive på baggrund af FDIH (2016).

Internethandlen fortsætter med at vokse

Internetomsætningen har været jævnt stigende siden 2003, jf. figur 10. Den nyeste prognose fra FDIH forventer, at der i 2020 vil være en omsætning på ca. 157 mia. kr. Der er især forventningen om, at omfanget af detail- og dagligvarehandel på nettet vil stige, som driver vækstprognosen.

Væksten i e-handel er båret frem af lavere priser og mindre besvær, fordi man får leveret varerne til døren. I takt med at internethandlen øges, forventer vi en stigning i antallet af varebiler, der fragter varer for fremmed regning.

Figur 10 Dansk internetomsætning 2003-2022, mia. kr., 2016-priser



Kilde: Incentive på baggrund af FDIH (2016).

Øget internethandel kan medføre et øget behov for varebiler

Det er uvist, præcis hvor stor en andel af varebilerne, der anvendes til at bringe pakker ud. MOE|Tetraplan (2017) har opgjort, at det samlede antal e-pakker i 2015 kan transporteres med 5.350 varebiler. Det er baseret på oplysninger fra FDIH om 107 mio. e-handler og en forudsætning om 20.000 pakkedrops pr. varebil pr. år.

Antallet af varebiler, der bringer pakker ud for fremmed regning, vil muligvis stige i fremtiden i takt med øget internethandel. Ud fra FDIHs fremskrivning af internethandlen og ovenstående forudsætninger om antal pakker pr. varebil opgør MOE|Tetraplan (2017), at det svarer til knap 5.000 flere varebiler i 2020. Størstedelen af de ekstra varebiler vil køre med gods for fremmed regning, mens en mindre del af udbringningen af e-pakker vil være firmakørsel.

Til sammenligning har væksten i internetomsætning fra 2012-2016 leveret med varebiler, der kører med gods for fremmed regning, været 73%, mens den tilsvarende vækst i antallet af varebiler, der kører med gods for fremmed regning, har været 4%, jf. tabel 3.

Tabel 3

Sammenhæng mellem vækst i antal varebiler, der kører med gods for fremmed regning, og internetomsætning leveret med varebiler, der kører med gods for fremmed regning, 2013 og 2017.

	2013-analyse	2017-analyse	Vækst 2013-2017
Antal varebiler	12.335	12.981	4%
Internetomsætning	21 mia. kr.	37 mia. kr.	73%

Kilder: Incentive (2013), Danmarks Statistik (2017) og Incentive på baggrund af FDIH (2016).
Note. Internetomsætning er for henholdsvis 2012 og 2016.

Der kan være flere forklaringer på, at vi ikke kan observere den samme vækst i antallet varebiler som i internetomsætningen. Det kan fx skyldes, at:

- der samtidig er sket et fald i antallet af varebiler, der anvendes til andre formål end udbringning af pakker
- varebiler, der leverer pakker, kun udgør en del af det samlede antal varebiler, der kører med gods for fremmed regning
- værdien pr. e-handelspakke er stigende
- varebilernes effektivitet, målt som antal leverede pakker pr. dag, er øget, fx ved at de leverer flere pakker til hver modtager og leverer flere pakker til pakkebokse.

Samlet set forventer vi, at den fremtidige vækst i internetomsætningen vil medføre en moderat vækst i antallet af varebiler, der kører med gods for fremmed regning.

4 Reguleringen i andre lande

Vi har også undersøgt, hvordan andre lande regulerer varebiler, der kører med gods for fremmed regning. Konkret har vi set på reguleringen i Sverige, Norge, Finland, Holland, Tyskland og Frankrig. Vi har valgt at fokusere på tre aspekter af reguleringen:

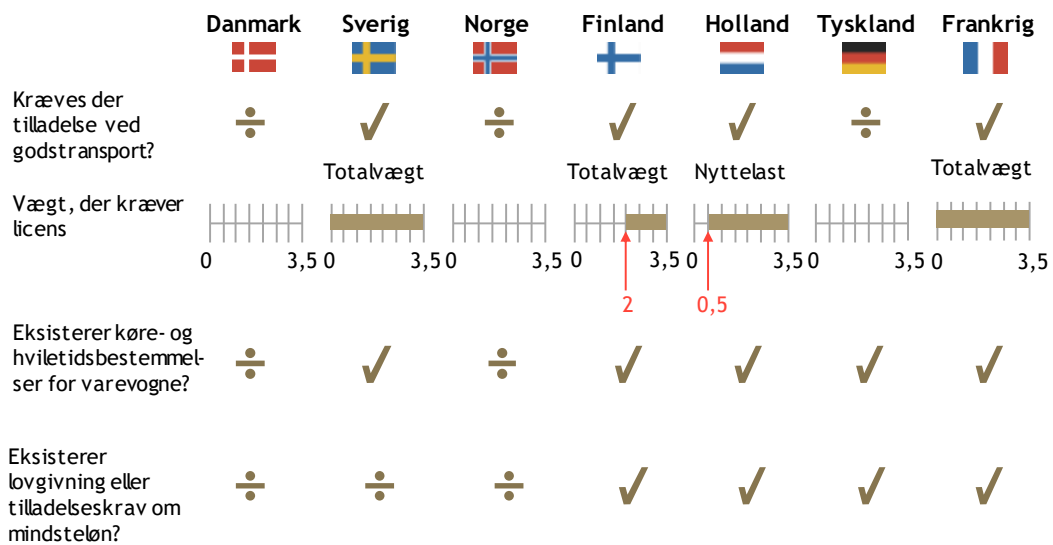
- Tilladelsesordningen for varebiler
- Køre- og hviletidsbestemmelser for varebiler
- Minimumslønninger for varebilschauffører.

Undersøgelsen bygger på interviews med relevante myndigheder i de enkelte lande, myndighedernes hjemmesider samt lovgivningen i de enkelte lande.

I figur 11 præsenterer vi det overordnede resultat af analysen.

Figur 11

Oversigt over regulering af varebiler under 3,5 tons



Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

Fire ud af de seks lande (ud over Danmark), vi har undersøgt, har etableret en tilladelsesordning for godstransport med køretøjer under 3,5 tons. I Sverige og Frankrig skal alle køretøjer uanset vægt have en tilladelse for at foretage transport for fremmed regning. I Finland skal alle køretøjer med en tilladt totalvægt over 2 tons have en tilladelse, mens man i Holland har et krav om tilladelse for alle køretøjer med en tilladt nyttelast på over 500 kg.

Fem ud af de seks lande har også opstillet køre- og hviletidsbestemmelser. Tyskland har et krav om, at alle køretøjer med en tilladt totalvægt over 2,8 tons skal følge de europæiske regler. De fire resterende lande har lidt mere lempelige regler for køre- og hviletid.

Afslutningsvis har vi undersøgt lønningerne, hvor fire ud af de seks lande har mindstelønninger, der også gælder chauffører i køretøjer under 3,5 tons.

4.1 Krav for tilladelse

De fire lande med en tilladelsesordning har alle en række krav til ansøgeren. Overordnet kan man inddele kravene i fire kategorier:

- Krav til faglige kvalifikationer
- Krav til de finansielle forhold
- Krav om god skik
- Krav om tilstedeværelse i landet.

Et fælles træk hos alle fire lande er kravet om en prøve for at bevise faglige kompetencer. Forud for prøven er der en uddannelse, som i udgangspunktet skal gennemføres, men ved særlige omstændigheder kan man gå direkte til prøven.

Ser man på de finansielle forhold, følger Sverige, Finland og Holland EU-forordningens beløb, mens kravene er mindre i Frankrig. I Sverige, Finland og Holland skal man således have en kapital på 9.000 € for det første køretøj og 5.000 € for de næste køretøjer, mens man i Frankrig skal have 1.800 € for det første køretøj og 900 € for de næste.

I kravet om god skik ser alle lande på ansøgerens tidligere adfærd. En alvorlig lovovertrædelse vil i alle lande være en hindring. Generelle problemer med at overholde lovgivningen om arbejdsforhold eller manglende skattebetalinger vil også være en hindring. Landene ser desuden på ansøgerens tidligere virksomheder, og hvis ansøgeren gentagne gange er gået konkurs, vil ansøgeren ikke få en tilladelse.

Fælles for tilladelsesordningen i alle disse lande er, at de har den samme type af krav af som tilladelsen for køretøjer over 3,5 tons. Kravene for de små køretøjer er dog ofte mere lempelige, men i fx Sverige er kravene det samme for køretøjer over og under 3,5 tons.

Tabel 4

Krav for at opnå en varebilstilladelse i Sverige, Finland, Holland og Frankrig

	Sverige	Finland	Holland	Frankrig
Vægtgrænse for tilladelse	Alle varebiler skal have en tilladelse.	Kun varebiler med en totalvægt over 2 tons skal have en tilladelse.	Kun varebiler med en tilladt nyttelast over 500 kg. skal have en tilladelse.	Alle varebiler skal have en tilladelse.
Faglige kvalifikationer	Ansøgeren skal have gennemgået et kursus og bestået slutprøven. I særlige tilfælde kan ansøgeren blive undtaget fra hele eller dele af prøven, fx ved den rette uddannelse.	Ansøgeren skal have gennemgået et kursus og bestået slutprøven.	Ansøgeren skal være fagligt kompetent. Bevis for faglig kompetence opnås ved at bestå en eksamen hos den hollandske trafikmyndighed CBR, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.	For at bestå de faglige krav kan ansøgeren enten gennemføre et kursus eller have mere end to års erfaring som leder i branchen.
Finansielle forhold	Ansøgeren skal have en egenkapital på 9.000 € for den første vogn og 5.000 € for de efterfølgende.	Ansøgeren skal have en egenkapital på 9.000 € for den første vogn og 5.000 € for de efterfølgende.	Ansøgeren skal have 9.000 € i driftskapital for det første køretøj og 5.000 € for de efterfølgende.	Ansøgeren skal have en finansiell kapacitet på 1.800 € for det første køretøj og 900 € for de næste. 50% kan stilles som bankgaranti. Det resterende skal ske gennem egenkapital.
God skik	Ansøgerens hæderlighed og vilje til at overholde loven vurderes. Dette gøres bl.a. ud fra oplysninger fra rigspolitiet og myndighedsrapporter. Virksomhed bør fx ikke have gæld til staten eller en konkurs inden for de sidste 5 år.	En ansøger vurderes til ikke at have udøvet god skik, hvis ansøgeren inden for de sidste fem år er blevet idømt fængselsstraf, eller hvis ansøgeren har modtaget fire andre straffe inden for de sidste fire år.	Ansøgeren skal udvise pålidelighed for at opnå en tilladelse. Dette gøres ved at fremvise et bevis på god skik (VOG), som tildeles af de hollandske myndigheder. Hvis man tidligere har begået kriminalitet, kan man ikke få en VOG udstedt.	Ansøgeren må ikke være suspenderet for at udøve transportvirksomhed eller have begået lovovertrædelser.
Tilstedeværelse i landet	Ansøgeren skal desuden have en fast lokation i Sverige.	Ansøgeren skal desuden have en fast lokation i Finland.	Ansøgeren skal desuden have en fast lokation i Holland.	Ansøgeren skal desuden have en fast lokation i Frankrig.








Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

4.2 Mindsteløn

Et væsentligt aspekt af en tilladelsesordning er dens effekt på lønninger og arbejdsvilkår for de ansatte i transportsektoren. Fire ud af de seks lande sikrer en minimumsløn for de ansatte i

transportsektoren; det er dog uden at have et direkte krav om løn i tilladelsesordningen. I figur 12 er mindstelønningerne for de enkelte lande præsenteret.

Figur 12 Mindstelønninger for chauffører af varebiler på tværs af lande

	Danmark	Sverige	Norge	Finland	Holland	Tyskland	Frankrig
							
Eksisterer en mindsteløn for chauffører af køretøjer under 3,5 tons?	÷	÷	÷	✓	✓	✓	✓
Er mindsteløn en del af kravene til en tilladelse?	÷	÷	÷	÷	÷	÷	÷
Mindstelønnen for chauffører af køretøjer under 3,5 tons	Ingen	Ingen	Ingen	12,81 €	9,43 €	8,84 €	9,76 €

Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

I Tyskland har man som nævnt ingen tilladelsesordning for køretøjer under 3,5 tons. Minimumsløn er derfor sikret gennem national lovgivning. Minimumslønnen er ikke sektorspecifik, men chauffører er blot inkluderet på lige fod med andre erhverv i den nationale lovgivning.

I Frankrig og Holland har man ligeledes en national lovgivning, der sikrer en minimumsløn. Hvis en virksomhed bryder lovgivningen, vil betingelsen om god skik ikke være opfyldt, og det vil betyde, at virksomheden vil miste sin tilladelse. Virksomheder, der ønsker en tilladelse, er derfor nødt til at betale minimumslønnen, og løn er derfor et indirekte krav til tilladelsen.

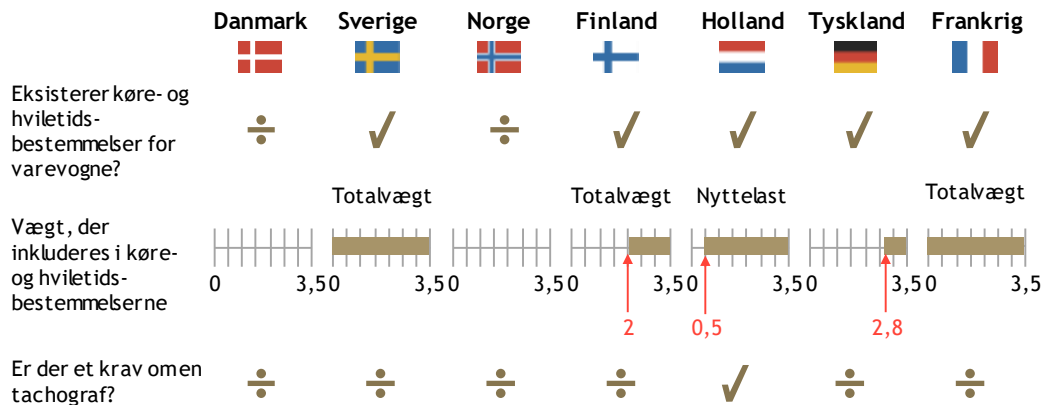
Finland har også et indirekte krav til lønnen indbygget i tilladelsesordningen. I Finland er der ingen minimumsløn, men til gengæld er der et lovkrav om, at overenskomsten skal overholdes, og i industrier uden overenskomst er der en national aftale, som er gældende. Ligesom i Frankrig og Holland er virksomhedsdrivende med en tilladelse nødt til at udbetale en minimumsløn for at opfylde kriteriet om god skik.

I Norge og Sverige er der intet lønkrav i transportsektoren. Her er det overladt til arbejdsmarkedets parter. I Norge har man dog mulighed for at ophøje en overenskomst til lov.

4.3 Køre- og hviletidsbestemmelser

Som nævnt har fem ud af seks lande reguleret køre- og hviletidsbestemmelserne for køretøjer under 3,5 tons. I figur 13 findes et overblik over, hvilke lande der har køre- og hviletidsbestemmelser, samt for hvilke vægtgrænser.

Figur 13 Køre- og hviletidsbestemmelser på tværs af lande



Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

Det generelle billede er, at køre- og hviletidsreglerne er mere lempelige for lette køretøjer end de europæiske regler for lastvogne over 3,5 tons¹. Undtagelsen er reglerne i Tyskland, hvor alle køretøjer over 2,8 tons skal overholde de europæiske regler.

I forbindelse med køre- og hviletidsbestemmelserne er der også et krav om bogføring af køretiden. I lastbiler over 3,5 tons er der et krav om en tachograf. I Holland gælder dette krav også for køretøjer med en tilladt nyttelast over 500 kg. I de fire resterende lande kan en tachograf afløses af en kørebog, hvori chaufføren noterer køretiden.

I Norge har man ingen regler om køre- og hviletid, men chaufførerne skal overholde de nationale regler for arbejdstid².

4.4 Baggrund for at indføre reguleringer

I forbindelse med reguleringen i de seks lande er der generelt tre elementer, man ønsker at forbedre:

- Arbejdsvilkår og lønninger for chaufførerne
- Trafiksikkerhed
- Konkurrencevilkårene mellem køretøjer under og over 3,5 tons.

Da man udvidede køre- og hviletidsbestemmelserne i Tyskland, var man særlig opmærksom på trafiksikkerhed og arbejdsvilkår. De har desværre ikke analyseret effekten af den øgede

¹ Forordning EF nr. 561/2006.

² Arbejds miljøloven.

regulering, men nævner, at inklusionen af lastvogne fra 2,8 tons i køre- og hviletidsreglerne har øget trafiksikkerheden.

Et af hovedargumenterne i Sverige har været konkurrenceforvridning. Man frygtede, at en grænse ved 3,5 tons ville rykke transport fra store til små lastbiler på grund af de øgede omkostninger for lastvogne over 3,5 tons. Ydermere har man ønsket at bibeholde kontrollen med virksomhederne i transportsektoren. I Frankrig deler man også bekymringen over de virksomheder, der foretager transport med små køretøjer, og man har gennem en tilladelsesordning ønsket at sikre professionelle virksomheder, hvilket i sidste instans bl.a. må være af hensyn til arbejdstagere og trafiksikkerhed.

Ingen af de lande, vi har været i kontakt med, har haft information om effekten af tiltagene. Tyskland nævner, at deres udvidede køre- og hviletidsregler har haft en effekt på sikkerheden, men vi kan desværre ikke sige noget om, hvor stor effekten har været. Vi har ikke kendskab til, i hvilken grad den øgede regulering har forbedret løn- og arbejdsvilkår, men øget regulering kan øge presset udefra. Et eksempel på dette er Frankrig, hvor det franske trafikministerium nævner problemer med udenlandske varevogne, som udfører cabotagekørsel i Frankrig.

4.5 Opsummering på udenlandske reguleringer

Ingen af de lande vi har sammenlignet med, har et krav om mindsteløn eller et krav om at følge overenskomstniveauet som en del af kravene til en tilladelse. I Tyskland er der en generel mindsteløn, mens virksomheder med en tilladelse i Holland, Finland og Frankrig er nødt til at udbetale en minimumsløn for at opfylde kriteriet om god skik.

Der er stort set ingen erfaringer om konsekvenserne ved en tilladelsesordning, i de lande vi har undersøgt. Ligeledes har de kilder, vi har været i kontakt med intet kendskab til analyser eller statistik, der underbygger behovet for at indføre en tilladelsesordning. Der er således begrænsede erfaringer fra udlandet.

Indholdet af de udenlandske tilladelsesordninger varierer. Hvor man i Sverige har valgt at have de samme krav for køretøjer over og under 3,5 ton er kravene i de andre lande lempeligere for køretøjer under 3,5 ton.

Da langt størstedelen af varebilerne anvendes i national kørsel, og dermed ikke konkurrerer med udenlandske varebiler, er der mindre behov for at en eventuel tilladelsesordning indeholder de samme elementer og vægtgrænser som i udlandet.

5 Konklusion

Vi har i denne rapport præsenteret en række fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler med henblik på, at faktaene kan bidrage til overvejelserne om, hvorvidt der skal indføres en tilladelsesordning for varebiler.

Statistik over varebiler

Vi finder, at der i alt er godt 12.981 varebiler, der anvendes til godskørsel for fremmed regning. Herudover kan der være personbiler, der anvendes til godskørsels for fremmed regning, ligesom der kan være varebiler, der bruges af private, men som i praksis kører godskørsel for fremmed regning. Ingen af dem har vi haft mulighed for at identificere. De er derfor ikke medregnet her.

Ud af de 12.981 varebiler anvendes 52% af varebilerne af rene varebilsvogmænd med ansatte, 19% anvendes af selvkørende varebilsvogmænd, dvs. varebilsvogmænd uden ansatte, hvor vognmanden selv kører, mens de resterende 29% anvendes af virksomheder, der også har lastbiler over 3,5 ton. 69% af varebilerne har en tilladt totalvægt på mellem 2,5 og 3,5 ton, mens der er 0% med en tilladt totalvægt på under 1,5 ton.

Ulykker

Antallet af ulykker har været stort set konstant faldende i perioden 2005-2015 for både personbiler og alle varebiler under ét. Vi har desuden sammenlignet ulykkesfrekvensen for varebiler, der kører med gods for fremmed regning, med de varebiler, der anvendes til firmakørsel. Opgjort pr. varebil er varebiler, der kører med gods for fremmed regning, involveret i færre ulykker. Forskellen kan næppe forklares med forskelle i trafikarbejdet.

Internethandel

Internethandlen er fortsat voksende. Foreningen for Dansk Internethandel (FDIH) har opgjort den samlede danske internetomsætning til 101 mia. kr. i 2016. Vi vurderer, at 37% af omsætningen bliver transporteret med varebiler, der kører med gods for fremmed regning.

FDIH forventer, at internetomsætningen stiger til ca. 157 mia. kr. i 2020. Det kan give anledning til en stigning i antallet af varebiler, der bringer pakker ud. Fra 2012 til 2016 har den samlede vækst i internetomsætningen, der transporteres med varebiler for fremmed regning, været ca. 73%, mens antallet af varebiler, der kører med gods for fremmed regning, er steget med 4% fra 2013-2017.

Samlet set forventer vi, at den fremtidige vækst i internetomsætningen vil medføre en moderat vækst i antallet af varebiler, der kører med gods for fremmed regning.

Udenlandske erfaringer

Vi har undersøgt, hvordan Sverige, Norge, Finland, Holland, Tyskland og Frankrig regulerer varebiler, der kører med gods for fremmed regning.

Tilladelsesordninger eksisterer i Sverige, Finland, Holland og Frankrig. For Sverige og Frankrig gælder en tilladelsesordning for alle vægtklasser, mens det i Holland kun gælder for varebiler med en tilladt nyttelast på over 0,5 ton og i Finland for varebiler med en totalvægt over 2 ton. For Sverige er kravene de samme som for lastbiler over 3,5 ton, mens kravene er mere lempelige for varebiler end for lastbiler over 3,5 ton i Finland, Holland og Frankrig.

For landene med tilladelsesordninger for varebiler gælder der også køre- og hviletidsbestemmelser for varevogne. Køre- og hviletidsbestemmelser for varevogne eksisterer desuden også Tyskland, men kun for varebiler over 2,8 ton. Krav om tachograf for varebiler eksisterer kun i Holland.

Der eksisterer desuden lovgivning om mindsteløn i Finland, Holland, Tyskland og Frankrig. I ingen af landene er mindsteløn en del af tilladelseskravene.

Der er stor set ingen erfaring om konsekvenserne ved en tilladelsesordning, i de lande vi har undersøgt. Ligeledes har de kilder, vi har været i kontakt med intet kendskab til analyser eller statistik, der underbygger behovet for at indføre en tilladelsesordning. Der er således begrænsede erfaringer fra udlandet.

6 Bilag 1. Sammenligning med tidligere analyser

Vi har i denne analyse opgjort antallet af varebiler, der kører for fremmed regning til 12.981, jf. afsnit 3.2. Det er lidt højere, end vi opgjorde det til i Incentive (2013), og Danmarks Statistik opgjorde det til i et særudtræk for Vejtransportrådet (Danmarks Statistik 2014).

Tabel 5

Sammenligning af antal varebiler og datagrundlag i denne og tidligere analyser

	Incentive (2013)	Danmarks Statistik (2015)	Danmarks Statistik (2014)	Denne rapport
Antal varebiler	12.445	7.930	11.934	12.981
Dato for udtræk	01.01.2012	30.12.2013	30.04.2014	30.04.2017
38.11.00 Indsamling af ikke farligt affald	÷	✓		✓
49.41.00 Vejgodstransport	✓	✓		✓
49.42.00 Flytteforretninger	✓	✓		✓
52.10.00 Oplagring og pakhvirksomhed	÷	✓		✓
52.24.00 Godshåndtering	✓	✓	Ikke	✓
52.29.20 Speditører	✓	✓	oplyst	✓
52.29.90 Andre tjenesteydelser ifm. transport	÷	✓		✓
53.10.00 Posttjenester omfattet af forsyningspligten	✓	÷		✓
53.20.00 Andre post- og kurertjenester	✓	✓		✓
Tillæg for PostNords varebiler ¹	✓	÷		Inkluderet ovenfor
Udvalgte i andre brancher ²	✓	÷	÷	✓

Kilde: Incentive (2013), Danmarks Statistik (2015), Danmarks Statistik (2014) og Danmarks Statistik (2017).

Note: ¹ PostNords varebiler var i udtrækket i Incentive (2013) ikke inkluderet i branchen 'Posttjenester omfattet af forsyningspligten'. Det er de i udtrækket i Danmarks Statistik (2017), der er anvendt i denne rapport.

² Virksomheder identificeret ved, at de reklamerer på internettet, eller hvor ordene 'kurer'- eller 'transport' indgår i virksomhedens navn.

7 Bilag 2. Køre og hviletidsbestemmelser

Tabel 6 **Køre- og hviletidsbestemmelser for udvalgte lande**

Lande	Køre- og hviletidsregler	Tachograf/kørebog
Danmark	I Danmark er der ingen køre- og hviletidsbestemmelser for køretøjer med en tilladt totalvægt under 3,5 tons. Virksomhederne skal dog overholde de generelle regler vedrørende chaufførers arbejdstid. Hvis arbejdstiden overstiger 6 timer, skal der indlægges en pause. Den gennemsnitlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer om ugen, og den daglige arbejdstid må ikke overstige 13 timer. Chaufføren skal desuden have 11 timers sammenhængende hvile hver dag.	Der er ikke noget krav om hverken tachograf eller kørebog i Danmark.
Sverige	En chauffør, der kører med gods i et let køretøj, skal til hver en tid have haft mindst 11 timers hvile inden for de sidste 24 timer. Disse 11 timer kan opdeles i to hvil, hvoraf det længste skal være på mindst 8 timer.	Det er ikke et krav, at et let køretøj har en tachograf. Hvis ikke, skal køretiden noteres i en kørebog.
Norge	Chauffører af varevogne skal i Norge blot overholde de normale regler for arbejdstid. Den daglig arbejdstid må som udgangspunkt ikke overstige 9 timer, men den kan øges til 13 timer. Chaufføren skal have mindst 30 minutters pause efter 5,5 timers arbejde.	Der er ikke noget krav om hverken tachograf eller kørebog i Norge.
Finland	En chauffør skal som udgangspunkt ikke arbejde mere end 11 timer i døgnet. Hvis andet er praktisk umuligt, kan grænsen hæves til 13 timer, hvis den samlede køretid ikke overstiger 22 timer i de kommende 2 døgn efter den forlængede køretid. En chauffør skal have mindst 30 minutters hvil for hver 5,5 timer, han kører. Dette hvil kan splittes i to. Hvis køretiden overstiger 7 timer, skal chaufføren have 30 minutters uafbrudt hvil. Han skal som minimum have 11 timers uafbrudt hvil i døgnet, men det kan reduceres til mindst 9 timers uafbrudt hvil tre gange i løbet af en kalenderuge.	Det er ikke et krav, at et let køretøj har en tachograf. Hvis ikke, skal køretiden noteres i en kørebog.

Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

Tabel 6 (fortsat) Køre- og hviletidsbestemmelser for udvalgte lande

Lande	Køre- og hviletidsregler	Tachograf/kørebog
Holland	<p>En chauffør må som udgangspunkt køre 9 timer daglig. To dage om ugen kan dette hæves til 10 timer dagligt. Den ugentlige køretid må ikke overstige 56 timer, og i løbet af 14 dage må man ikke køre mere end 90 timer.</p> <p>Hvis arbejdet overstiger 5,5 timer, skal der holdes 30 minutters pause, som kan deles op i to. Ved mere end ti timers kørsel skal der holdes 45 minutters pause. Der skal som udgangspunkt holdes 11 timers uafbrudt hvile i døgnet. Dette kan dog splittes op i to på henholdsvis 9 og 3 timer.</p>	Varevogne med en nyttelast over 500 kg skal også have en tachograf installeret i bilen.
Tyskland	<p>Alle køretøjer med en tilladt totalvægt over 2,8 tons, som foretager varetransport, skal overholde de europæiske regler. Det betyder, at varevogne fra 2,8 til 3,5 tons ikke må køre mere end 9 timer dagligt. To dage om ugen må man køre 10 timer. Efter 4,5 timers kørsel skal føreren holde 45 minutters pause. Dette kan opdeles i to pauser på 30 og 15 minutter. Chaufføren skal have 11 timers uafbrudt daglig hvile, hvilket kan splittes op i to hvil på henholdsvis 9 og 3 timer. Hviletiden kan tre gange om ugen sænkes til 9 timer.</p>	Det er ikke et krav, at et køretøj med en totalvægt fra 2,8 til 3,5 tons har en tachograf. Hvis køretøjet ikke har en tachograf, skal køretiden noteres i en kørebog.
Frankrig	<p>Den daglige arbejdstid må ikke overstige 12 timer. En enkelt arbejdsuge må ikke overstige 56 timer ved kørsel på lange ture og 52 timer på korte ture. Den gennemsnitlige arbejdsuge må ikke overstige 48 timer.</p>	Det er ikke et krav, at et let køretøj har en tachograf. Hvis ikke, skal køretiden noteres i en kørebog.

Kilde: Lokale myndigheder og lovgivning.

8 Referencer

- Danmarks Statistik, 2017a. Særudtræk registerdata.
- Danmarks Statistik, 2017b. Statistikbanken tabel VEJ23 og UHELDK1.
- Danmarks Statistik, 2015. Statistisk analyse af vejtransport.
- Danmarks Statistik, 2014. Særudtræk om varebiler for Vejtransportrådet.
- FDIH, 2016. Dansk e-handelsanalyse.
- Incentive, 2013. Godstransport for fremmed regning med varebiler under 3,5 t.
- MOE|Tetraplan, 2017. E-handelens betydning for trafikudviklingen.
- PostNord, 2016. E-handel i Norden 2016.
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2017. Finansiering af bus og godsområdet ved indførelse af krav om tilladelser til varebiler.
- Transport- og Bygningsministeriet, 2012. Bekendtgørelse af lov om godskørsel. LBK 1051.

1 Referencer til afsnittet om udenlandske erfaringer

Tabel 7

Kilder vedr. udenlandske tilladelsesordninger

Lande	Kilder
Sverige	Yrkestrafiklag (2012:210) Den svenske transportstyrelses hjemmeside: www.transportstyrelsen.se Interview med den juridiske afdeling i den svenske transportstyrelse.
Norge	E-mailkorrespondance med Statens vegvesen Yrkestransportforskriften
Finland	Lag om kommersiell godstransport på väg (2006:693) Närings-, trafik- och miljöcentralens hjemmeside: www.ely-keskus.fi Trafiksäkerhetsverkets hjemmeside: www.trafi.fi
Holland	Wet Wegvervoer goederen (lovgivning) Den Hollandske transportmyndighed Niwo's hjemmeside www.niwo.nl Den hollandske stats hjemmeside: www.government.nl
Tyskland	Güterkraftverkehrsgesetz (lovgivning) E-mailkorrespondance med kontoret for godstransport (Bundesamt für Güterverkehr) i Tyskland.
Frankrig	Décret n°2016-1550 du 17 novembre 2016 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports (lovgivning) Den franske offentlige administrations hjemmeside: vosdroits.service-public.fr E-mailkorrespondance med det franske ministerie for økologi, bæredygtighed og energi: www.developpement-durable.gouv.fr

Tabel 8

Kilder vedr. udenlandske køre- og hviletidsbestemmelser for varevognschauffører

Lande	Kilder
Danmark	<p>Pjecen "Jeg kører varer og gods i bil under 3500 kg" fra Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros, 2013</p> <p>Lov om gennemførelse af dele af arbejdsdirektivet (Beskæftigelsesministeriets lov nr. 896 af 24. august 2004)</p> <p>Bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn m.v. (Beskæftigelsesministeriets lov nr. 324 af 23. maj 2002)</p> <p>Politiets hjemmeside: https://www.politi.dk</p>
Sverige	<p>Förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransport inom landet</p> <p>Den svenske transportstyrelses hjemmeside: www.transportstyrelsen.se</p>
Norge	<p>E-mailkorrespondance med Statens vegvesen</p> <p>Forskrift om kjøre- og hviletid i EØS</p> <p>Arbiedsmiljøloven</p>
Finland	<p>Arbetstidslag (1996:605)</p>
Holland	<p>Arbeidstijdenbesluit vervoer</p> <p>Oversigt over køre- og hviletidsbestemmelser fra EVO (en hollandsk brancheorganisation)</p>
Tyskland	<p>Fahrpersonalverordnung</p> <p>E-mailkorrespondance med kontoret for godstransport (Bundesamt für Güterverkehr) i Tyskland.</p>
Frankrig	<p>Décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 Relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises (lovgivning)</p>