

HØRINGSNOTAT

Dato 4. april 2018
J. nr. 2016-5212

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sendte den 9. februar 2018 et udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) i ekstern høring hos en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1. Høringsfristen udløb den 9. marts 2018. Lovforslaget fremgik desuden på høringsportalen.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Danske Medier, Danske Speditører, Dansk Transport og Logistik (DTL), Datatilsynet, DI Transport, Frie Danske Lastbilmænd (FDL), Fælles Fagligt Forbund (3F), H.P. Therkelsen A/S, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Mover, PostNord Danmark, Rigspolitiet og Vækstforum Region Hovedstaden.

SMV Danmark har afgivet hørings svar efter udløb af høringsfristen, hvorfor der ikke redegøres for deres bemærkninger nedenfor.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Forbrugerrådet Tænk.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget: Advokatsamfundet, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Arbejdsgiverne, COOP Danmark A/S, Copenhagen Business School, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Detail, Danmarks Erhvervsfremme, Dansk Iværksætter Forening, Dansk Supermarked Group, Danske Advokater, Danske Regioner, De Sammenvirkende Købmænd, DI, Foreningen for Dansk Internethandel, FK Distribution, KL, NOAH Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SMVdanmark – Det nye håndværksråd, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Vækstforum, Region Bornholm, Vækstforum, Region Midtjylland, Vækstforum, Region Nordjylland, Vækstforum, Region Sjælland, Vækstforum, Region Syddanmark og Årstiderne.

4. Øvrige hørings svar



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget hørings svar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Dansk Byggeri og TEKNIQ.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Høringsnotatet er udarbejdet efter en tematisk inddeling af de modtagne hørings svar. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende hørings svar.

1. Generelle bemærkninger

3F og LO er meget tilfredse med, at der omsider kommer en lovgivning, der modvirker snyd, social dumping mv. i den del af transportbranchen, der udfører godstransport med køretøjer under 3.500 kg i tilladt totalvægt (kurerbranchen).

Dansk Byggeri og TEKNIQ finder, at lovforslaget generelt medfører, at danske virksomheder stilles væsentligt dårligere end udenlandske tjenesteydere, som udfører arbejde i Danmark. Virksomheder, der anvender udenlandsk registrerede biler, falder ikke ind under reglerne og hertil kommer, at EU-reglerne om cabotagekørsel ikke gælder for varebiler.

Organisationerne anfører, at det sagtens kan være, at lovforslaget kan medvirke til det ønskede formål - bekæmpelse af social dumping og sort økonomi inden for transportbranchen. Men også bygge- og anlægsbranchen rammes af tilladelseskravet, idet håndværkere i byggebranchen som en service for kunder eller samarbejdspartnere og som en bi-ydelse fragter varer, affald eller andet, som ikke har tilstrækkelig tilknytning til håndværkerens ydelse til, at det falder ind under begrebet firmakørsel.

Dansk Erhverv finder, at en tilladelsesordning som angivet i lovforslaget vil højne niveauet i branchen gennem uddannelse samtidig med, at niveauet for restancer til det offentlige på området vil sænkes. Dansk Erhvervs transportkøbere, herunder e-handelsvirksomhederne, er dog alvorligt bekymrede for ordningens indvirkning på udbuddet af transportkapacitet, idet den højere adgangstærskel næppe vil styrke incitamentet til at søge ind i branchen på et tidspunkt, hvor efterspørgslen er stærkt stigende.



Dansk Erhverv bemærker desuden, at EU også arbejder på regulering inden for området, men at denne proces ikke er færdig, hvorfor de danske regler bliver et rent nationalt anliggende og således ikke kan håndhæves over for udenlandske biler. Sverige har en regulering på varebilsområdet, så eventuelle udfordringer med udenlandske biler forventes derfor primært at ske med biler syd fra Danmark.

Danske Medier tilslutter sig regeringens begrundelser for ikke at støtte lovforslaget og finder, at indførelsen af en tilladelsesordning for varebiler, der kører med fremmed gods, ikke vil føre til mindre sort arbejde og social dumping, men snarere vil få den modsatte effekt, idet det bliver dyrere at køre lovligt, hvilket kan være et incitament for brodne kar i branchen til at undlade at registrere sig.

Hvis sort arbejde skal bekæmpes, gøres det mere effektivt ved at give myndighederne bedre mulighed for at kontrollere de nuværende regler.

Danske Speditører er skeptiske over for og kan ikke støtte en tilladelsesordning for varebiler. Danske Speditører mener, at lovforslaget er udtryk for en unødvendig overimplementering af EU-retten, og at lovforslaget er i strid med regeringens byrdestop. En tilladelsesordning vil ikke medvirke til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft, fordi dette allerede er ulovligt og er reguleret i anden lovgivning.

DI Transport mener ikke, at lovforslaget i sin nuværende form er egnet til at indfri lovforslagets bagvedliggende hensyn om at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft og øge trafiksikkerheden. Desuden deler DI Transport regeringens vurdering af, at lovforslaget øger de økonomiske og administrative omkostninger for erhvervslivet.

Organisationen er principielt positiv over for at indføre en "light" tilladelsesordning for godskørsel med varebiler, men af hensyn til konkurrencehensyn, foretrækkes det, at ordningen gennemføres på EU-niveau. Lovforslaget indeholder markant flere krav end Kommissionens forslag (KOM(2017)281) til en godskørselstilladelse for varebiler. Lovforslaget vil pålægge branchen en række omkostninger, som kun gælder for godskørsel med danske varebiler, mens udenlandske varebiler fra andre EU-lande kan udføre godstransport i Danmark uden en tilladelse i form af cabotagekørsel eller på basis af en kommende EU-tilladelse, der er mindre vidtgående end lovforslaget.

DTL ser med stor tilfredshed på lovforslaget, som vil udgøre en grundsten i bestræbelserne på at få skabt ordnede forhold i den del af vognmandserhvervet, som anvender varebiler til godskørsel for fremmed regning.

FDL støtter ikke lovforslaget indeholdende sætningen "og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods" i § 1, stk. 2.



H.P. Therkelsen A/S finder, at det ikke giver mening, at Danmark indfører ”godskørselsloven” for danske varebiler, når de udenlandske varebiler kan køre uden disse restriktioner, og når der i øvrigt ikke findes EU-regler om cabotagekørsel i varebiler. Indførelse af regler på området bør ske på EU-niveau.

ITD mener ikke, at der er noget presserende behov for en varebilladelsesordning i Danmark. ITD er dog principielt ikke afvisende over for en tilladelsesordning for varebiler, hvis den vel og mærke ligger inden for rammerne af en kommende ny EU-lovgivning. ITD støtter dermed en såkaldt ”light”-tilladelsesordning, dog under forudsætning af at en sådan ordning nøje svarer til den, som forventeligt bliver vedtaget i forlængelse af de verserende politiske diskussioner i EU om vejpakken. ITD har i den sammenhæng ikke haft afgørende indvendinger hvad angår det udspil, som Kommissionen har fremlagt.

ITD henstiller til, at regeringen og Folketinget aktivt arbejder for udarbejdelsen af en fælles EU-løsning, og således ikke på et forhastet niveau gennemfører dansk særlovgivning – en lovgivning som med stor sandsynlighed alligevel vil skulle ændres om få år.

De nuværende problemer i Danmark med færdselslovovertrædelser og visse varebilsvirksomheders overtrædelse af skatte-, social- og udlændingelovgivningen allerede er lovreguleret, og problemet er snarere manglende kontrol og håndhævelse af de gældende regler, hvorfor ITD principielt mener, at der snarere bør være mere fokus på kontrol og håndhævelse over for varebilsejere efter de nugældende lovbestemmelser.

Landbrug og Fødevarer er modstander af lovforslaget, da det vil pålægge erhvervslivet yderligere byrder og omkostninger, og da det går videre end EU-reglerne. Organisationen er imod overimplementering, når det betyder, at erhvervslivet pålægges unødige byrder og omkostninger.

Landbrug og Fødevarer ønsker desuden sikkerhed for, at tilladelsesordningen for varebiler ikke rammer bredere, end intentionen er. Ordningen bør indrettes således, at den ikke rammer f.eks. håndværksvirksomheder såsom smede, mekanikere, murere mv.

Mover anfører, at det er vigtigt, at der tages hensyn til proportionalitet mellem effekten af en skærpet regulering og de afledte konsekvenser for kontrollerende myndigheder, lovlige arbejdsgivere, lovlige arbejdstagere og for brugere og transportkunder.

En nem og tilgængelig transport og mobilitet mellem privatpersoner har en meget stor indflydelse på omfanget af privat handel med f.eks. brugte møbler og brugsgenstande. Privates handel mellem hinanden og benyttelse af transport generelt er i forvejen et område med en meget lav betalingsvillighed.



Det anbefales derfor, at lejlighedsvis transport i varebiler under 3.500 kg bliver undtaget af kravene om tilladelse. En definition af lejlighedsvis transport kan følge grænsen for momsregistrering for små virksomheder, som på nuværende tidspunkt er 50.000 kr. i årlig omsætning. Loven bør under alle omstændigheder tillade, at privatpersoner kan få transporteret deres ting af andre privatpersoner, uden at disse bliver omfattet af kravet om tilladelse.

PostNord Danmark er i udgangspunktet fortalende for en regulering af området, men er stærkt bekymret for, om lovforslaget vil skabe yderligere uligheder på området stik mod hensigten, hvor de vognmænd, der i dag kører ureguleret, også efter en eventuel vedtagelse af lovforslaget vil fortsætte hermed.

Region Hovedstaden anfører, at lovforslaget i sin nuværende form vil være en alvorlig barriere for innovation og transport efter dele- og platformsøkonomiske principper i Danmark. Årsagen er, at alle, der kører gods, der ikke er deres eget i en gulpladebil, skal gennemføre særlige kurser, stille økonomisk garanti til staten, certificeres mv.

Af hensyn til ressourceudnyttelsen og til væksten i samfundet generelt anbefales det, at loven ikke skal gælde for personer i varebiler, som kører lejlighedsvis for private.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal indledningsvist bemærke, at baggrunden for lovforslaget er beslutningsforslag nr. B 165 (2015/16), der den 31. maj 2016 blev vedtaget af et flertal i Folketinget bestående af Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet og Socialistisk Folkeparti. Med beslutningsforslaget blev regeringen pålagt at fremsætte et lovforslag, der sikrer, at varebiler, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfattes af principperne i godskørselsloven.

Blandt flertallet bag beslutningsforslaget er der efterfølgende opnået enighed om en model for den konkrete udmøntning af B 165, hvorefter det kræver tilladelse at udføre godskørsel for fremmed regning i en varebil med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg, som fragter gods, der vejer mere end 11 kg pr. stykgods (koli).

Som der er redegjort for i høringsbrevet, er der tale om et lovforslag, som ikke støttes af regeringen, da der med lovforslaget indføres ny regulering, som på en række punkter strider mod regeringens politik. Dels udgør lovforslaget en overimplementering af EU-reglerne på området, og dels er lovforslaget i strid med regeringens byrdestop.

Mere specifikt skal ministeriet bemærke, at cabotagereglerne i forordning 1072/2009 allerede gælder for køretøjer under 3.500 kg, som udfører godskørsel for fremmed regning.



Ministeriet skal endvidere bemærke, at der med lovforslaget ikke foretages ændringer af definitionen af "firmakørsel" i godskørselsloven. Den gældende definition af firmakørsel vil således gælde for både lastbiler og varebiler, jf. dog pkt. 7 om anvendelse af chaufførvikarer. Som det fremgår af lovforslaget, vil firmakørsel være undtaget fra tilladelseskravets anvendelsesområde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal desuden anføre, at den forslåede tilladelsesordning alene gælder for "varebiler" som defineret i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (O24, Varebil, N1). Dermed målrettes tilladelsesordningen de køretøjer, der rent faktisk er indrettet til at fragte gods, og det undgås herved, at kørsel i almindelige personbiler omfattes af tilladelsesordningen.

2. Vægtgrænser

3F og LO bemærker, at det forudsættes, at der ikke bliver undtagelser fra vægtgrænsen på 11 kg med hensyn til de typer af transportere, der omfattes af lovforslaget.

Dansk Erhverv bemærker, at 2.000 kg vægtgrænsen medfører, at de fleste biler på området vil blive inddraget i ordningen. Endvidere vil 11 kg vægtgrænsen pr. kolli medføre, at langt de fleste større operatører på området vil tilslutte sig ordningen, idet det vil være administrativt uhåndterbart for dem både at have biler, der er omfattet af ordningen og andre, der ikke er. Dansk Erhverv lægger afgørende vægt på, at 11 kg vægtgrænsen netop bliver pr. kolli, dvs. at der godt kan leveres f.eks. to kolli af 10 kg til samme kunde af hensyn til madudbringning, avis- og reklamelevering mv.

Danske Medier hilser det velkomment, at der indføres en vægtgrænse på 11 kg pr. stykgods (kolli), således at det er muligt at gennemføre distribution af aviser, magasiner, reklamer og mindre pakker uden at være omfattet af loven. Det vil være muligt, men dog ikke uden omkostninger at have en grænse på max. 11 kg pr. kolli (i praksis avisbundet) i distributionen.

DTL havde gerne set en tilladelsesordning, der omfattede alle varebiler, der kører gods for fremmed regning uanset totalvægten, og at ordningen omfattede alle pakker og andre kolli uanset vægt.

Organisationen finder dog samtidig, at en totalvægtsgrænse på 2.000 kg er så tilpas lav, at det i begrænset omfang vil underminere tilladelsesordningens omfang og har stor forståelse for det politiske ønske om at friholde omdeling af aviser og reklamer til private samt madudbringning til f.eks. pensionister.

DTL støtter endvidere vægtgrænsen på 11 kg. pr. pakke/kolli, idet den vil friholde de ovennævnte leveringer, og idet det vurderes, at den øvrige godskørsel for fremmed regning med varebiler i større eller mindre omfang vil foregå med



pakker og kolli på over 11 kg. De fleste varebiler og vognmænd vil derfor i praksis blive omfattet af tilladelseskravet.

DI Transport opfordrer til, at man alene lader varebiler over 3.000 kg eller 2.800 kg være omfattet af tilladelseskravet, hvilket vil omfatte hovedparten af varebilerne, der udfører godskørsel for fremmed regning, idet DI Transport henviser til, at der i Varebilsudvalget var størst opbakning til en højere vægtgrænse end 2.000 kg.

Organisationen kan ikke støtte afgrænsningen på 11 kg pr. levering og bemærker, at en lignende vægtgrænse ikke findes for godskørsel med lastbil. Vægtgrænsen på 11 kg vil ikke kunne håndhæves, og den vil endvidere være meget besværlig og omkostningstung for virksomhederne at efterleve.

FDL finder, at ”gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods” bør tages ud af lovforslagets § 1, stk. 2. FDL mener, at den slags særregler kun har til formål at favorisere visse grene af transportmarkedet, dvs. den gren af transportmarkedet, som i en årrække kreativt har benyttet et ukontrolleret marked på godt og ondt, hvilket denne lovændring ellers skulle afhjælpe ved at udgøre et redskab i kampen mod social løndumping og sort arbejde.

PostNord Danmark opfordrer til, at vægtgrænsen udgår, da den er helt urimelig og uforståelig og skaber ulige konkurrencevilkår på markedet. Endvidere gør den reglerne vanskelige at håndhæve og efterleve i praksis.

Da PostNord Danmark har befordringspligt på nationale og internationale pakker på op til 20 kg, bliver PostNord Danmark stillet urimeligt ringe i forhold til de øvrige aktører på markedet. PostNord Danmark er overgået til en ny produktionsmodel, hvor pakker og dag-til dag breve og dagblade distribueres i ét flow, hvilket betyder, at PostNord Danmark risikerer at skulle indhente og betale tilladelser til hele varebilsparken på knap 3.000 biler, og at samtlige ansatte, der fra tid til anden kører varebiler, skal opfylde uddannelseskrav. PostNord Danmarks konkurrenter kan derimod frit vælge at undlade at fragte pakker på over 11 kg og dermed undgå at skulle overholde reglerne.

Hensynet bag vægtgrænsen er dels at undgå tunge løft, dels at undtage budes transport af blade, magasiner og reklamer fra reglerne. PostNord Danmark bemærker hertil, at Arbejdstilsynets At-vejledning ikke foreskriver, at løft over 11 kg er sundhedsskadelige, idet det beror på en konkret vurdering. Endvidere, at hensynet allerede er varetaget ved, at reglerne alene gælder køretøjer, der er indrettet til godsbefordring og har en totalvægt på mere end 2.000 kg.

Rigspolitiet bemærker af hensyn til den vanskelige kontrolopgave for politiet, at det i stedet for en vægtgrænse på 11 kg pr. stykgods kan overvejes generelt at undtage de forsendelsestyper, man ønsker skal kunne køre tilladelsesfrit fra tilladelseskravet.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at vægtgrænserne udgør et led i udmøntningen af B 165, som er blevet aftalt af et politisk flertal uden om regeringen. På den baggrund foretager ministeriet ikke ændringer af vægtgrænsen.

Hensigten med vægtgrænsen pr. kolli er at sikre, at udbringning og omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker i vid udstrækning kan ske tilladelsesfrit. Forud for beslutning om denne afgrænsning har en række forskellige modeller for en tilladelsesordning været drøftet. Det er ministeriets vurdering, at den model, der fremgår af lovforslaget, i vid udstrækning tilgodeser hensynet til omdeling af aviser, reklamer m.m. baseret på objektive kriterier, således at modellen ikke udgør en usaglig forskelsbehandling af andre typer af varegrupper eller brancher end dem, som sikrer omdeling af aviser og reklamer.

Ved vægtgrænse pr. stykgods forstås herefter den samlede vægt af den enkelte pakke eller kolli, hvilket skal forstås som vægten af den samlede pakning af det pågældende gods. Det kan f.eks. være en pakke, et bundt aviser eller lignende. Det afgørende er således, hvordan det pågældende gods er pakket, og hvad den samlede vægt af denne pakning er. Det er derimod ikke nødvendigt at afgøre, hvad det enkelte løsgods vejer.

3. Løn- og arbejdsvilkår for varebilschauffører

DA og Dansk Erhverv opfordrer til, at godskørselslovens § 6, stk. 3, om kollektive overenskomster ikke udvides til også at omfatte varebiler. Det er DA's opfattelse, at godskørselsloven siden 1973 med sit krav om at følge niveauet i kollektive overenskomster har tenderet en form for almengøring, og at bestemmelsen i godskørselsloven dermed udgør en helt specifik undtagelse på det danske arbejdsmarked.

Den danske aftalemodel bygger på en klar arbejdsdeling mellem politikerne og arbejdsmarkedets parter, hvad angår fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår på det danske arbejdsmarked. Det er DA's opfattelse, at en udvidelse af godskørselslovens krav om at følge niveauet i kollektive overenskomster til nye områder er af så principiel karakter, at det alene bør ske efter fælles indstilling fra arbejdsmarkedets parter.

Dansk Byggeri og TEKNIQ finder, at det bør præciseres, at varebilsvirksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning, ikke nødvendigvis skal begrænses til transportoverenskomster, men blot skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, som findes i kollektive overenskomst, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele Danmark.

Dansk Byggeri frygter, at dets medlemmer fremover ikke vil få midlertidige forlængelser eller godkendelser, hvis der ikke vedtages ændringer til den nuværende § 6, stk. 3.



Danske Medier oplyser, at bude, der omdeler dagblade i Danmark, er omfattet af overenskomster mellem 3F og Danske Mediers Arbejdsgiverforening. Det vil være i strid med den danske model, hvis Folketinget lovgiver herom.

DI Transport kan ikke støtte, at godskørselslovens § 6, stk. 3, udvides til at omfatte godskørsel med varebiler. Lovforslaget er et så væsentligt indgreb i den danske arbejdsmarkedsmodel, at det alene bør ske efter fælles indstilling fra arbejdsmarkedets parter.

Mover fraråder, at der bliver stillet krav om løn- og arbejdsvilkår efter kollektiv overenskomst. Det vil medføre en lavere agilitet, besværliggøre væksten for små vognmandsvirksomheder og hæmme indtjeningsevnen yderligere, som de små vognmandsvirksomheder i forvejen har svært ved.

Krav om løn og vilkår efter kollektiv overenskomst vil fremme særinteresser for de store transportselskaber, som skubber administrationsbyrde og kravene om fleksibilitet ned på de små underleverandører, hvis konkurrenceevne dermed påvirkes negativt.

H.P. Therkelsen A/S anfører, at der efter selskabets oplysninger ikke findes landsdækkende overenskomster på varebilsområdet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at kravet om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, fremgår af B 165, hvorfor dette krav opretholdes i lovforslaget.

Ministeriet skal desuden bemærke, at det ikke er et krav, at den kollektive overenskomst for chauffører er landsdækkende, jf. bemærkningerne til lovforslaget, afsnit 3.3.4.

4. Uddannelse af varebilsvognmænd

DI Transport bemærker, at en kort tilpasset vognmandsuddannelse vil være tilstrækkelig.

DTL mener, at vognmandsuddannelsen som minimum bør indeholde emner om virksomhedsledelse og drift, arbejdsmarkeds- og sociallovgivning, tekniske og driftsmæssige forhold, love og bekendtgørelser, dokumenthåndtering/udfærdigelse af fragtbreve/CMR konventionen, ledelse og overenskomstforhold, budget, kalkulationer og bogføring/regnskab, trafiksikkerhed samt forhandlingsteknik.

Organisationen foreslår en vognmandsuddannelse af fem dages varighed set i lyset af, at et vognmandskursus for lastbiler i dag er på ca. tre uger, hvorfor et tre dages kursus for en varebilsvognmand synes meget kort.



H.P. Therkelsen A/S sætter spørgsmålstegn ved, om der er plads på uddannelsescentrene til varebilsuddannelserne.

ITD har ingen bemærkninger til varigheden af vognmandskurset, men finder, at det bør præciseres, hvad de pågældende kurser skal indeholde.

Mover anbefaler, at uddannelsen gennemføres på både dansk og engelsk og i øvrigt på en måde og et niveau, som ikke besværliggør adgangen til dette arbejde for denne målgruppe.

PostNord Danmark kan tilslutte sig forslaget til en "lightuddannelse" i forhold til kravene i den eksisterende godskørselslov. Uddannelseskravene vil medføre en omkostning på 4-5 mio. kr. ved implementeringen under forudsætning af, at langt de fleste medarbejdere vil være omfattet af overgangsordningen og alene skal på efteruddannelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at uddannelsen af varebilsvognmænd vil være af kortere varighed end den eksisterende uddannelse for lastbilvognmænd, hvilket fremgår af bemærkningerne til B 165.

Varigheden og indholdet af uddannelsen vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau efter en eventuel vedtagelse af lovforslaget. Indholdet af uddannelsen vil tage afsæt i emnerne i den eksisterende lastbilvognmandsuddannelse, som også er relevante for varebilsvognmænd.

Ministeriet bemærker, at uddannelsen af varebilsvognmænd som udgangspunkt vil foregå på dansk, men at der vil være mulighed for engelske uddannelser.

5. Uddannelse af varebilchauffører

3F og LO finder det uklart, hvad længden er på den påkrævede chaufføruddannelse. 3F og LO foreslår, at der kræves en grunduddannelse på tre dage og en efteruddannelse på to dage hvert femte år.

DI Transport kan ikke støtte forslaget om en lovpligtig chaufføruddannelse. Det skyldes, at forslaget øger omkostningerne og de administrative byrder for transportvirksomhederne unødigt. DI Transport bemærker desuden, at godskørsel med varebil adskiller sig væsentligt fra kørsel med lastbil, hvorfor EU's direktiv om uddannelse af chauffører kun omfatter tunge køretøjer og ikke varebiler. DI Transport henviser i øvrigt til Varebilsudvalget, hvor der ikke kunne dokumenteres nogen effekt på trafiksikkerheden ved en chaufføruddannelse for varebiler. Endvidere udfører langt de fleste varebiler (ca. 95 %) ikke godskørsel for fremmed regning og vil dermed ikke være omfattet af en chaufføruddannelse. Effekten på trafiksikkerheden er derfor meget minimal.



DTL mener, at en chaufføruddannelse som minimum bør indeholde emner om førstehjælp, konflikthåndtering, lastsikring, kapitel 1.3 kursus (optimering af brændstofforbruget), dokumenthåndtering/udfærdigelse af fragtbreve/CMR konventionen, ergonomi samt energirigtig kørsel/trafiksikker kørsel.

Det bør overvejes nøje, om kvalifikationsuddannelsen for varebilschauffører med en varighed af højst tre dage og en efteruddannelse på højst to dage er tilstrækkelig.

ITD har ingen bemærkninger til varigheden af kurserne, men finder, at det bør præciseres, hvad de pågældende kurser skal indeholde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at varigheden af uddannelsen af varebilschauffører foreslås til højst tre dage for grunduddannelsen og højst to dage for efteruddannelsen hvert femte år.

Varigheden og indholdet af uddannelserne vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau efter en eventuel vedtagelse af lovforslaget. Indholdet af uddannelserne vil tage afsæt i emnerne i den eksisterende grunduddannelse og efteruddannelse for lastbilchauffører, og som også er relevante for varebilschauffører.

6. Kapitalkrav

DI Transport bemærker, at en række virksomheder har både lastbiler og varebiler, og kapitalkravet for varebiler i sådanne "blandede" virksomheder skal svare til 6.750 kr. for efterfølgende varebilstilladelser for at sikre ensartede konkurrencevilkår.

DTL støtter niveauet for kapitalkravet, der lægger sig op af de beløb, som indgår i Kommissionens forslag fra 2017 om et tilladelseskrav for varebiler.

ITD finder, at beløbet bør være i overensstemmelse med kommende EU-krav.

PostNord Danmark finder, at egenkapitalkravet bør forhøjes, da etablering af en vognmandsvirksomhed for varebiler kræver et vist kapitalgrundlag, og kravet på 13.500 kr. for den første bil er for lavt. Der er risiko for, at det ikke vil være tilstrækkeligt til at imødegå konkurser.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at niveauet for kapitalkravet er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forslag til krav for varebiler efter beslutning fra det flertal af partier, der vedtog B 165. En virksomhed med både lastbiler og varebiler vil skulle opfylde det højere krav til egenkapital for lastbilerne og det lavere krav til egenkapital for varebilerne.



Restancer til det offentlige

Side 12/20

DTL lægger stor vægt på kravet om, at tilladelser ikke kan gives til en virksomhed med en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller mere. DTL forventer, at tilladelsesordningen vil forebygge gæld til det offentlige, f.eks. manglende indbetaling af moms, som er af en størrelsesorden, der langt overstiger det offentliges omkostninger ved tilladelsesordningen.

ITD har ingen bemærkninger til størrelsen af den forfaldne gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, da beløbet svarer til, hvad der i forvejen gælder for nuværende godsvognmænd.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig ovenstående bemærkninger.

7. Anvendelse af chaufførvikarer

Dansk Erhverv og DTL finder det uhensigtsmæssigt, at det ved brug af en hvilken som helst varebil også uden for den foreslåede tilladelsesordning, f.eks. i et håndværksfirma eller andet, vil skulle kræves, at chaufføren er ansat i virksomheden eller er ansat i et godkendt chaufførvikarbureau. Det er efter DTL's og Dansk Erhvervs opfattelse ikke hensigten med lovgivningen.

DI Transport opfordrer til, at firmakørsel med varebiler ikke omfattes af godskørselslovens § 1, stk. 4, om, at der kun må bruges chauffører ansat hos den pågældende virksomhed eller hos et vikarbureau, der er godkendt til chaufførvikarudlejning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Lovforslaget indebærer en væsentlig administrativ byrde for små og mellemstore virksomheder, der ikke udfører godskørsel for fremmed regning.

Organisationen kan ikke støtte, at godskørselslovens § 6a, stk. 1-3, om anvendelse af chauffører, chaufførvikarer og godkendelse af chaufførvikarvirksomheder udvides til at omfatte varebiler.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen om anvendelse af chaufførvikarer i virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning, har sammenhæng med kravet i godskørselsloven § 6, stk. 3, om, at en tilladelsesindehaver skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

Kun indehavere af tilladelser til godskørsel for fremmed regning kan godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som chaufførvikarvirksomheder. Dermed sikres det, at både ansatte chauffører og chaufførvikarer aflønnes efter gældende løn- og arbejdsvilkår.



Ministeriet skal dog anføre, at det ikke vil være rimeligt at pålægge de mange virksomheder, der udfører firmakørsel i varebiler, kun at anvende egne chauffører eller chaufførvikarer fra en af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed, hvorfor ministeriet vil foretage tilretning af godskørselslovens § 1, stk. 4, således at dette ikke vil være et krav.

8. Anmeldelse af varebiler til firmakørsel

Dansk Byggeri og TEKNIQ betragter kravet om anmeldelse til SKAT om varebilens anvendelse til firmakørsel som en helt unødvendig administrativ byrde, som rammer en helt anden branche end transportbranchen.

DI Transport kan ikke støtte forslaget om, at alle varebiler, der overstiger 2.000 kg skal registreres til firmakørsel, idet forslaget vil have en række negative konsekvenser for de virksomheder, håndværkere mv., der benytter sig af varebiler med en tilladt totalvægt over 2.000 kg.

Landbrug og Fødevarer anfører, at virksomheder, der udfører firmakørsel, og SKAT vil få en administrativ byrde i forbindelse med anmeldelse af bilerne til firmakørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at hensigten med anmeldelsespligten er, at det på en relativ enkel måde skal være muligt at kontrollere overholdelse af reglerne, idet politiet på denne måde kan adskille varebiler, der udfører firmakørsel, fra varebiler, der udfører godskørsel for fremmed regning, som kræver tilladelse.

9. Fleksibel anvendelse af lastbiltilladelser

Dansk Erhverv og DTL foreslår, at det skal fremgå af godskørselsbekendtgørelsen, at tilladelser til godskørsel for fremmed regning med lastbiler umiddelbart vil kunne anvendes til godskørsel for fremmed regning med varebiler.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at tilladelser til godskørsel for fremmed regning til varebiler vil blive udstedt som elektroniske tilladelser. Da tilladelser til godskørsel for fremmed regning til lastbiler udstedes som papirtilladelser efter en EU-model, vil det ikke være muligt at anvende disse tilladelser til kørsel med varebiler.

10. Håndhævelse af tilladelseskravet

3F og LO finder, at håndhævelse af 11 kg grænsen vil medføre problemer, idet politiet i forbindelse med den løbende kontrol skal være i stand til at kontrollere, at transportører uden vognmandstilladelse ikke transporterer enheder/kolli på over 11 kg.



DTL anbefaler under hensyn til en god og effektiv håndhævelse, herunder politiets rolle, kraftigt til, at også indehavere af tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler – på samme måde som i dag for lastbiler – vil fremgå af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, så både myndigheder, kollegaer, kunder (transportkøbere), leverandører og chauffører vil få et værktøj til at sikre sig mod ”urent trav”.

FDL finder, at det på intet tidspunkt i det forudgående arbejde har været FDL's intentioner, at lovgivningen skulle udformes bevidst for at vanskeliggøre kontrolarbejdet af ordningen. Tværtimod var det hensigten, at en regulering skulle lette kontrolarbejdet.

ITD finder, at forslaget i praksis vil være svært at håndhæve effektivt. Det vil være vanskeligt for politiet at konstatere, om der køres med kolli lige op til 11 kg eller måske lidt derover. Det vil i givet fald medføre, at politiet medbringer vægte.

Tilsvarende synes den fastsatte 2.000 kg vægtgrænse ikke at være begrundet tilstrækkeligt og vil være vanskelig at håndtere for politiet. Vægtgrænsen på 2.000 kg forekommer noget tilfældigt fastsat henset til, at man i andre lande har visse regler for køretøjer fra 2.800 kg (køre- og hviletid), i EU-vejpakkens forslag nævnes en grænse på 2.400 kg, og i andre lande opereres der med en grænse på 500 kg.

H.P. Therkelsen A/S anfører, at en kontrol af, om vægten af de enkelte kolli overstiger 11 kg, vil være meget vanskelig.

PostNord Danmark finder det altafgørende, at lovgivningen følges til dørs med allokering af fornødne ressourcer, prioritering og redskaber til myndighederne således, at der kan gennemføres en løbende kontrolindsats med en aktiv og synlig tilstedeværelse på vejene og distributionscentralerne, hvor varebilerne kører til og fra.

Rigspolitiet vurderer, at vægtgrænsen på 11 kg pr. stykgods vil medføre en vanskelig kontrolopgave for politiet, da det vil være nødvendigt for politiet at veje det transporterede stykgods for at afgøre, hvorvidt der er tale om godskørsel, der er omfattet af tilladelsesordningen.

Rigspolitiet bemærker endvidere, at de kan tilslutte sig anbefalingen fra Varebilsudvalget om, at der gennemføres en nærmere udredning af håndhævelsesproblematikken, herunder ressourcspørgsmål og den praktiske adskillelse af varebiler med forskellige formål.

Rigspolitiet finder umiddelbart, at lovudkastet indebærer flere håndhævelsesmæssige vanskeligheder. Det vil i praksis være vanskeligt for politiet at identificere, hvilke varebiler der er omfattet af ordningen. Det forventes at kræve yder-



ligere efterforskning mht., om der udføres kørsel for fremmed regning, firma-kørsel eller privat kørsel.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig bemærkningerne vedrørende håndhævelse. Ministeriet skal hertil alene bemærke, at modellen for tilladelsesordning er baseret på politisk enighed om udmøntning af B 165 blandt de partier, der vedtog beslutningsforslaget.

Indehavere af tilladelser til varebiler vil på tilsvarende vis som indehavere af tilladelser til lastbiler fremgå af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside "Find transportvirksomhed".

11. Straffebestemmelser

3F og LO finder det problematisk vedr. bødestraf, at der kan gå lang tid med sagsforberedelse forud for afgørelse (evt. dom), efter at politiet ved en vejsidekontrol konstaterer, at en varebil uden tilladelse medbringer kolli, der vejer mere end 11 kg.

Organisationerne ønsker oplyst, om den lovstridige transportaktivitet blot kan fortsætte i den periode og med hvilke konsekvenser. 3F og LO finder, at der ved udmåling af straffen skal lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse.

Rigspolitiet bemærker, at lovudkastet ikke indeholder retningslinjer om det påtænkte sanktionsniveau for godskørsel uden tilladelse i varebiler eller manglende medbringelse af tilladelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan oplyse, at politiet efter godskørselsloven har mulighed for at tilbageholde et køretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med godskørselsloven.

Det vil i lovforslaget blive præciseret, at det eksisterende bødekatolog for overtrædelser af godskørselslovgivningen også vil omfatte varebilsområdet.

Hvis den ulovlige kørsel fortsætter gennem længere tid, vil dette have betydning for bødens størrelse, idet denne vil kunne fordobles eller tredobles, hvor der foreligger skærpende omstændigheder.

12. Overgangsbestemmelser

Dansk Erhverv og DTL støtter overgangsordningen for såvel vognmænd som chauffører, der i mindst to år har beskæftiget sig med godskørsel for fremmed regning med varebiler, som ikke skal gennemføre og bestå hhv. kvalifikationskursus for varebilschauffør og varebilsvognmandskursus.



Organisationerne foreslår, at en vognmand, der har tilladelse til godskørsel for fremmed regning med lastbil, umiddelbart vil være kvalificeret til at få tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebil under opfyldelse af det tilknyttede kapitalkrav.

Danske Speditører foreslår, at lovforslagets § 1, stk. 2, ikke sættes i kraft før den 1. januar 2020, således at erhvervslivet og uddannelsesstederne får en fair chance for at indrette sig efter de nye vilkår.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at en virksomhed, der har tilladelse til godskørsel for fremmed regning med en lastbil, på lige fod med andre ansøgere skal opfylde alle fastsatte krav.

Datoen for ikrafttrædelse af tilladelsesordningen for varebiler er endnu ikke fastsat. Ikrafttrædelsesdatoen vil følge regeringens regler for fælles ikrafttrædelse af erhvervsrettet lovgivning, og ikrafttrædelsesdatoen vil således blive enten 1. juli eller 1. januar.

13. Gebyr

Dansk Erhverv kan ikke støtte en gebyrordning, idet priskonkurrencen på området er hård.

DI Transport kan ikke støtte kravet om gebyr for tilladelser, da et gebyr kommer oven i de øvrige administrative byrder, som følger af forslaget. Desuden er gebyrforslaget imod anbefalingerne fra Varebilsudvalget.

DTL foreslår, at der ikke indføres en gebyrordning.

ITD finder det afgørende, at lastbiler over 3.500 kg på intet tidspunkt belastes økonomisk af indførelsen af et nyt tilladelsessystem for varebiler.

PostNord Danmark anfører, at et gebyr på ca. 1.500 kr. pr. tilladelse vil medføre en ekstra omkostning på op mod 4,5 mio. kr. Efter PostNord Danmarks opfattelse er det helt afgørende, at den i lovbemærkningerne omtalte alternative model skal være gældende for at undgå en skævvridning af byrderne ved hele tilladelsesordningen i branchen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er forudsat, at omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler samt efterfølgende tilsyn skal finansieres via gebyrer.

Det estimeres på nuværende tidspunkt, at gebyrsatsen pr. udstedt vognmandstilladelse til godskørsel for fremmed regning i små varebiler vil beløbe sig til ca. 1.500 kr. pr. udstedelse (tilladelse). Gebyrsatsen beregnes med ud-



gangspunkt i en periode på 10 år, frem for Finansministeriets standard på fire år, så udsving i satsen minimeres mest muligt.

Side 17/20

14. Forholdet til persondataretten

Datatilsynet bemærker, at der ikke efter persondataloven følger en forpligtelse til at etablere digitale selvbetjeningsløsninger. Hvis der etableres en obligatorisk digital selvbetjeningsløsning, skal persondataloven iagttages i sin helhed, ligesom sikkerheden ved denne skal leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen – fra den 25. maj 2018 databeskyttelsesforordningen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan bekræfte, at persondataloven og databeskyttelsesforordningen vil blive iagttaget i forbindelse med etablering af den digitale selvbetjeningsløsning.

15. Medansvar for afsendervirksomheden

3F og LO foreslår, at afsendere af gods, der vejer mere end 11 kg, skal kunne gøres medansvarlige, hvis de ikke sikrer sig, at transportøren har den fornødne vognmandstilladelse.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at B 165 ikke indeholder krav om transportkøberansvar, og at dette krav ikke er blevet fremført i de efterfølgende politiske drøftelser.

16. Køre- og hviletidsbestemmelser

3F og LO finder det bekymrende, at lovforslaget ikke indeholder hviletidsbestemmelser, som var en del af det oprindeligt fremsatte beslutningsforslag. Det er et stort problem, at alt for mange varebilschauffører har alt for lange arbejdsdage. Det er en belastning for chaufførerne, og samtidig nedsætter det trafiksikkerheden.

DI Transport ser positivt på, at godskørsel med varebiler ikke skal være omfattet af reglerne om køre- og hviletid og krav om kontrolapparat.

PostNord Danmark beklager, at lovforslaget ikke indbefatter bestemmelser for, hvor lang tid en fører må køre, og hvornår der skal holdes pauser og hvil. Lovforslaget kommer dermed ikke til at imødegå den sociale dumping i form af bekæmpelse af de udanske arbejdsmiljøforhold med 10-12 timers arbejdsdage og de facto nettotimelønninger, som ligger under mindstelønnen på det danske arbejdsmarked, for så vidt angår de ”selvstændige vognmænd”, som reelt virker i et ansættelsesforhold til transportfirmaet, de er ”underleverandører” for.



Chauffører i Sverige, Finland, Holland og Tyskland er f.eks. forpligtet til at føre kørebøger eller tilsvarende over deres arbejdstid, men ikke til at installere en takograf.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at bestemmelser om køre- og hviletid for varebilschauffører fremgik af B 165 som oprindeligt fremsat, men at der efterfølgende var politisk flertal for at lade krav herom udgå af beslutningsforslaget, som således blev vedtaget uden bestemmelser om køre- og hviletid.

17. Evaluering

Dansk Erhverv anbefaler, at der indbygges en evalueringsklausul i lovgivningen. Dansk Erhverv vurderer, at reguleringens konsekvenser for den faglige og servicemæssige standard på området samlet set er positiv, men at effekten på kapaciteten til gengæld formentlig bliver negativ, og konsekvenserne for eventuel udenlandsk konkurrence er vanskelige at bedømme på det foreliggende grundlag.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at B 165 ikke indeholder en evalueringsklausul. Ministeriet vil dog som udgangspunkt stille sig positiv over for et ønske om en evaluering af lovgivningen.

18. Øvrige ændringer

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har foretaget en række administrative ændringer af lovforslaget sammenlignet med den version af lovforslaget, der var i ekstern høring. Der er tale om lovtekniske ændringer samt konsekvensændringer som følge af indførelsen af ny tilladelsesordning for varebiler, som ikke fremgik af lovforslaget tidligere. Lovforslagets bemærkninger er ligeledes ændret, herunder navnlig afsnit 4 og 5 om økonomiske og administrative konsekvenser for henholdsvis det offentlige og erhvervslivet. Endelig er der som bilag 1 til lovforslaget tilføjet en parallelopstilling af lovforslaget sammenholdt med gældende ret.



Bilag 1

Side 19/20

Høringsliste vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel

Advokatsamfundet
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Arbejdsgiverne
COOP Danmark A/S
Copenhagen Business School
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Detail
Dansk Erhverv
Danmarks Erhvervsfremme
Dansk Iværksætter Forening
Dansk Supermarked Group
Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd
Danske Advokater
Danske Medier
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
De Sammenvirkende Købmænd
DI
DI Transport
Erhvervsstyrelsen
Foreningen for Dansk Internethandel
FK Distribution
Fagligt Fælles Forbund, 3F
Frie Danske Lastbilvognmænd
Forbrugerrådet TÆNK
H.P. Therkelsen A/S
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL
Landbrug og Fødevarer
Landsorganisationen i Danmark
Mover
NOAH Trafik
PostNord AB
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik
SMVdanmark – Det nye håndværksråd
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Værksforum, Region Bornholm
Vækstforum, Region Hovedstaden



Vækstforum, Region Midtjylland
Vækstforum, Region Nordjylland
Vækstforum, Region Sjælland
Vækstforum, Region Syddanmark
Årstiderne

Side 20/20