

## TRM Morten Lorentzen

---

**Fra:** Poul Christensen, Transportgruppen <poul.christensen@3f.dk>  
**Sendt:** 9. marts 2018 08:01  
**Til:** TRM Morten Lorentzen; Mail TRM  
**Cc:** Stephan Agger; Flemming Overgaard, Transportgruppen; Hans Christian Graversen, Transportgruppen  
**Emne:** Forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) - høringsvar fra 3F

Morten Lorentzen  
Fuldmægtig  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
[mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk); [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

### **Forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) Høringsvar fra 3F**

#### **Generelt**

3F er meget tilfreds med, at der omsider kommer en lovgivning, der modvirker snyd, social dumping m.v. i den del af transportbranchen, der udfører godstransport med køretøjer under 3500 kg. totalvægt (kurerbranchen).

Med det foreliggende lovforslag er der gode muligheder for at komme en stor del af disse problemer til livs – om end der formentlig fortsat vil være problemer i virksomheder, der udfører godstransport med køretøjer mindre end 2000 kg. totalvægt.

3F ser frem til, at vi her i landet - via krav til faglige kvalifikationer, arbejdsvilkår, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik, virksomhedsform og forretningssted samt uddannelse af varebilchauffører – får forbedret forholdene i branchen.

#### **Enkelte bemærkninger**

##### Håndhævelse af vægtgrænsen for transporteret gods

3F forudser problemer i forbindelse med håndhævelse af 11 kg. grænsen.

I forbindelse med den løbende kontrol skal politi m.v. være i stand til at kontrollere, at transportører uden vognmandstilladelse ikke transporterer enheder/kolli på over 11 kg.

Hvis det ved fx en vejsidekontrol konstateres, at en varebil, der ikke er omfattet af en tilladelse, medbringer kolli, der vejer mere end 11 kg, så omtales der i de foreslåede straffebestemmelser muligheden for bødestraf. Problemet er i den forbindelse, at der kan gå lang tid med sagsforberedelse forud for afgørelse (evt. dom). Kan den lovstridige transportaktivitet blot fortsætte i denne periode? Med hvilke konsekvenser?

3F lægger i den forbindelse vægt på formuleringen i de allerede eksisterende straffebestemmelser om, at der ved udmåling af straffen skal lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse.

##### Afsender-medansvar ved ulovlig transport

3F 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.

##### Undtagelser fra vægtgrænsen

3F forudsætter, at der ikke bliver undtagelser fra vægtgrænsen på 11 kg. med hensyn til de typer af transporter, der omfattes af lovforslaget.

##### Hviletidsbestemmelser

I det oprindeligt fremsatte beslutningsforslag indgik et ønske om indførelse af hviletidsbestemmelser. Desværre gled dette initiativ ud under behandlingen i Folketinget.

3F ser fortsat et stort problem i, at alt for mange varebilchauffører har alt for lange arbejdsdage. Dette er en belastning for chaufførerne. Endvidere nedsætter det trafiksikkerheden.

3F havde foretrukket klare hviletidsbestemmelser i det foreliggende lovforslag. Uden dette gælder kun de almindelige bestemmelser om arbejdstid, som for det første er utilstrækkelige når det gælder chauffører, for det andet er svære at kontrollere, når der ikke kræves takograf eller kontrolapparat.

#### Grund- og efteruddannelse af chaufførerne

Der er uklarhed i lovforslaget med hensyn til længden af den påkrævede uddannelse af chaufførerne.

3F finder, at der kræves 3 dages grunduddannelse for at nå gennem de nødvendige emner. Herudover vil to dages obligatorisk efteruddannelse hvert 5. år være passende.

På vegne af 3F's Transportgruppe  
Poul Christensen

*Poul Christensen  
Konsulent  
3F Transport  
21786444*



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

## **Ekstern høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)**

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har alene bemærkninger til det fremsendte lovforslag i relation til den danske aftalemodel og godskørselslovens § 6, stk. 3, om kollektive overenskomster. For så vidt angår lovforslagets konsekvenser for transportbranchen i form af yderligere administrative byrder og dyrere vejtransport m.v. henviser DA til høringssvar fra DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver, Danske Mediers Arbejdsgiverforening og TEKNIQ samt Dansk Byggeri.

9. marts 2018  
MSK

Dok ID: 116768

Den danske aftalemodel bygger på en klar arbejdsdeling mellem politikerne og arbejdsmarkedets parter i forhold til fastsættelsen af løn- og ansættelsesvilkår på det danske arbejdsmarked.

Derfor er DA og LO også enige om, at det ikke er foreneligt med den danske model at almenføre kollektive overenskomster.

Det er DA's opfattelse, at godskørselsloven siden 1973 med sit krav om at følge niveauet i kollektive overenskomster har tenderet en form for almenføring og dermed udgjort en helt specifik undtagelse på det danske arbejdsmarked.

Ved overenskomstforhandlingerne i 2017 blev parterne på det private arbejdsmarked enige om et fælles grundlag for en revision af godskørselsloven. Parternes anbefaling indgik i det mæglingsforslag, som forligsmanden fremsatte den 27. marts 2017, og som efterfølgende blev vedtaget.

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.

På den baggrund skal DA opfordre Folketinget til enten ikke at vedtage det fremsatte forslag eller til at undtage varebiler fra den eksisterende godskørselslovs § 6, stk. 3, om kollektive overenskomster.

Med venlig hilsen  
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Martin Steen Kabongo

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

9. marts 2018  
J-nr.: 224962 / 2480261

**Ekstern høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordninger for varebiler)**

Dansk Byggeri og TEKNIQ vælger at afgive et fælles høringssvar. På punkter, hvor der er særinteresser for en af organisationerne, hvilket primært er vedrørende transporttilladelser, fremgår det nedenfor.

Organisationerne har følgende bemærkninger til det lovforslag, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet den 9. februar 2018 har fremsendt til DA og enkelte arbejdsgiverorganisationer. Dette høringssvar supplerer Dansk Arbejdsgiverforenings høringssvar.

Overordnet

Lovforslaget er en konsekvens af en folketingsbeslutning fra 2017, hvor et folketingsflertal ønskede at bekæmpe social dumping og sort økonomi inden for transportbranchen. Med lovforslaget udvides kravet om transporttilladelse til også at omfatte virksomheder, der for fremmed regning - med varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg - som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Derved udvides lovens krav om tilladelse samt vandels- og uddannelseskra v. til også skal gælde, når der udføres godskørsel for fremmed regning i sådanne varebiler. Derudover indføres en anmeldelsesordning for de biler, som kører såkaldt "firmakørsel".

For så vidt angår den egentlige transportbranche kan det sagtens være, at lovforslaget kan medvirke til det ønskede formål – forudsat at der bliver ført den nødvendige kontrol. Imidlertid kommer udvidelsen også til at omfatte langt hovedparten af de danske varebiler, som anvendes inden for bygge- og håndværksbranchen. De anvendes i langt overvejende grad til det, som i loven er defineret som "firmakørsel" og vil derfor som udgangspunkt være fritaget for reglerne om godskørsel.

Imidlertid omfatter reglerne om godskørsel for fremmed regning også såkaldt blandet kørsel, hvor en del af godskørslen sker med fremmed gods, og derfor vil denne del kræve tilladelse. Det er ikke ualmindeligt, at håndværkere i byggebranchen, som en service for kunder eller samarbejdspartnere og som en bi-ydelse, fragter enten varer, affald eller andet, som ikke har tilstrækkelig tilknytning til håndværkerens ydelse, at det falder ind under begrebet "firmakørsel". Derved rammes bygge- og anlægsbranchen af kravet om transporttilladelse og de betingelser, der stilles for at opnå transporttilladelser både for varebiler over 3.500 kg og for varebiler mellem 2.000 og 3.500 kg. Derudover medfører den planlagte lovændring også, at der fremover skal ske en anmeldelse til SKAT om varebilens anvendelse til firmakørsel, hvil-

ket vi betragter som en helt nødvendig administrativ byrde, som rammer en helt anden branche end transportbranchen.

Lovændringen vil derfor ramme en lang række af de varebiler, som anvendes inden for bygge- og anlægsbranchen.

Reglerne omfatter i dag også virksomheder, der ikke har vognmandskørsel som deres primære virke. Ved at udvide området for transporttilladelser til de mindre biler udvides konsekvenserne af reglerne også, og det rammer såvel Dansk Byggeris som TEKNIQs medlemsvirksomheder betydeligt hårdere end de nuværende regler.

#### Krav til specifikke overenskomster for at få transporttilladelse til varebiler over 3.500 kg

Det følger af den nugældende godskørselslovs § 6, stk. 3, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Selvom nogle af Dansk Byggeris kollektive overenskomster indeholder bestemmelser vedrørende chauffører, er det i henhold til retningslinjer udstedt af Trafikstyrelsen ikke muligt for medlemmer af Dansk Byggeri at opnå tilladelse til varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg. Tilladelser udstedes i dag således alene til virksomheder, der følger en af fem specifikt nævnte overenskomster: Dansk Transport og Logistik's Arbejdsgiverforening (DTL-A) og 3F Transportgruppen, DI/Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) og 3F Transportgruppen, DI og 3F Transportgruppen for lagerarbejdere, chauffører og havnearbejdere, ITD Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse samt Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus. Styrelsen forlænger dog administrativt godskørseltilladelser udstedt til medlemmer af Dansk Byggeri midlertidigt, ligesom nyansøgninger indtil videre imødekommes med midlertidige tilladelser med bemærkning om, at det må forventes, at spørgsmålet om, hvorvidt virksomhederne opfylder kravet i godskørselsloven vil blive taget op, når der foreligger afklaring om ændringen af godskørselsloven.

De nuværende regler for godskørsel udgør efter Dansk Byggeris opfattelse en uheldig og urimelig forskelsbehandling, idet der er bestemmelser vedrørende løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en række af Dansk Byggeris overenskomster, der alle er indgået med 3F Byggegruppen. Disse overenskomster er imidlertid ikke nævnt i Trafikstyrelsens retningslinjer. Dansk Byggeri ser derfor gerne, at loven præciseres, så det fremgår, at virksomheder der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler over 3.500 kg skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i alle de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele Danmark.

Dansk Byggeri frygter, at Dansk Byggeris medlemmer fremover ikke vil få midlertidige forlængelser eller godkendelser, hvis der ikke vedtages ændringer til den nuværende § 6, stk. 3. Lovforslaget indeholder ingen ændringsforslag i forhold til overenskomstdækningen, hvilket kan betyde en cementering af kravet om, at det kun er de 5 nævnte overenskomster, som herved på vilkår, der ligner eksklusivaftaler, accepteres som overenskomstgrundlag.

#### Lovforslagets krav til specifikke overenskomster for at få transporttilladelse til varebiler under 3.500 kg

Med lovforslaget udvides kravet om specifikke overenskomster til også at gælde varebiler under 3.500 kg. Indholdet af den nugældende godskørselslovs § 6, stk. 3, ændres ikke ved lovforslaget, men derimod udvides reglerne til at omfatte varebiler over 2.000 kg. Derfor vil kravet om bestemte overenskomster også omfatte varebiler under 3.500 kg.

Ved at udvide kravet om specifikke overenskomster til også at gælde varebiler under 3.500 kg, udvides den uheldige og urimelige forskelsbehandling. Der er som nævnt bestemmelser vedrørende løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en række af Dansk Byggeris overenskom-

ster, der alle er indgået med 3F Byggegruppen. Disse overenskomster er imidlertid ikke nævnt i Trafikstyrelsens retningslinjer, og disse overenskomster kan derfor ikke efter det foreliggende lovforslag danne grundlag for en transporttilladelse.

Derudover vil den blandede godskørsel også ske af medarbejdere, som ikke er egentlige chauffører men derimod håndværkere, som er omfattet af andre overenskomster. Hvis kravet om særlige overenskomster for denne blandede kørsel fastholdes, vil det derfor være nødvendigt, at andre overenskomster end chaufføroverenskomster eller overenskomster med chaufførbestemmelser kan danne grundlag for en transporttilladelse for disse varebiler.

Dette vil imidlertid stride mod "den danske model", således som Dansk Arbejdsgiverforening påpeger i sit høringssvar.

Ved udvidelsen af området for transporttilladelser er det derfor endnu mere nødvendigt, at loven præciseres, så det fremgår, at virksomheder der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler på over 2.000 kg men under 3.500 kg ikke nødvendigvis skal begrænses til de ovenfor nævnte transportoverenskomster, men blot skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, som findes i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele Danmark.

#### Administrative og økonomiske konsekvenser

Med lovforslaget indføres også krav om, at alle varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg, som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, og som anvendes til firmabiler skal anmeldes til SKAT. Med den foreslåede lovændring vil håndværkervirksomhederne under alle omstændigheder skulle registrere deres varebiler og afstå fra at yde den service, der består i at fragte gods for fremmed regning. Alternativt skal der søges en godskørseltilladelse for sikre sig mod en overtrædelse af loven. Det er en administrativ byrde, som er unødvendig og rammer en hel branche urimeligt.

Dansk Byggeri og TEKNIQ er bekymrede for, at udvidelsen af området for forudgående tilladelse fører til yderligere administrative byrder og forhindringer for de (ofte små) virksomheder, der udfører blandet transport eller transport for fremmed regning. Dette omfatter blandt andet kravet om faglige kvalifikationer, vognmandskursus, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik, virksomhedsform og forretningssted. De nye administrative og økonomiske byrder er efter Dansk Byggeris og TEKNIQs opfattelse unødvendige og urimelige for bygge- og anlægsbranchen.

#### Øvrige kommentarer

Endelig mener Dansk Byggeri og TEKNIQ, at lovforslaget generelt medfører, at danske virksomheder stilles væsentlig dårligere end udenlandske tjenesteydere, som udfører arbejde i Danmark. Det skyldes, at den foreslåede ændring kun gælder dansk indregistrerede biler. Det medfører, at en virksomhed, som anvender udenlandsk registrerede varebiler, ikke falder ind under reglerne. Hertil kommer, at EU-reglerne om cabotagekørsel ikke gælder for biler under 3.500 kg.

På ovennævnte baggrund og på baggrund af Dansk Arbejdsgiverforenings høringssvar skal Dansk Byggeri og TEKNIQ opfordre Folketinget til enten ikke at vedtage det fremsatte lovforslag eller vedtage ændrede bestemmelser vedrørende overenskomstdækningen.

Venlig hilsen  
Dansk Byggeri og TEKNIQ

  
Anja Bülow Jensen



Transport-, Bygge- og Boligministeriet

9. marts 2018

## **Høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler).**

### **Generelle bemærkninger**

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 9. februar 2018 vedrørende ovennævnte.

Lovforslaget er fremkommet efter en længere politisk proces, blandt andet i erkendelse af, at godstransport med varebiler er i stigning i høj grad på grund af stigningen i e-handelen.

Levering af e-handelsvarer medfører et skifte i logistikudfordringerne på området idet transportvirksomhederne nu, i stedet for at levere fra lager til butik, i stadigt større omfang skal levere fra lager direkte til forbrugeren – såkaldt "last mile"-levering.

De markedsmæssige ændringer stiller andre krav til transportvirksomhedernes disponering af bilerne, og til chaufføren, der nu ikke har en professionel modtager, men i stedet en privatperson. Det stiller derudover store krav til kapaciteten idet der nu skal langt flere biler og chauffører til levering af den samme mængde gods.

En tilladelsesordning for varebiler som angivet i lovforslaget vil efter Dansk Erhvervs opfattelse 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 alvorlig bekymret 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.

EU arbejder også på regulering inden for området. Denne proces er dog ikke færdig, hvorfor de danske regler bliver rent nationalt gældende og altså ikke vil kunne håndhæves over for udenlandske biler. Det bemærkes i den forbindelse at Sverige også har en regulering på varebilsområdet. Eventuelle udfordringer med udenlandske biler forventes derfor primært at ske med biler syd fra Danmark.

Reguleringens konsekvenser i forhold til den faglige og servicemæssig standard på området vurderer Dansk Erhverv dermed samlet set som positiv. Effekten på kapaciteten bliver til gengæld formentlig negativ og konsekvenserne for eventuel udenlandsk konkurrence er vanskelig at bedømme på foreliggende grundlag.

Dansk Erhverv skal derfor anbefale at der indbygges en evalueringsklausul i lovgivningen.

Idet lovforslaget integreres i godskørselsloven bliver godskørselslovens overenskomstbestemmelser også gældende for varebilerne. Dansk Erhverv henviser i den forbindelse til høringssvaret fra DA (Dansk Arbejdsgiverforening).

### **Specifikke bemærkninger**

Priskonkurrencen på området er hård, hvorfor vi ikke kan støtte, at der indføres gebyrordning.

I forhold til de foreslåede grænser for vægt på hhv. biler og pakker skal Dansk Erhverv til forslaget til ændring af § 1, stk. 2, bemærke, at 2-tonsgrensen på biler vil medføre, at de fleste biler på området vil blive inddraget i ordningen. I forhold til 11-kilosgrensen pr. kolli vil den 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-kilogrensen netop bliver pr. kolli, dvs. at der godt kan leveres fx to kolli af 10 kg til samme kunde af hensyn til madudbringning, avis- og reklamelevering m.v.

Dansk Erhverv foreslår, at det i den efterfølgende opdatering af godsbekendtgørelsen kommer til at fremgå, at tilladelser til godskørsel med fremmed regning med lastbiler umiddelbart vil kunne anvendes til godskørsel med fremmed regning med varebiler. Samtidig skal vi foreslå, at en vognmand, der har tilladelse til godskørsel med fremmed regning med lastbil umiddelbart vil være kvalificeret til at få tilladelser til godskørsel med fremmed regning med varebil under opfyldelse af det tilknyttede kapitalkrav.

Godskørselstilladelser til biler over 3,5 tons er erhvervet under højere krav til økonomi og faglig standard og vil derfor efter vores opfattelse uproblematisk kunne bruges også i varebiler og det vil lette administrationen for flere af disse virksomheder, der allerede er underlagt eksisterende lovgivning, at de vil kunne bruge de foreslåede varebilsregler uden at skulle opfylde særkrav som de allerede lever op til i eksisterende lovgivning.



Idet forslaget er inkorporeret i godskørselsloven gælder også bestemmelserne for firmakørsel og brug af chaufførvikarer. Dansk Erhverv finder det uhensigtsmæssigt, at det eksempelvis ved brug af en hvilken som helst varebil også uden for den foreslåede tilladelsesordning – fx i et håndværksfirma eller andet – vil skulle kræves at chaufføren er ansat i virksomheden eller ansat i et godkendt chaufførvikarbureau. Det er efter vores opfattelse ikke hensigten med lovgivningen.

Dansk Erhverv skal gøre opmærksom på, at der er en slåfejl i udkastets § 2, stk. 4, hvor der i forhold til at have "mindst 2 års erfaring som vognmand i virksomheder, der er omfattet af tilladelseskravet" henvises til § 1, stk. 1 (godskørsel for fremmed regning med lastbiler). Der må skulle henvises til § 1, stk. 2 (godskørsel for fremmed regning med varebiler), jf. også bemærkningerne til lovforslaget enkelte bestemmelser, til § 2.

Vi støtter således en overgangsordning for såvel vognmænd som chauffører, der i mindst to år har beskæftiget sig med godskørsel for fremmed regning med varebiler ikke skal gennemføre og bestå henholdsvis kvalifikationskursus for varebilschauffør og varebilsvognmandskursus.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef - Transport & Infrastruktur



DANSKE MEDIER

Pressens Hus  
Skindergade 7  
DK-1159 København K

Telefon 3397 4000  
Telefax 3314 2325

info@danskemedier.dk  
www.danskemedier.dk

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Morten Lorentzen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

8. marts 2018

### Høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven

Danske Medier takker for det fremsendte forslag til lov om ændring af godskørselsloven, og foreningen kan fuldt ud tilslutte sig regeringens begrundelser for ikke at støtte lovforslaget.

Danske Medier finder, at indførelsen af en tilladelsesordning for varebiler under 3.500 kg., der kører med fremmed gods, ikke vil føre til mindre sort arbejde og social dumping, men tror snarere det vil få den modsatte effekt, idet det bliver dyrere at køre lovligt, hvilket kan være et incitament til brodne kar til at undlade at registrere sig.

Foreningen vil til slut i dette høringsvar anvise enklere veje til at komme sort arbejde til livs.

Danske Medier noterer med tilfredshed, at det er forligspartierne mål at friholde aviser, magasiner, reklamer og mindre pakker fra tilladelsesordningen. Hvis distributionen af disse produkter, især aviser, var blevet omfattet af loven, ville det få alvorlige konsekvenser for trykte medier ikke mindst dagblade i Provinsen, som i forvejen er hårdt ramt af kraftigt stigende udgifter til distribution generelt og i udkants-Danmark i særdeleshed. Der er det vigtigt, at mediehusene med forslaget friholdes for den væsentlige ekstraomkostning, som en tilladelsesordning ville medføre.

Derfor hilser Danske Medier med tilfredshed, at der indføres en vægtgrænse på 11 kg. pr. stk. stykgods, således at det er muligt at gennemføre distributionen uden at være omfattet af loven. Det vil være muligt, men dog ikke uden omkostninger at have en grænse på maksimalt 11 kg. pr. kolli (i praksis avisbundet) i distributionen.

Det er vigtigt, at det fortsat vil være økonomisk muligt dagligt at sikre, at alle dele af Danmark kan få bragt dagblade, magasiner og småpakker ud, og enhver ny omkostningsforøgelse vil være en trussel herimod.

Bude, der omdeler dagblade i Danmark, er omfattet af overenskomster mellem 3F og Danske Mediers Arbejdsgiverforening. Det vil i øvrigt være i strid med den danske model om, at løn- og arbejdsforhold aftales mellem arbejdsmarkedets parter, hvis Folketinget lovgiver herom, som der lægges op til for de varebiler, der omfattes af forslaget.

Danske Medier kan dog ikke se, at der er begrundelser for, at der overhovedet skal lovgives på området.

Det af transport-, bygnings- og boligministeren nedsatte varebilsudvalg analyserede området grundigt, og udvalgets rapport viste, at der ingen argumenter var for lovindgreb.

Udvalget konkluderede bla.

- At varebiler under 3.500 kg., der kører for fremmed regning, er involveret i færre ulykker end varebiler, der anvendes til firmakørsel.
- At det er SKATs vurdering, at forslaget ikke får betydning for SKATs kontrolmuligheder.
- Rigspolitiet ser ressourcemæssige udfordringer ved at kontrollere en tilladelsesordning.

Og ikke nok med, at disse forhold øger omkostningerne. Der lægges også op til, at virksomhederne skal betale et gebyr for at få tilladelser, hvilket er en yderligere økonomisk belastning.

Forslaget er stillet for at komme sort arbejde til livs. Der er inden for dagbladsområdet gennem en række år gjort en stor indsats herfor, og at arbejdet er lykkedes, ses tydeligst af, at myndighederne trods en række raziaer og kontroller de seneste år ikke har fundet et eneste tilfælde af sort arbejde hos dagblade og deres distributører, og de enkle tiltag, der har givet denne gode virkning, vil kunne gennemføres for varebilskørsel generelt.

Danske Medier frygter, at en lov, som der lægges op til, vil øge det sorte arbejde, idet det vil friste mange uorganiserede vognmænd til at køre uden tilladelse for at spare de store omkostninger – og ikke mindst, når SKAT og Rigspolitiet til varebilsudvalget har sagt, at de ikke har mulighed for at kontrollere området effektivt.

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

Danske Medier har foreslået, at

1. Alle chauffører, som kører med gods, skal have en ansættelseskontrakt, inden de starter på første tur. Derved undgås påstanden om, at det er første arbejdsdag. Ansættelseskontrakten (eller en kopi - gerne elektronisk - skal findes i varebilen).
2. Opdragsgivere, som hyrer varebiler til kørsel med gods med en omsætning (for transporten) på mere end 200.000 kr. årligt, skal fra vognmanden modtage oplysning om, hvem der må køre med det pågældende gods (navn, adresse og CPR-nummer - evt. kørekortnummer). Herved er der en registrering af, hvem der må køre i den pågældende bil for den pågældende opdragsgiver. Materialet skal opbevares i tre år og på anmodning udleveres til f.eks. SKAT.
3. Opdragsgivere, som hyrer varebiler til kørsel med gods med en omsætning (for transporten) på mere end 200.000 kr. årligt, skal udstede følgeseddel eller lignende (f.eks. en digital løsning), som skal følge med godset, og som dermed kan fastslå ordregiverens identitet, samt hvorfra og hvortil godset transporteres.

4. Myndighederne skal foretage flere koordinerede kontroller, og bødestørrelsen skal afpasses, så omkostningerne ved den øgede kontrol betales af dem, som kører sort. Opdragsgivere, som er vidende om, at der køres sort eller ikke foretager den nødvendige kontrol, bør kunne straffes.

Danske Medier står til naturligvis til rådighed, såfremt ovenstående bemærkninger ønskes uddybet.

Med venlig hilsen  
**Danske Medier**

**Christian Kierkegaard**  
**Seniorkonsulent**

## TRM Morten Lorentzen

---

**Fra:** Henrik Beck <hbe@dasp.dk>  
**Sendt:** 9. marts 2018 12:13  
**Til:** Mail TRM  
**Cc:** TRM Morten Lorentzen  
**Emne:** Høringssvar fra Danske Speditører om forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel (Tilladelsesordning for varebiler)

Danske Speditører takker for anledningen til endnu en gang at kommentere på ovenstående.

Som det allerede er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og transportordførerne bekendt, er Danske Speditører skeptisk indstillet over for den planlagte tilladelsesordning for varebiler.

Grundlæggende mener vi, at lovforslaget er udtryk for en unødvendig overimplementering af EU-reglerne på området, fordi der i forordning 1071/2009) ikke stilles krav om regulering af køretøjer op til 3.5000 kg. Det er efter vores opfattelse endda også i strid med byrdestoppet, der indebærer, at der ikke indføres lovgivning eller anden regulering med erhvervsøkonomiske byrder, medmindre særlige hensyn taler for det. Det er der efter vores opfattelse ikke i dette tilfælde, idet andre regler i forvejen forbyder illegal arbejdskraft, socialt bedrageri og sort arbejde, hvilket jo defineres som hovedformålet med varebilsreguleringen.

Vores modvilje mod at regulere varebilsområdet gav vi også udtryk for i det såkaldte varebilsudvalg, hvor vores synspunkter på glimrende vis udtrykkes i nedenstående citater fra den afsluttende rapport:

**En kreds i udvalget (3F, DTL, og FDL) kan anbefale en tilladelsesordning, som fremført i B 165. En anden kreds i udvalget (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, Håndværksrådet, ITD og Mover) kan ikke anbefale en tilladelsesordning, som fremført i B 165.**

**En kreds i udvalget (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, Håndværksrådet, ITD og Mover) konstaterer på baggrund af de fremlagte undersøgelser og analyser i udvalgets arbejde, at indførelse af en tilladelsesordning for varebiler overordnet set ikke vil medvirke til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft, fordi illegal arbejdskraft, socialt bedrageri og sort arbejde allerede i dag er ulovligt og er reguleret ved anden lovgivning. En anden kreds i udvalget (3F, DTL og FDL) er af den overbevisning, at en tilladelsesordning vil have en præventiv effekt og medføre en professionalisering af branchen. Herudover konstaterer et samlet udvalg, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke fører tilsyn med, om der foregår sort arbejde i vognmandsforretningerne. Den opgave er forankret hos SKAT. Hvis forhold om sort arbejde skal inddrages i styrelsens arbejde med tilladelser, så kræver det, at der foreligger beviser for sort arbejde, og at styrelsen bliver orienteret herom fra SKAT eller politi. Det skal her bemærkes, at SKAT kun kan udlevere fortrolige oplysninger til en anden myndighed, hvis betingelserne i forvaltningsloven § 28 er opfyldt.**

**Udvalget konstaterer, at der ikke er ført dokumentation for, at kravene i godskørselsloven, herunder faglige kvalifikationer, vandel og god skik, uddannelse af varebilschauffører samt løn- og arbejdsvilkår for chauffører vil have mærkbar effekt for trafiksikkerheden.**

**En kreds i udvalget (3F og FDL) anbefaler, at de nuværende krav i godskørselsloven til køretøjer over 3.500 kg gennemføres. En anden kreds i udvalget (DTL) anbefaler, at kravene i B 165 til en tilladelsesordning varebiler gennemføres – dog med undtagelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår. En tredje kreds i udvalget (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, ITD og Mover) anbefaler, at der afventes fastsættelse af krav på EU-plan. En fjerde kreds i udvalget (Dansk Erhverv) forholder sig ikke til, om der skal være en tilladelsesordning, men anbefaler, at en eventuel tilladelsesordning ikke indeholder krav om løn- og arbejdsvilkår.**

**Udvalget anbefaler, at der skal være en overgangsordning, så erhvervet og uddannelsessteder har mulighed for at indrette sig på tilladelsesordningen, og at en eventuel tilladelsesordning skal evalueres løbende.**

I forlængelse af ovenstående anbefaling fra et enigt varebilsudvalg om en overgangsordning vil Danske Speditører anmode om, at lovens §1 stk. 2 under ingen omstændigheder sættes i kraft før 1. januar 2020. Vi mener, at hvis man

vil give erhvervslivet og uddannelsesstederne en fair chance for at indrette sig efter de nye vilkår, vil en overgangsperiode skulle være 18 måneder.

Giver ovenstående anledning til spørgsmål eller kommentarer, står undertegnede til rådighed.

Venlig hilsen



**Henrik Beck**

Politik- og kommunikationschef

**Telefon: +45 3374 6249 - Mobil: +45 3176 2530 - Fax: +45 3374 6080**

**Mall: [hbe@dasp.dk](mailto:hbe@dasp.dk) - Besøg [www.dasp.dk](http://www.dasp.dk) - Tilmeld dig [Fragtmail](#)**

**Danske Speditører - Børsen - 1217 København K**



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Danish Transport Federation

Pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)cc. [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

### Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 9. februar 2018 fremsendt forslag til lov om ændring af godskørselsloven vedrørende en tilladelsesordning for varebiler i høring.

DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsendte lovforslag:

DI Transport skal indledningsvis anføre, at forslaget i sin nuværende form ikke er egnet til at indfri lovforslagets bagvedliggende hensyn om at bekæmpe sort arbejde, social bedrageri og illegal arbejdskraft og øge trafikikkerheden. Dette var også konklusionen fra Varebilsudvalget, som DI Transport deltog i. DI Transport deler også regeringens vurdering af, at lovforslaget øger de økonomiske og administrative omkostninger for erhvervs livet.

DI Transport er principielt positiv over for at indføre en light tilladelsesordning for godskørsel med varebiler, idet vi dog af konkurrencehensyn foretrækker, at ordningen gennemføres på EU-niveau. DI Transport skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at lovforslaget indeholder markant flere krav end Kommissionens forslag til en godskørselstilladelse for varebiler, jf. Kommissionens forslag KOM(2017) 281.

Det fremlagte forslag pålægger dermed branchen en række omkostninger, som kun vil gælde for godskørsel med danske varebiler. 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 det fremlagte lovforslag.

For så vidt angår anvendelsesområdet, så lægger lovforslaget op til at omfatte varebiler over 2.000 kg tilladt totalvægt, der udfører godstransport med mere end 11 kg pr. levering. DI Transport kan ikke støtte den afgrænsning på 11 kg. En lignende vægtgrænse findes ikke for godskørsel med lastbil.

Det er DI Transports vurdering, at en 11 kg vægtgrænse pr. levering ikke vil være til at

håndhæve og endvidere meget besværlig og omkostningstung for virksomhederne at efterleve.

Under drøftelserne i Varebilsudvalget var der størst opbakning til en højere vægtgrænse end de 2.000 kg, der følger af lovforslaget. DI Transport skal derfor opfordre til, at man kun omfatter varebiler over 3.000 kg eller 2.800 kg, hvilket vil omfatte hovedparten af varebilerne, der udfører godskørsel for fremmed regning

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

Forslaget indebærer bl.a., at varebiler registreret til firmakørsel bliver omfattet af godskørselslovens §1, stk. 4, og dermed kun må bruge chauffører ansat hos den pågældende virksomhed eller hos et vikarbureau, der er godkendt til chaufførvikarudlejning af Trafikstyrelsen. Dette vil være en væsentlig administrativ byrde for små- og mellemstore virksomheder, der ikke udfører godskørsel for fremmed regning. DI Transport skal derfor opfordre til, at firmakørsel med varebiler ikke omfattes af lovforslaget.

DI Transport kan ikke støtte en udvidelse af godskørselslovens §6, stk. 3 til godskørsel med varebiler. Godskørselslovens §6 stk. 3 er en specifik undtagelse fra den danske arbejdsmarkedsmodel, og kun for så vidt angår godskørsel med lastbiler. En udvidelse til også at omfatte varebiler er et så væsentligt et indgreb i den danske model, at den alene bør ske efter fælles indstilling fra arbejdsmarkeds parter. Der henvises i øvrigt til høringssvar fra Dansk Arbejdsgiverforening.

DI Transport skal tilsvarende tilkendegive, at vi ikke kan støtte, at §6a, stk. 1-3 om anvendelse af chauffører, chaufførvikarer og godkendelse af chaufførvikarvirksomheder, også bliver udvidet til at omfatte varebiler.

For så vidt angår uddannelseskraft, mener DI Transport, at en kort tilpasset vognmandsuddannelse er tilstrækkeligt.

Godskørsel med varebil adskiller sig væsentligt fra kørsel med lastbil. Derfor omfatter EU's direktiv om uddannelse af chauffører også kun tunge køretøjer og ikke varebiler.

Under behandlingen i Varebilsudvalget kunne der ikke dokumenteres nogen effekt på trafiksikkerheden af en chaufføruddannelse for varebiler, der udfører godskørsel for fremmede. Langt de fleste varebiler, ca. 95 %, udfører ikke godskørsel for fremmed regning og vil derfor ikke være omfattet af en chaufføruddannelse. Effekten på trafiksikkerheden er derfor meget minimal.

Så selv om DI Transport principielt er positive over for uddannelse, så kan DI Transport ikke støtte forslaget om en lovpligtig chaufføruddannelse for varebilschauffører, da det øger omkostningerne og de administrative byrder på transportvirksomhederne unødigt. Det bør derfor fortsat være op til den enkelte virksomhed og arbejdsmarkedets parter at aftale efteruddannelse frem for et egentligt lovkrav.

DI Transport er enige i, at godskørsel med varebiler ikke skal være omfattet af reglerne om køre- og hviletid og krav om kontrolapparat.

DI Transport kan ikke støttet et krav om gebyr for tilladelserne, da det kommer oven i de øvrige administrative byder, som følger af forslaget. Gebyret er endvidere imod anbefalingerne fra Varebilsudvalget.

For så vidt angår krav til egenkapital, indeholder lovforslaget krav om 13.500 kr. for den første varebilstilladelse og 6.750 kr. for efterfølgende tilladelser. Dette svarer til Kommissionens forslag KOM(2017) 281. DI Transport skal påpege, at en række virksomheder har både lastbiler og varebiler, og at kapitalkravet for varebiler i sådanne "blandende" virksomheder skal svare til 6.750 kr. for efterfølgende varebilstilladelser for at sikre ensartede konkurrencevilkår.

DI Transport skal opfordre til, at man samtidig fjerner de danske særkrav til egenkapital for lastbiler, da der er tale om overimplementering, hvilket er konkurrenceforvridende over for danske vognmænd.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Kopi til [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

Deres ref.: 2016-5212

Vor ref.: 18-161

Dato: 9.3.2018

## **DTL-høringsvar til forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)**

DTL ser med stor tilfredshed på dette lovforslag, som efter DTLs opfattelse 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.

Efter DTLs opfattelse bør kravene i en tilladelsesordning for varebiler i udgangspunktet være de samme som for godskørselstilladelse over 3.500, dog i tillempet form vedrørende:

- Forretningssted
- Faglige kvalifikationer
- Økonomi
- Restancer til det offentlige
- Vandel og god skik.

Et ubehageligt lavpunkt for branchens image opstod, da daværende skatteminister Troels Lund Poulsen i en pressemeddelelse fra SKAT i september 2010 efter en aktion konstaterede strubevis af lovbrud. Samtidig fremgik det, at SKAT ved aktionen fik nedbragt den offentlige gæld med 1,2 millioner kr.

DTL lægger i den forbindelse stor vægt på kravet om at tilladelser ikke kan gives til virksomhed med en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller mere.

Det er DTLs klare forventning, at en tilladelsesordning for varebiler, der kører gods for fremmed regning vil forebygge gæld til offentlige fx i form af manglende indbetaling af moms, og i en størrelsesorden, der langt vil overstige det offentliges omkostninger ved tilladelsesordningen.

DTL skal derfor foreslå, at der ikke indføres gebyrordning.

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

Vi har forstået, at det med henvisning til ligebehandlingsprincippet ikke var en farbar vej, direkte at undtage de nævnte leveringer, og at man derfor har valgt en mere neutral grænse i form af en vægtgrænse på under 11 kg pr. pakke/kolli som undtaget fra tilladelseskravet. DTL kan støtte denne grænse, idet den netop vil friholde de nævnte leveringer, og da DTL vurderer, at den øvrige godskørsel for fremmed regning med varebiler i større eller mindre omfang vil foregå med pakker og kolli på over 11 kg, og at de fleste varebiler og vognmænd derfor i praksis vil blive omfattet af tilladelseskravet.

DTL skal foreslå, at det i den efterfølgende opdatering af godsbekendtgørelsen kommer til at fremgå, at tilladelser til godskørsel med fremmed regning med lastbiler umiddelbart vil kunne anvendes til godskørsel med fremmed regning med varebiler.

Samtidig skal vi foreslå, at en vognmand, der har tilladelse til godskørsel med fremmed regning med lastbil umiddelbart vil være kvalificeret til at få tilladelser til godskørsel med fremmed regning med varebil under opfyldelse af det tilknyttede kapitalkrav.

DTL er enig i niveauet for kapitalkravet, der lægger sig op af de beløb, som indgår i EU-Kommissionens forslag om et tilladelseskrav til varebiler jf. mobilitetspakken fra foråret 2017.

I forhold til uddannelseskrav, mener DTL, at en chaufføruddannelse bør som minimum indeholde følgende emner:

- Førstehjælp
- Konflikt håndtering
- Lastsikring
- Kapitel 1.3 kursus
- Dokument håndtering/udfærdigelse af fragtbreve/CMR konventionen
- Ergonomi
- Energirigtig kørsel/trafiksikker kørsel.

Vognmandsuddannelsen bør som minimum indeholde følgende emner:

- Virksomhedsledelse og drift
- Arbejdsmarkeds- og sociallovgivning
- Tekniske og driftsmæssige forhold
- Love og bekendtgørelser
- Dokument håndtering/udfærdigelse af fragtbreve/CMR konventionen
- Ledelse og overenskomstforhold
- Budget, kalkulationer og bogføring/regnskab
- Trafiksikkerhed
- Forhandlingsteknik.

I den forbindelse bør det nøje overvejes, om kvalifikationsuddannelsen for varebilschauffører med en varighed af højst tre dage er tilstrækkelig og tilsvarende om efteruddannelse på højst to dage er tilstrækkelig. Andets steds i bemærkningerne opereres i øvrigt med en endnu kortere varighed nemlig to dage for kvalifikationsuddannelsen og en-to dage for efteruddannelsen.

I lyset af, at et vognmandskursus (lastbil) i dag er på ca. tre uger, synes et tre dages kursus for en varebilsvognmand, som meget kort tid. DTL skal foreslå fem dage.

Vi skal gøre opmærksom på, at der er en slåfejl i § 2, stk. 4, hvor der i forhold til at have "mindst 2 års erfaring som vognmand i virksomheder, der er omfattet af tilladelseskravet" henvises til § 1, stk. 1 (godskørsel for fremmed regning med lastbiler). Der må skulle henvises til § 1, stk. 2 (godskørsel for fremmed regning med varebiler), jf. også bemærkningerne til lovforslaget enkelte bestemmelser, til § 2.

DTL er i øvrigt enig i en overgangsordning for såvel vognmænd som chauffører, der i mindst to år har beskæftiget sig med godskørsel for fremmed regning med varebiler ikke skal gennemføre og bestå henholdsvis kvalifikationskursus for varebilshauffør og varebilsvognmandskursus.

I forhold til lovforslaget tekst i § 2, stk. 4 om mindst to års erfaring som vognmand, synes der er skulle ske en tilpasning af dette afsnit i bemærkningernes afsnit 3.3.1.2:

"Endvidere foreslås det, at ansøgere om tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden driver virksomhed med godskørsel for fremmed regning i varebiler, ikke skal gennemføre og bestå varebilsvognmandskursus."

Idet forslaget er inkorporeret i godskørselsloven gælder også bestemmelserne for firmakørsel og brug af chaufførvikarer. DTL finder det uhensigtsmæssigt at det eksempelvis ved brug af en hvilken som helst varebil også uden for den foreslåede tilladelsesordning – fx i et håndværksfirma eller andet – vil skulle kræves, at chaufføren er ansat i virksomheden eller ansat i et godkendt chaufførvikarbureau. Det er efter vores opfattelse ikke hensigten med lovgivningen.

Afslutningsvis skal DTL pege på betydningen af en god og effektiv håndhævelse herunder politiets rolle, og DTL skal stærkt anbefale, at også indehavere af vognmandstilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler – på samme måde som i dag med lastbiler – vil fremgå af Trafikstyrelsens hjemmeside, så både myndigheder, kolleger, kunder (transportkøbere), leverandører og chauffører vil få et værktøj til at sikre sig mod "urent trav".

Med venlig hilsen

Ove Holm



## TRM Morten Lorentzen

---

**Fra:** Jens Groot <fdl@fdl-vm.dk>  
**Sendt:** 15. februar 2018 11:28  
**Til:** TRM Morten Lorentzen  
**Emne:** Svar til Høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)  
**Vedhæftede filer:** Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler).pdf

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet att. Morten Lorentzen Fuldmægtig

FDL fremsender hermed, som høringspart, til Høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) J. nr. 2016-5212 som senest den 9. marts 2018.

Det har, på intet tidspunkt, i det forudgående arbejde, været FDL's intentioner, at lovgivningen skulle udformes bevidst for at vanskeliggøre kontrolarbejdet af ordningen. Tvært imod skulle ændringen lette kontrolarbejdet.

Efter gennemgang af det tilsendte hørings materiale har FDL en væsentlig altafgørende indsigelse til teksten:

§ 1. Stk. 2. Den, der er etableret på dansk område, og udfører godskørsel for fremmed regning, med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg., og som fragter (gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr.) stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed i indtil 10 år.«

Sætningen: (gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr.) skal helt fjernes i ændringsforslaget.

Det er FDL's erfaring, at den slags særregler, kun har til formål at favorisere visse grene af transportmarkedet, den gren af transportmarkedet som er omhandlet af sætningen (gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr.) har i en årrække, kreativt, på godt og ondt, benyttet et ukontrolleret marked, som hele denne lovændring skulle afhjælpe.

Lige som ændringen skulle være et redskab i kampen mod social løndumping og sort arbejde.

Høringsforslaget indeholdende sætningen i § 1. Stk. 2. (gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr.) kan FDL ikke støtte.

Med venlig hilsen

Jens Groot

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot  
Transitvej 10  
7100 Vejle  
Tlf. 86 88 05 44  
Mobil: 40 57 05 44

[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)

**Fra:** TRM Morten Lorentzen [<mailto:MLO@TRM.dk>]

**Sendt:** 9. februar 2018 17:29

**Til:** 'samfund@advokatsamfundet.dk' <[samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk)>; 'atl@di.dk' <[atl@di.dk](mailto:atl@di.dk)>; 'info@arbejdsgiverne.dk' <[info@arbejdsgiverne.dk](mailto:info@arbejdsgiverne.dk)>; 'forbrugerservice@forbruger.coop.dk' <[forbrugerservice@forbruger.coop.dk](mailto:forbrugerservice@forbruger.coop.dk)>; 'cbs@cbs.dk' <[cbs@cbs.dk](mailto:cbs@cbs.dk)>; Danmarks Naturfredningsforening <[dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)>; Dansk Arbejdsgiverforening <[da@da.dk](mailto:da@da.dk)>; 'mail@dansk-detail.dk' <[mail@dansk-detail.dk](mailto:mail@dansk-detail.dk)>; Dansk Erhverv <[hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk)>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <[info@danskerhvervsfremme.dk](mailto:info@danskerhvervsfremme.dk)>; 'info@d-i-f.dk' <[info@d-i-f.dk](mailto:info@d-i-f.dk)>; 'support@bilka.dk' <[support@bilka.dk](mailto:support@bilka.dk)>; Dansk Transport og Logistik <[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)>; 'mail@danskeadvokater.dk' <[mail@danskeadvokater.dk](mailto:mail@danskeadvokater.dk)>; 'mail@danskemedier.dk' <[mail@danskemedier.dk](mailto:mail@danskemedier.dk)>; Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; 'info@dasp.dk' <[info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk)>; Datatilsynet <[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)>; 'dsk@dsk.dk' <[dsk@dsk.dk](mailto:dsk@dsk.dk)>; Dansk Industri <[di@di.dk](mailto:di@di.dk)>; DI – Transport <[transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)>; 'letbyrder@erst.dk' <[letbyrder@erst.dk](mailto:letbyrder@erst.dk)>; 'kontakt@fdih.dk' <[kontakt@fdih.dk](mailto:kontakt@fdih.dk)>; 'reception@fk.dk' <[reception@fk.dk](mailto:reception@fk.dk)>; Fælles Fagligt Forbund (3F) <[3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk)>; Jens Groot <[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)>; 'hoeringer@fbr.dk' <[hoeringer@fbr.dk](mailto:hoeringer@fbr.dk)>; 'hpt@hpt.dk' <[hpt@hpt.dk](mailto:hpt@hpt.dk)>; 'itd@itd.dk' <[itd@itd.dk](mailto:itd@itd.dk)>; Kommunernes Landsforening <[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)>; Landbrug & Fødevarer <[info@lf.dk](mailto:info@lf.dk)>; LO <[lo@lo.dk](mailto:lo@lo.dk)>; 'mch@usemover.dk' <[mch@usemover.dk](mailto:mch@usemover.dk)>; NOAH Trafik <[noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk)>; 'skrivpost@postnord.dk' <[skrivpost@postnord.dk](mailto:skrivpost@postnord.dk)>; 'Kos-direktionssekretariatet@politi.dk' <[Kos-direktionssekretariatet@politi.dk](mailto:Kos-direktionssekretariatet@politi.dk)>; Rådet for Sikker Trafik <[info@sikkertrafik.dk](mailto:info@sikkertrafik.dk)>; 'smv@smvdanmark.dk' <[smv@smvdanmark.dk](mailto:smv@smvdanmark.dk)>; 'tur@tur.dk' <[tur@tur.dk](mailto:tur@tur.dk)>; 'post@brk.dk' <[post@brk.dk](mailto:post@brk.dk)>; 'vaekstforum@regionh.dk' <[vaekstforum@regionh.dk](mailto:vaekstforum@regionh.dk)>; 'kontakt@regionmidtjylland.dk' <[kontakt@regionmidtjylland.dk](mailto:kontakt@regionmidtjylland.dk)>; 'region@rn.dk' <[region@rn.dk](mailto:region@rn.dk)>; 'Regionsjaelland@regionsjaelland.dk' <[Regionsjaelland@regionsjaelland.dk](mailto:Regionsjaelland@regionsjaelland.dk)>; 'kontakt@regionsyddanmark.dk' <[kontakt@regionsyddanmark.dk](mailto:kontakt@regionsyddanmark.dk)>; 'chm@aarstiderne.dk' <[chm@aarstiderne.dk](mailto:chm@aarstiderne.dk)>  
**Cc:** [lc@tbst.dk](mailto:lc@tbst.dk); [sadj@tbst.dk](mailto:sadj@tbst.dk); Lars Korsholm ([lkor@tbst.dk](mailto:lkor@tbst.dk)) <[lkor@tbst.dk](mailto:lkor@tbst.dk)>; TRM Sysser Davidsen <[sda@TRM.dk](mailto:sda@TRM.dk)>; TRM Flemming Schiller <[FSC@TRM.dk](mailto:FSC@TRM.dk)>

**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)

Til parterne på vedlagte høringsliste

Hermed sendes forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) i ekstern høring, jf. vedlagte høringsbrev. Høringsmaterialet vil desuden blive gjort tilgængeligt på høringsportalen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal på den baggrund anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget. Bemærkningerne skal være modtaget **senest den 9. marts 2018**.

Spørgsmål til høringen kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

**Morten Lorentzen**

Fuldmægtig

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriet**

Ministry of Transport, Building and Housing

Erhvervs- og Analysekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 7226 7154

[mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

## TRM Morten Lorentzen

---

**Fra:** Mogens Therkelsen <math@hpt.dk>  
**Sendt:** 13. februar 2018 09:16  
**Til:** TRM Morten Lorentzen  
**Emne:** Høring til forslag for tilladelsesordning for varebiler

Goddag, tak for tilsendte forslag, hvortil De har bedt om eventl. Kommentarer, som vi hermed fremsender:  
Vi har fra starten været en del af dette udvalg og har dermed fulgt hele forhandlings forløbet !

Vore kommentarer er følgende:

1: Som nævnte under møderne, giver det for os INGEN mening at Danmark indfører "godskørselsloven" for varebiler, når det KUN er et Dansk anlæggende!, Hvad med alle udenlandske varebiler, de kan frit køre rundt uden disse restriktioner, som påføres danske varebiler.

Skal det give mening og effekt, bør det klart være et EU anlæggende.

Som forslaget forelægger p.t., vil det diskriminere danske varebil operatører på det groveste.

2: Der vil strømme udenlandske varebiler ind i Danmark ofr at udfører disse transporter og service opgaver. Da der p.t. ikke findes love på EU omkring cabotage kørsel for varebiler.

3:Os bekendt findes der p.t. ingen lands dækkene overenskomster, der dækker varebil transporter og deres med arbejder.

4:Der findes efter vor viden ingen speciel uddannelse for leder eller chauffører indenfor varebil transporter i Danmark? Denne uddannelsesform, skal føres indføres og tilrettes og på hvilke fagmæssige skoler er der i dag plads til dette ?

5:Det er ikke nærmere beskrevet hvorledes kontrolmyndighederne, skal foretage lovmæssigt og korrekt kontrol af den udførte kørsel med varebiler iht. det beskrevne med coli vægt etc. ?

Efter vort kendskab, ville denne kontrol være helt umuligt og ingen effekt have !

6:Tilladelsessystemet vil medføre virkelig store omkostninger for denne del af danske varetransport og for os at se med megen lille kontrol effekt. Disse store meromkostninger skal så overføres til transportkøberne, som igen skaber ulige konkurrence forhold til f.eks. udlandet med de muligheder for bestilling på online systemer i dag.

Så afsluttende, kan vi KUN give et klart udtryk for, at vi synes dette er uoverlagt og hurtig implementering overfor nogle og ikke for andre i transportsystemet, som i dag er mere internationalt end nogen sinde tidligere.

Vi håber vore anmærkninger må komme i betragtning før endelig udfærdigelse finder sted.

På for hånd tak.

Med venlig hilsen / Mit freundlichen Grüßen / Best regards

### **H. P. Therkelsen A/S**

LOGISTIK • TRANSPORT • TERMINAL

Mail: [hpt@hpt.dk](mailto:hpt@hpt.dk)  
Web: [www.hpt.dk](http://www.hpt.dk)  
LinkedIn: [H.P. Therkelsen A/S](https://www.linkedin.com/company/h.p.-therkelsen-a/s)

#### **Mogens Therkelsen**

Direktør

Phone: +45 7367 5103  
Mobile: +45 4028 1454  
Fax: +45 7467 0554  
Mail: [mth@hpt.dk](mailto:mth@hpt.dk)



 **Please consider the environment before printing this email**

All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2000). Under these conditions our liability for loss of, deterioration of or damage to goods is limited to SDR 8.33 per kilo and our liability for delay is limited to the amount of the freight, but not exceeding SDR 50,000 per order. In connection with storage, the freight forwarder's total liability for damage is limited to SDR 500,000 for any incident of damage occurred (clause 27). Special attention is directed to the stipulations that claims against the freight forwarder are statute-barred after one year (clause 30) and that the lien on goods (clause 14) applies to both current and previous claims. Claims for freight etc. must be honored regardless of the terms

of delivery under the contract of sale or freight agreement (clause 10). All transportes are carried out according to the CMR-rules in force (convention on the contract for the international carriage of goods by road).

Set-off against outstanding freight (damage, shortness etc.) will not be accepted.

Claims: by loss or damage the carrier and the insurance company are to be informed immediately.

For further information regarding transport conditions see [here](#)



**Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
DK-1220 København K

Sendt pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

Sags-ID:

Sagsbehandler: AJ

Deres ref.: TS2010000-00047

Dato: 07-03-2018

**Ekstern høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven  
(tilladelsesordning for varebiler)**

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917

ITD kvitterer for fremsendte forslag til ændring af godskørselsloven og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Det foreliggende lovforslag er udarbejdet i forlængelse af det beslutningsforslag nr. B165, der blev vedtaget af Folketinget den 31. maj 2016. Heri pålægges regeringen at fremsætte et lovforslag om en tilladelsesordning for varebiler.

I dag eksisterer der ingen tilladelseskrav for de virksomheder, der driver varebilskørsel for fremmed regning. Varebilssegmentet er i disse år i kraftig vækst, ikke mindst på grund af markedets efterspørgsel efter pålidelige og hurtige just-in-time-leverancer af små sendinger.

Samtidig har den stigende internethandel betydet, at mange varebilsvirksomheder har fået ny kundetilgang og dermed også etableret nye forretningsmodeller. I forlængelse heraf er der opstået en række deleøkonomiske virksomheder i Danmark, der ligeledes i stor stil benytter sig af varebiler ved transport af typisk mindre kolli og små forsendelser.

Der er med forslaget ønsket en ordning, der på en række områder ligner den bestemmelse, der allerede eksisterer herhjemme ved kørsel for godskøretøjer over 3,5 tons tilladt totalvægt. Dog er der lagt op til, at varebilsvirksomheder generelt skal opfylde andre og lavere krav, end de der gælder for nuværende godsvognmænd.

**Ikke umiddelbart nødvendigt med lovgivning**

ITD mener overordnet set, at der ikke er noget tvingende behov for regulering på området. Varebilssegmentet har i mange år uden store problemer virket fint uden et af staten pålagt tilladelseskrav, og det er derfor spørgsmålet, om en tilladelsesregulering af området er så nødvendig.



Vi er dog på den anden side klar over, at der er udfordringer på varebilsområdet, som der bør være fokus på. Varebiler synes således at være involveret i forholdsvis mange færdselslovovertrædelser (især kørsel med for høj fart), ligesom der synes at eksistere en udfordring hos nogle varebilsvirksomheder, der overtræder gældende skatte-, social- og udlændingelovgivning.

De nævnte områder er imidlertid allerede lovreguleret. ITD mener principielt, at der snarere bør være mere fokus på kontrol og håndhævelse over for varebilsejere efter de nugældende lovbestemmelser.

#### **Varebilsregler skal være i overensstemmelse med EU-regler**

Et andet aspekt er, at en tilladelsesordning for varebiler indgår som en del af den verserende vejpakke-diskussion i EU, hvor man drøfter fælles regler på området. ITD mener derfor, at det vil være forhastet, hvis Danmark indfører en særskilt national særlovgivning for varebiler. Vi er således på linje med det synspunkt, der også fremgår af høringsbrevet, nemlig at lovforslaget udgør en *overimplementering* af EU-reglerne på området. Den nuværende forordning (1072/2009) stiller således ikke krav om regulering af køretøjer på op til 3.500 kg.

ITD understreger, at foreningen ikke principielt er afvisende over for en tilladelsesordning for varebiler, hvis den vel at mærke ligger inden for rammerne af en kommende ny EU-lovgivning.

#### **Afgrænsning og kontrol**

Det er ITD's opfattelse, at forslaget i praksis vil være svært at håndhæve effektivt. I forhold til vægtgrænsen for godset vil det være vanskeligt for politiet at konstatere, om der køres med kollen på lige op til 11 kg – eller måske lidt derover. Det vil i givet fald kræve, at politiet medbringer vægte. Tilsvarende synes den fastsatte 2-tonns grænse for køretøjer ikke begrundet tilstrækkeligt og vil være vanskelig at håndtere for politiet. I andre lande har man visse regler for køretøjer fra 2,8 tons (køre- og hviletid), og i EU-vejpakkens forslag nævnes der en grænse på 2,4 tons. I andre lande opererer man med en grænse på 500 kg. På den baggrund forekommer en grænse på 2 tons noget tilfældigt fastsat.

#### **Administration og finansiering**

Der er tale om cirka 10.600 varebiler fordelt på anslået mindst 4.500 typisk små og mindre varebilsvirksomheder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har tidligere givet udtryk for, at man ikke med nuværende ressourcer kan magte myndighedsopgaven ved indførelse af et givet tilladelsessystem. Det fremgår da også af forslaget, at der det første år kræves tilført hele 11 årsværk til oprettelse, drift og administration af det nye tilladelsessystem. De følgende år forventes lidt over ét ekstra årsværk i forhold til nu.





Finansieringen af en øget administration hos myndighederne foreslås at komme fra et nyt gebyr for udstedelse af kørselstilladelser for varebiler. Gebyrindtægterne skal i henhold til forslaget dække Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens omkostninger forbundet med administration af den nye tilladelsesordning.

I dag er det gebyrfrit for virksomheder med lastbiler over 3,5 tons at få udstedt kørselstilladelser, og for ITD er det afgørende, at lastbiler over 3,5 tons på intet tidspunkt belastes økonomisk af indførelsen af et nyt tilladelsessystem for varebiler.

#### **Krav om vognmandskursus for ansøgere om varebilstilladelser**

Lovforslaget lægger op til, at det nuværende krav om, at man inden for de seneste 10 år skal gennemføre et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt vognmandskursus, også skal gælde for ansøgere om varebilstilladelse. Dog skal kurset for varebilsansøgere være af kortere varighed. Kurset forventes at få en varighed på tre dage, og udgiften hertil anslås at udgøre op til 5.000 kroner per deltager. ITD har ingen bemærkninger til varigheden af vognmandskurset, men det bør præciseres, hvad de pågældende kurser skal indeholde.

#### **Uddannelse af varebilchauffører**

Lovforslaget lægger op til, at der ligesom for lastbilchauffører i den tunge trafik stilles krav til en kvalifikationsuddannelse (grunduddannelse) og en efteruddannelse for varebilchauffører. Disse chauffører skal herefter gennemgå et 2-dages kursus, mens et efteruddannelseskursus hvert 5. år foreslås at skulle vare 1-2 dage. ITD har ingen bemærkninger til varigheden af de nævnte kurser, men det bør præciseres, hvad de pågældende kurser skal indeholde.

#### **Økonomiske krav**

Lovforslaget lægger op til, at varebilsvognmænd skal være i besiddelse af en egenkapital/sikkerhedsstillelse på 13.500 kroner for den første tilladelse og derefter 6.750 kroner for hver efterfølgende tilladelse. ITD har ingen bemærkninger til størrelsen af de to beløb, men igen: De bør i givet fald være i overensstemmelse med kommende EU-krav.

#### **Restancer til det offentlige**

Lovforslaget nævner, at der ikke kan udstedes tilladelse, hvis varebilsejeren har forfalden gæld til det offentlige på 50 tusinde kroner eller derover. ITD har ingen bemærkninger til størrelsen heraf, da dette beløb svarer til, hvad der i forvejen gælder for nuværende godsvognmænd.

#### **Vandel og god skik**

Lovforslaget indeholder i lighed med de nuværende godsvognmænd krav om, at man skal være vandelsmæssigt kvalificeret for at opnå en vognmandstilladelse. ITD har ingen bemærkninger hertil.



### **Virksomhedsform og forretningssted**

Lovforslaget indeholder forslag om, at driver man vognmandsvirksomhed som personligt eget virksomhed, skal man opfylde et vandelskrav. Drives virksomheden som aktieselskab, anpartsselskab eller interessentselskab, skal tilladelse udstedes til selskabet. Selskabet skal endvidere have en transportleder, et forretningssted, et CVR-nummer og leve op til løn- og arbejdsvilkår. ITD har ingen bemærkninger hertil.

### **Konklusion**

Sammenfattende mener ITD ikke, at der er noget presserende behov for en varebils-tilladelsesordning i Danmark.

ITD er dog ikke principielt afvisende over for en tilladelsesordning for varebiler, hvis den vel at mærke ligger inden for rammerne af en kommende ny EU-lovgivning. ITD støtter dermed en såkaldt "light"-tilladelsesordning, dog kun under den forudsætning, 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 i forhold til det udspil, som EU-Kommissionen har fremlagt.

Vi henstiller derfor til, at Regering og Folketing 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 er allerede lovreguleret. Problemet er snarere manglende kontrol og håndhævelse af de gældende regler.

Vi står gerne til rådighed for yderligere bemærkninger, såfremt det ønskes.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Anders Jessen'.

Anders Jessen



Til Transportministeriet

Sendt via mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk), kopi til [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

### **Vedr.: Ekstern høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)**

Landbrug & Fødevarer takker for muligheden for at kommentere på lovforslag om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler). Blandt vores medlemmer er brugere af varebiler, som dog ikke nødvendigvis foretager godskørsel, men udøver håndværk og reparation, for hvem dette lovforslag har særlig interesse.

Overordnet set ønsker vi at udtrykke vores modstand mod lovforslaget. Lovforslaget vil pålægge erhvervslivet yderligere byrder og omkostninger, og forslaget går videre end EU-reglerne. Landbrug & Fødevarer er imod overimplementering, når det betyder, at erhvervslivet pålægges unødige byrder og omkostninger.

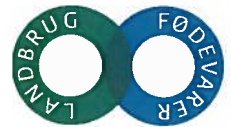
Som der står i høringsbrevet, så vil en tilladelsesordning for varebiler medføre en række økonomiske og administrative konsekvenser for den del af transportsektoren, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler. Disse konsekvenser er vi som nævnt imod. Men vi ønsker også at rejse et andet flag vedrørende forståelsen af "godskørsel for fremmedregning i varebiler" og ift. at de berørte kun bliver transportsektoren.

Ift. godskørsel for fremmed regning i varebiler, så har der tidligere i forbindelse med kørehviletidsordningen været tvivl om *hvem* dette omfattede. Problemet var, at tolkningen af "gods" var for bred, så "gods" og "materiale" blev tolket som én og samme ting. Dermed endte almindelige håndværkere – som fx kører med remedier til at udføre deres arbejde – også med at blive ramt af kravet, og ikke kun transportbranchen.

Problemstillingen har været behandlet i Implementeringsrådet (Fortolkning af regler for køre-/hviletid – Fartskriver, Implementeringsrådet 2016). Det har ført til præcisering af hvordan distinktionen mellem "gods" og "materiale" tolkes, jf. seneste udgave af Vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen fra 2018, således at håndværksvirksomheder ikke længere rammes af regler for godstransport møntet på godstransporten.

Fra Landbrug & Fødevarers side ønsker vi sikring for, at denne tilladelsesordning for varebiler ikke på lignende vis risikerer at ramme bredere end intentionen er. Det bør sikres, at det står klart, at det handler om kørsel med gods i varebiler, og at ordningen bliver indrettet således, at den ikke rammer fx håndværksvirksomheder, som smede, mekanikere, murer mv. Der skal være fokus på, at det er en lovgivning, der er målrettet transportbranchen og ikke almindelige håndværkere, og at udmøntningen bliver derefter.

Som nævnt ovenfor, er det vigtigt at få præciseret, at den almindelige firmakørsel, som ikke er gods for fremmed regning, er undtaget. Uanset at det sker, vil disse virksomheder alligevel få en administrativ byrde, hvis lovforslaget gennemføres, idet de vil skulle



meddele SKAT, at deres kørsel med varebil mellem 2.000 kg og 3.500 kg er firmakørsel og ikke godstransport. Det er muligvis en praktiske løsning, men det er en ekstra administrativ byrde uanset, både for erhvervet og SKAT.

Med venlig hilsen

**Kathrine Blæsbjerg Sørensen**

Erhvervspolitisk konsulent  
Landbrug & Fødevarer

E [kbs@lf.dk](mailto:kbs@lf.dk) | T 3339 4255 | M 40315718

## TRM Morten Lorentzen

---

**Fra:** Stephan Agger <sag@lo.dk>  
**Sendt:** 9. marts 2018 13:12  
**Til:** Poul Christensen, Transportgruppen; TRM Morten Lorentzen; Mail TRM  
**Cc:** Flemming Overgaard, Transportgruppen; Hans Christian Graversen, Transportgruppen  
**Emne:** SV: Forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) - høringssvar fra 3F

Kære Morten Lorentzen

LO kan tilslutte sig nedenstående høringssvar fra 3F

### Med venlig hilsen

#### Stephan Johannes Agger

Konsulent, advokat  
Arbejdsret, arbejdsmiljø og Internationalt  
Direkte tlf.: 3524 6109 • Mobil: 5132 2556 • Mail: [sag@lo.dk](mailto:sag@lo.dk)

#### LO • Landsorganisationen i Danmark

Islands Brygge 32D, 2300 København S. • [www.lo.dk](http://www.lo.dk)



Kig efter OK-mærket,  
når du vælger fagforening

---

**Fra:** Poul Christensen, Transportgruppen <[poul.christensen@3f.dk](mailto:poul.christensen@3f.dk)>  
**Sendt:** 9. marts 2018 08:01  
**Til:** [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk); [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
**Cc:** Stephan Agger <[sag@lo.dk](mailto:sag@lo.dk)>; Flemming Overgaard, Transportgruppen <[flemming.overgaard@3f.dk](mailto:flemming.overgaard@3f.dk)>; Hans Christian Graversen, Transportgruppen <[hans.graversen@3f.dk](mailto:hans.graversen@3f.dk)>  
**Emne:** Forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) - høringssvar fra 3F

Morten Lorentzen  
Fuldmægtig  
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
[mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk); [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

### **Forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)** **Høringssvar fra 3F**

#### **Generelt**

3F er meget tilfreds med, at der omsider kommer en lovgivning, der modvirker snyd, social dumping m.v. i den del af transportbranchen, der udfører godstransport med køretøjer under 3500 kg. totalvægt (kurerbranchen). Med det foreliggende lovforslag er der gode muligheder for at komme en stor del af disse problemer til livs – om end der formentlig fortsat vil være problemer i virksomheder, der udfører godstransport med køretøjer mindre end 2000 kg. totalvægt.

3F ser frem til, at vi her i landet - via krav til faglige kvalifikationer, arbejdsvilkår, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik, virksomhedsform og forretningssted samt uddannelse af varebilchauffører - får forbedret forholdene i branchen.

### **Enkelte bemærkninger**

#### Håndhævelse af vægtgrænsen for transporteret gods

3F forudser problemer i forbindelse med håndhævelse af 11 kg. grænsen.

I forbindelse med den løbende kontrol skal politi m.v. være i stand til at kontrollere, at transportører uden vognmandstilladelse ikke transporterer enheder/kolli på over 11 kg. Hvis det ved fx en vejsidekontrol konstateres, at en varebil, der ikke er omfattet af en tilladelse, medbringer kolli, der vejer mere end 11 kg, så omtales der i de foreslåede straffebestemmelser muligheden for bødestraf. Problemet er i den forbindelse, at der kan gå lang tid med sagsforberedelse forud for afgørelse (evt. dom). Kan den lovstridige transportaktivitet blot fortsætte i denne periode? Med hvilke konsekvenser?

3F lægger i den forbindelse vægt på formuleringen i de allerede eksisterende straffebestemmelser om, at der ved udmåling af straffen skal lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse.

#### Afsender-medansvar ved ulovlig transport

3F 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.

#### Undtagelser fra vægtgrænsen

3F forudsætter, at der ikke bliver undtagelser fra vægtgrænsen på 11 kg. med hensyn til de typer af transporter, der omfattes af lovforslaget.

#### Hviletidsbestemmelser

I det oprindeligt fremsatte beslutningsforslag indgik et ønske om indførelse af hviletidsbestemmelser. Desværre gled dette initiativ ud under behandlingen i Folketinget.

3F ser fortsat et stort problem i, at alt for mange varebilchauffører har alt for lange arbejdsdage. Dette er en belastning for chaufførerne. Endvidere nedsætter det trafikikkerheden.

3F havde foretrukket klare hviletidsbestemmelser i det foreliggende lovforslag. Uden dette gælder kun de almindelige bestemmelser om arbejdstid, som for det første er utilstrækkelige når det gælder chauffører, for det andet er svære at kontrollere, når der ikke kræves takograf eller kontrolapparat.

#### Grund- og efteruddannelse af chaufførerne

Der er uklarhed i lovforslaget med hensyn til længden af den påkrævede uddannelse af chaufførerne.

3F finder, at der kræves 3 dages grunduddannelse for at nå gennem de nødvendige emner. Herudover vil to dages obligatorisk efteruddannelse hvert 5. år være passende.

På vegne af 3F's Transportgruppe  
Poul Christensen

*Poul Christensen  
Konsulent  
3F Transport  
21786444*



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK- 1220 København K

E-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

## Høringsvar til forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM) har den 9. februar 2018 sendt forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler) i høring med høringsfrist den 9. marts.

Mover er en virksomhed, som formidler ledige transportressourcer og kapacitet baseret på en forretningsmodel som man populært kalder 'deleøkonomiske principper'. Mover repræsenterer mere end 7.000 tilknyttede chauffører og små vognmænd i hele landet, og har følgende bemærkninger til høringen.

Som medlem af Varebilsudvalget, der blev nedsat af TRM i november 2016, har Mover bidraget aktivt til at konkretisere de samfundsmæssige muligheder og konsekvenser af en ændring i lovgivningen som den er fremført i høringsmaterialet. I Varebilsudvalget har der været gennemført uvildige analyser samt fremført synspunkter af eksperter fra interesseorganisationer, Trafikstyrelsen, Rigspolitiet og SKAT, som alle har understreget at en regulering, som den er fremført i høringsmaterialet, kan være svær at håndhæve i praksis. Det er også blevet pointeret, at effekten af en sådan regulering sandsynligvis ikke vil have en effekt, der berettiger den forventede meromkostning og de væksthæmmende konsekvenser som vil påvirke de små selvstændige vognmænd, chauffører samt transportkunderne.

Det bør understreges, at der ikke var nogen af medlemmerne, som kunne anskueliggøre på det 4. møde i Varebilsudvalget, at der vil være en positiv effekt ved anvendelsen af bestemmelserne i godskørselsloven på formålene for reguleringen, som fremført i høringsmaterialet; at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.

Der er imidlertid fremført begrundede argumenter for, at formålene i reguleringen bedre kan opnås vha. registrering og godkendelse hos Trafikstyrelsen, i stedet for uddannelse og økonomisk garantistillelse. Det nuværende forslag vil medføre alvorlige flaskehalse i en branche, der allerede har svært ved at tiltrække arbejdskraft. Således har DTL fremført i konjunkturanalysen fra 2016, at 43 % af transportvirksomhederne i forvejen oplever mangel på chauffører.

Der er derfor 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.

## Hensyn til højere udnyttelse af samfundets ressourcer

Der er mere end 397.000 indregistrerede varebiler med en tilladt totalvægt under 3.500 kg. i Danmark. Det er vurderet, at ca. 10.600 varebiler vil være omfattet af lovens anvendelsesområde – eller ca. 2,7 % af den samlede bestand af varebiler under 3.500 kg. i Danmark.

Det vil sige, at ca. 97 % af lovlige og registrerede varevogne, der tilhører private og virksomheder, bliver afskåret fra at bidrage til samfundets mobilitet og vækst. Et enormt ressourcespild og umuliggørelse af dele- og cirkulær økonomi i Danmark.

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

Derfor skal det anbefales, 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 selvstændige 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 kravene om tilladelse.

Da der er tale om private forbrugere, som i forvejen ikke anvender eller i meget begrænset omfang benytter transportydelser, vil undtagelsen af kravene om tilladelse af lejlighedsvis transport eller privates kørsel for andre private, ikke påvirke den eksisterende transportbranche.

Derimod vil en nemmere og mere tilgængelig transportmulighed mellem private, medføre højere udnyttelse af samfundets ressourcer i form af genanvendelse samt handel mellem private af fx brugte møbler og brugsgenstande.

## Hensyn til vækst og agilitet i små vognmandsvirksomheder

Små vognmandsvirksomheder udgør mere end 2/3 af den samlede transport i varevogne under 3.500 kg. Samfundet er afhængigt af, at det er attraktivt og nemt at etablere samt drive transportvirksomhed i Danmark.

Når en lille vognmandsvirksomhed tiltrækker nye kunder og opgaver, så foregår det diskretionært – en kunde og en opgave ad gangen. Den diskretionære vækst er sjældent nok til at udfylde en hel arbejdsdag for en chauffør, hvorfor det stiller krav til en høj grad af fleksibilitet i anvendelsen af chauffører. Specielt hvis man som lille virksomhed vil have nye kunder og skabe vækst.

Den samme fleksibilitet er afgørende nødvendig for den lille vognmandsvirksomhed i højsæsoner og i ferieperioder.

I konjunkturanalysen fra 2016, har DTL desuden anskueliggjort, at ca. halvdelen af transportvirksomhederne i Danmark i forvejen har svært ved at skabe en profitabel forretning. Det er afgørende at henlede særlig opmærksomhed på, at de små vognmandsvirksomheder ikke belastes af unødvendige omkostninger eller flaskehalse i tiltrækningen af arbejdskraft.

Derfor skal det frarådes, at der bliver stillet krav om løn og vilkår efter kollektiv overenskomst, som det fremgår af godskørselslovens § 6, stk. 3. Det vil medføre en lavere agilitet, besværliggøre væksten for små vognmandsvirksomheder og hæmme indtjeningsvevnen yderligere, som de små vognmandsvirksomheder i forvejen har svært ved.

Derfor skal det understreges, at 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.

### **Hensyn til samfundets udsatte og adgangsbarrierer for et arbejde indenfor transport**

Transportsektoren bliver benyttet af mange som en indgang til arbejdsmarkedet og som en supplerende indtægt. Det er vigtigt, at man balancerer nødvendigheden for myndighedernes kontrol med minimale barrierer for adgangen til arbejde for kvalificerede personer i transportbranchen, specielt udsatte, indvandrere og personer uden faglig styrke.

Derfor skal det anbefales, at uddannelser og vejledninger til opnåelse af tilladelse gennemføres på både dansk og engelsk, i øvrigt på en måde og et niveau, som ikke besværliggør adgangen til dette arbejde for denne målgruppe.

\*\*\*

Mover står naturligvis til rådighed, hvis høringssvaret giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Martin C. Hansen  
Adm. Dir., Mover Systems ApS

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
[Trm@trm.dk](mailto:Trm@trm.dk)

PostNord A/S  
Hedegaardsvej 88  
DK-2300 København S  
Danmark

---

## Høringssvar over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)

8. marts 2018  
Side 1/8

### Generelt

PostNord Danmark skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til forslaget til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler).

Deres dato  
09.02.2018

Generelt er PostNord Danmark stærkt bekymret for at forslaget til ændring af godskørselsloven vil skabe yderligere uligheder på dette område stik mod hensigten, hvor de vognmænd der i dag kører ureguleret også efter en eventuel vedtagelse af lovforslaget vil kunne fortsætte hermed.

Reference nr  
J. nr. 2016-5212

PostNord Danmark har været en af fortalere for en regulering af dette område, men hvis lovforslaget vedtages i den foreliggende ordlyd kommer det til at virke helt modsat intentionen. Den allerede regulerede del af branchen vil blive pålagt yderligere administrative, uddannelsesmæssige og økonomiske byrder, mens den del af branchen som skulle omfattes af reguleringen fortsat ikke omfattes.

Dette område har gennem mange år været præget af sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft, som har gjort det meget vanskeligt at fastholde en konkurrence på fair og lige vilkår. Dette til meget stor skade for de virksomheder, som har virket inden for rammerne af lovgivningen og kollektive overenskomster.

Med det nuværende forslag til lov om ændring af godskørselsloven er der desværre en ikke ubetydelig risiko for, at loven med de foreslåede ændringer ikke kommer til skabe en konkurrence på fair og lige vilkår, men at de uregulerede tilstande vil kunne fortsætte.

### Deltagelse i udvalgsarbejdet

I konsulentrapporten "Godskørsel for fremmed regning med varebiler under 3,5 tons", udarbejdet af Incentive for Vejtransportrådet i februar 2013, blev PostNord Danmark identificeret til at være indehaver af den største varebilflåde i Danmark, som ville blive omfattet af en eventuel regulering af området. Incentive opdaterede ifm. varebilsudvalgets arbejde materialet, og i konsulentrapporten "Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler"<sup>1</sup> fra juni 2017 refereres det, at PostNord har knap 3.000 varebiler.

CVR nr  
26663903

---

<sup>1</sup> <http://www.ft.dk/samling/20161/aimdel/TRU/bilag/387/1774239.pdf>, s. 8.

I kommissoriet for varebilsudvalget blev det bl.a. defineret som opgave at "invitere ... større virksomheder, der bliver direkte berørt af en tilladelsesordning for varebiler, til at fremlægge deres synspunkter for udvalget".

PostNord Danmark må på den baggrund med forundring konstatere, at vi i modsætning til visse andre transportvirksomheder hverken er blevet inviteret til at deltage i varebilsudvalget eller som minimum inviteret til at bidrage med input til varebilsudvalgets drøftelser og anbefalinger.

### **Stort behov for lovregulering**

Bestlutningsforslag B 165 blev i 2016 først og fremmest fremsat på baggrund af en erhvervspolitisk bekymring over eksistensen af en ureguleret og ukontrolleret transportbranche, hvor sort arbejde, socialt bedrageri og beskæftigelse af illegal arbejdskraft var og er udbredt.

Det centrale forhold i spørgsmålet om udvidelse af reguleringen af transporterhvervet til også at omfatte varebiler på 2,0 - 3,5 tons, som udfører godskørsel for fremmed regning (vognmandskørsel), må objektivt betragtet være at sikre både lønmodtagere, kunder og det offentlige mod udnyttelse og misbrug.

Dette vil samtidig sikre en mere fair konkurrence i transportbranchen i særdeleshed mellem distributører, der primært anvender varebiler, og sekundært mellem distributører, der anvender varebiler henholdsvis lastbiler, som er reguleret af den eksisterende godskørselslovs bestemmelser.

En lovregulering med tilhørende udstedelse (og tilbagekaldelse) af tilladelser ledsaget af effektive kontrolforanstaltninger skal således medvirke til bekæmpelse af grove eller gentagne overtrædelser af bl.a. følgende forhold:

- social dumping og uordnede arbejdsvilkår i transporterhvervet, herunder lav nettotimeløn, lange arbejdstider, manglende forsikrings- og pensionsforhold
- udnyttelse af "selvstændige vognmænd", som reelt virker i et ansættelsesforhold til transportfirmaet, de er "underleverandører" for
- udnyttelse af svage lønmodtagergrupper som f.eks. udenlandske - ofte østeuropæiske - arbejdstagere, indvandrere og flygtninge med og uden opholds- og arbejdstilladelse
- manglende køre-/hviletidsregler, som udgør en helbredsmæssig belastning for chauffører
- færdselsloven og andre trafiksikkerhedsmæssige forhold (bl.a. overlæs og kørsel trods frakendelse af kørekort)
- uforsvarlig omgang med farligt gods
- overtrædelse af fødevarerlovgivningen (uforsvarlig omgang med fødevarer)
- sort arbejde (transportopgaver udført af chauffør i regi af arbejdsgiver, den selvstændige vognmand og/eller "uden for arbejdstid")
- socialt bedrageri (udbetaling af uberettigede sociale ydelser)
- skatte-, afgifts- og momsunddragelse
- konkursrytteri
- ulovligt ophold og/eller arbejde i landet

PostNord Danmark er som udgangspunkt derfor positivt indstillet over for en regulering af transportbranchen, der effektivt begrænser udbredelsen af ovenfor oplyste åbenlyse problemområder og de brodne kar i branchen. Underforstået at den forventede effekt står mål med de administrative og omkostningsmæssige byrder, der uundgåeligt følger med for alle parter i transporterhvervet.

### **Manglende regulering af køre-/hviletid viderefører social dumping**

PostNord Danmark må med beklagelse konstatere, at lovforslaget ikke indbefatter køre- og hviletidsbestemmelser for, hvor lang tid en fører må køre, og hvornår der skal holdes pauser og hvil.

Dermed kommer lovforslaget ikke til at imødegå den sociale dumping i form af bekæmpelse af de udanske arbejdsmiljøforhold med 10-12 timers arbejdsdage i de facto "akkordtempo" 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. Lange og hårde arbejdsdage udgør en dokumenteret hverdag for mange af de "selvstændige" chauffører, som ikke i lighed med f.eks. PostNords egne chauffører er omfattet af overenskomstreguleret arbejdstid, overarbejdsbetalings- og afspadseringsregler.

Den manglende regulering er til trods for, at Incentives rapport fra 1. juni 2017 kortlægger, hvordan de fleste af Danmarks nabolande, som vi normalt sammenligner os med, har indarbejdet køre-/hviletidsregulering for varebiltransporter i deres lovgivning.

Chauffører i vores nabolande Sverige, Finland, Holland og Tyskland er f.eks. forpligtede til at føre kørebøger eller tilsvarende over deres arbejdstid – hvorimod der ikke er pligt til at installere en tachograf, som det er tilfældet for lastbiler. Ved begrundet mistanke om snyd med registreringer i kørebøgerne er det muligt for myndighederne at efterkontrollere chaufførens køretid og arbejdsdag ud fra f.eks. scanningsdata i chaufførens egen scanner.

En tilsvarende løsning burde også være mulig i Danmark.

### **Lovgivning skal understøttes af effektiv kontrolindsats**

Gennem de senere år har PostNord Danmark oplevet en nedprioritering af myndighedernes kontrolaktioner målrettet varebiler, mens kontrollen af lastbiler via Tungvognscentrene virker mere reel og præventivt adfærdsregulerende for branchen.

En tilsvarende utilstrækkelig kontrolindsats og bøudeudskrivelse er konstateret for varebiler på gule nummerplader, der siden 2013 har skullet være mærket med firmanavn og CVR-nummer for at imødegå sort arbejde.

Af pkt. 6 vedr. Håndhævelse i Varebilsudvalgets anbefalinger<sup>2</sup> fremgår det desværre klart, at Rigspolitiet rejser tvivl om muligheden for, at myndighederne vil have ressourcer og kompetencer til på kort sigt at følge lovgivningen til dørs med en kontrolindsats.

<sup>2</sup> <http://www.ft.dk/samling/20161/almdele/TRU/bilag/387/1774237/index.htm>

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

### **11 kg's reglen**

I lovforslaget er der lagt op til, at reglerne om varebiler i godskørselsloven alene skal gælde, hvis der fragtes stykgods med en vægt på over 11 kg.

Denne vægtgrænse finder PostNord Danmark helt urimelig og uforståelig. PostNord Danmark skal derfor opfordre til, at denne udgår.

Dels vil vægtgrænsen bevirke, at der skabes ulige konkurrencevilkår på markedet, dels vil den gøre reglerne vanskelige at håndhæve og efterleve i praksis.

Med en vægtgrænse på 11 kg vil PostNord Danmark blive stillet urimeligt ringe i forhold til de øvrige aktører på markedet, da PostNord Danmark har befordringspligt på nationale og internationale pakker på op til 20 kg, og dermed ikke kan undlade at fragte forsendelser, der vejer over 11 kg. Efter drøftelse med den danske stat er PostNord Danmark endvidere overgået til en ny produktionsmodel, hvor pakker og dag-til-dag breve og dagblade distribueres i ét flow. Er der blot én pakke med på bilen med en vægt på over 11 kg, skal bilen ifølge lovforslaget være omfattet af en tilladelse, og chaufføren skal opfylde uddannelseskravene.

Kombineret med fleksibel distributionsmodel, hvor medarbejdere og materiel anvendes, hvor der er behov for at holde omkostningerne til befordringspligten nede, betyder det i praksis, at PostNord Danmark risikerer at skulle indhente og bekoste tilladelser for hele varevognparken på knap 3.000 biler, og at samtlige ansatte, der for tid til anden kører varebiler, skal opfylde uddannelseskravene.

PostNord Danmarks konkurrenter kan derimod frit vælge at undlade at fragte pakker på over 11 kg og dermed helt undgå at skulle overholde reglerne.

Det er endvidere PostNord Danmarks opfattelse, at 11 kg's grænsen er unødvendig for at opnå de oplyste hensyn bag reglen.

Det fremgår således af lovforslaget, at vægtgrænsen er hentet fra Arbejdstilsynets At-vejledning D.3.1 af september 2005 vedrørende tunge løft. Hensynet til at undgå sundhedsskadelige løft er imidlertid allerede varetaget i arbejdsmiljølovgivningen bl.a. ved den angivne At-vejledning, og varetages bedst i dette regi. Arbejdsmiljølovens regler om, at arbejdet bl.a. skal planlægges, tilrettelægges og udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, herunder på en sådan måde, at sundhedsskadelige løft undgås, skal således under alle omstændigheder overholdes af arbejdsgivere og ansatte, uanset om der fragtes reklamer, pakker eller andet gods, og uafhængigt af, om der fastsættes en 11 kg's vægtgrænse i godkørselsloven eller ej. Det fremgår endvidere ikke af lovforslaget, hvorledes en vægtgrænse på 11 kg i godskørselsloven skulle bidrage til, at sundhedsskadelige løft undgås. For en god ordens skyld skal det endeligt bemærkes, at At-vejledningen ikke foreskriver, at løft over 11 kg er sundhedsskadelige. Det beror på en konkret vurdering.



I arbejdsmiljømæssige sammenhæng er den foreslåede vægtgrænse på 11 kg således uden enhver betydning.

Et andet hensyn bag reglen skulle være at undtage budes transport af blade, magasiner og reklamer fra reglerne. Dette hensyn er efter PostNord Danmarks opfattelse allerede varetaget ved, at reglerne alene gælder for køretøjer, der er indrettet til godsbefordring og har en totalvægt på mere end 2.000 kg. Derudover indebærer reglerne om firmakørsel allerede, at der er fastsat en betydelig bagatelgrænse for, hvornår man er omfattet af reglerne.

Ud over dette hensyn mener PostNord Danmark ikke, at der er nogen grund til at skelne mellem, hvad der erhvervsmæssigt fragtes i bilen. Byrden ved at skulle opfylde reglerne er relativt beskedne for den mindre vognmand, og en generel regel om, at al godskørsel som udgangspunkt er omfattet af reglerne er nem at administrere, efterleve for virksomhederne og håndhæve for myndighederne og vil medvirke til, at der kommer ordnede forhold på hele markedet.

I forhold til håndhævelsen af reglerne betyder vægtgrænsen, at politiet ved en kontrol vil skulle gennemgå alt gods i bilen og kontrollere vægten på samtlige forsendelser. Dette er efter PostNord Danmarks opfattelse spild af politiets ressourcer.

Såfremt der alligevel måtte være et stærkt politisk ønske om at undtage al fragt af blade, magasiner og reklamer, bør dette efter PostNord Danmarks opfattelse i givet fald i stedet ske ved, at befordring af disse forsendelsestyper undtages direkte i loven. I så fald skal PostNord Danmark opfordre til, at også breve undtages fra lovens anvendelsesområde.

#### **Gebyr for tilladelse til godskørsel med varebiler**

Med lovforslaget påtænkes et gebyr på ca. 1.500 kr. pr. tilladelse pr. 10. år. Dette vil for PostNord Danmarks vedkommende, som har den største vognpark i Danmark, indebære en ekstra gebyromkostning på op mod 4,5 mio. kr., hvis der skal betales et gebyr pr. bil. Dertil kommer egne administrationsomkostninger.

Det er PostNords Danmarks opfattelse, at en ansøgning om tilladelse skal kunne omfatte flere varebiler, således at der ikke skal søges og betales tilladelse for hver enkelt varebil. Som minimum bør der kunne opnås en form for reduktion i den samlede betaling afhængig af antallet af enheder, som modsvarer de administrative "stordriftsfordele" herved. Det vil med andre ord sige, at det er helt afgørende, at den i bemærkningerne til lovforslaget omtalte alternative model skal være gældende for at undgå en skævvridning af byrderne ved hele tilladelsesordningen i branchen.

Efter PostNord Danmarks opfattelse bør regulering af gebyret endvidere ske direkte i loven for at skabe tryghed og klarhed om gebyrets størrelse.

#### **Uddannelseskra**

Som nævnt hilser PostNord Danmark en regulering af området velkommen herunder formelle krav til uddannelse m.v. – det naturligvis forudsat, at loven reelt medfører en fair og lige konkurrence og ikke kun pålægger de virksomheder, som i forvejen

opererer med ordnede forhold i form af bl.a. overenskomster for arbejdets udførelse, yderligere omkostninger til eksempelvis uddannelse.

PostNord Danmark kan for så vidt tilslutte sig forslaget til uddannelseskra­v, som de er formuleret i udkastet, og det virker både fornuftigt og afpasset med en "light-uddannelse" i forhold til kravene i den eksisterende godskørselslov for køretøjer over 3.500 kg. For PostNord Danmark vil uddannelseskra­vene medføre en omkostning på 4-5 mio. kr. ved implementeringen vurderet ud fra behov for uddannelse af 3.000 medarbejdere og den forudsætning, at kurserne som forventet vil være refusionsgivende for langt de fleste medarbejdere. Der er her taget udgangspunkt i, at langt hovedparten vil være omfattet af overgangsordningen og dermed alene efteruddannelseskurset.

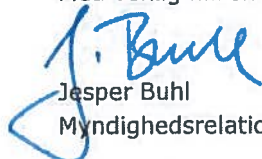
### **Sammenfatning**

Det er sammenfattende PostNord Danmarks vurdering, at forslaget til lov om ændring af godskørselsloven er et skridt i den rigtige retning i forhold til at få ændret på de unfair og urimelige konkurrencevilkår, der har hersket på dette område. Initiativerne med en registrering, uddannelse og tilladelsesafgift hil­ses velkommen, men det er PostNord Danmarks opfattelse, at dette skal gælde for alle spillere på markedet, og ikke afgrænses til kun at omfatte vognmænd, der fragter gods over 11 kg. Denne særregel, som ikke har rod i arbejdsmiljøforhold, skal efter PostNord Danmarks opfattelse fjernes inden det endelige lovforslag fremlægges.

Dertil kommer, at det ikke er rimeligt, hvis der skal betales et gebyr pr. bil, idet dette vil ramme de største vognmænd urimelig hårdt. I det administrative set up i forbindelse med udarbejdelse og behandling af tilladelserne vil der være en række stordriftsfordele, som skal komme dem med de største vognparker til gode, ellers kan tilladelsesafgiften udelukkende opfattes som en ekstra skat, der pålægges PostNord Danmark og andre større vognmænd.

I oversigten på de følgende sider har PostNord sammenfattet vores vurdering af, i hvilken udtrækning lovforslaget imødegår de centrale politiske intentioner bag at indføre en regulering af de uordnede og uholdbare forhold i dele af varebiltransportbranchen.

Med venlig hilsen

  
Jesper Buhl  
Myndighedsrelationer

## Sammenfatning af gap mellem de centrale politiske intentioner og lovforslagets konkrete indhold

Område	Intention	Konkret lovforslag	Konsekvens	Forslag til modøgelse af gap
1. Køre-hviletid	At sikre ordnede arbejdsmiljøforhold af hensyn til bl.a. chaufførernes helbredsmæssige belastning og trafikikkerhedsmæssige hensyn.	Intet.	Danske varebilchauffører vil i modsætning til lastbilchauffører og varebilchauffører i vores naboland fortsat kunne blive tvunget til opslidende arbejde under akkordlignende forhold 10-15 timer dagligt for at oppebære tilstrækkelig indtjening med helbredsmæssig og færdelsmæssige risiko til følge.	Indfør køre-hviletidsbestemmelser i en light-version med brug og kontrol af kørebøger og ved mistanke om snyd fx tjek af chaufførens scanningsdata o.l. Gør det lovpligtigt at virksomhederne skal have dokumentation for chauffør CPR no., Ruter og tidspunkter.
2. Social dumping	At sikre "selvkørende vognmænd", der indgår i et ansættelseslignende afhængighedsforhold til distributionselskabet, anstændige løn- og arbejdsvilkår (timeløn, arbejdstid m.v.).	Lovforslaget lægger op til, at chauffører i distributionsfirmaer mv. fremadrettet skal være ansat på overenskomstsmæssige vilkår.  Lovforslaget regulerer derimod ikke arbejdsvilkår og arbejdstider for de mange selvstændige selvkørende vognmænd.	For at komme i betragtning som selvkørende vognmand og kunne oppebære en tilstrækkelig dagsindtjening baseret på de lave kולי-, drop- eller turafregningspriser, der tilbydes i store dele af branchen, så vil mange chauffører fortsat være tvunget til akkordlignende arbejde i 10-15 timer dagligt.  Selvstændige vognmænd vil opnå en omkostningsmæssig konkurrencefordel ift. ansatte chauffører, som må forventes at resultere i et øget antal selvstændige selvkørende vognmænd.	Den ulige konkurrence foranlediget af ulige arbejdsvilkår kan imødegås ved at indføre køre-hviletidsbestemmelser i en light-version med brug og kontrol af kørebøger og ved mistanke om snyd fx tjek af chaufførens scanningsdata o.l.  Gør det lovpligtigt at virksomhederne skal have dokumentation for chauffør CPR no., Ruter og tidspunkter.
3. Socialt bedrageri	At reducere socialt bedrageri, sort arbejde og anvendelse af illegal arbejdskraft.	Uddannelsesbeviser og vognmandstilladelser vil forbedre kontrolmulighed ift. chauffører og sanktionsmuligheder ift. vognmænd ved gentagne ulovligheder.	Konsekvenserne af lovforslaget er især på dette område afhængige af en effektiv, reel og dermed adfærdregulerende kontrolindsats fra myndighederne.  I Varebilsudvalgets rapport udtrykker Rigspolitiet forbehold for at kunne løfte kontrollindsatsen.	Følg lovgivningen til dørs med allokering af fornødne ressourcer til myndighederne, så en løbende kontrolindsats med aktiv og synlig tilstedeværelse på veje og distributionscentre, hvor varebilerne kører til og fra, kan gennemføres.  Gør det lovpligtigt at virksomhederne skal have dokumentation for chauffør CPR no., Ruter og tidspunkter. Dermed kan det checkes om chauffører også hæver sociale ydelser selvom de har et fuldtidsarbejde og om de betaler skat som det må forventes for personer med fuldtids arbejde.
4. Konkursrytteri	At begrænse skatte-, afgifts- og momsunddragelse ved bevidst konkursrytteri. At imødegå utilstrækkelig kapitalgrundlag i vognmandsfirmar, som resulterer i ubetalt gæld til det offentlige.	"Investering" i uddannelser og tiladelsesgebyr. Krav om egenkapital pr. varebil. Sanktionsmuligheder ved manglende efterlevelse af "god skik" i form af tilbagekaldelse af tilladelser.	Lovforslaget trækker i den rigtige retning, da etablering af vognmandsaktivitet for varebiler vil kræve et vist kapitalgrundlag og mere forberedelse før etablering. Egenkapitalkravet på 13.500 kr. for én varebil er dog meget lavt, og der er risiko for, at det ikke vil være tilstrækkeligt til at imødegå konkurser. I den eksisterende godskørselslov er egenkapitalkravet 150.000 kr. for første lastbil.	Egenkapitalkravet bør forhøjes.

## Sammenfatning af gap mellem de centrale politiske intentioner og lovforslagets konkrete indhold

Område	Intention	Konkret lovforslag	Konsekvens	Forslag til imødegåelse af gap
5. Ulovlig og uforvarlig godsbehandling og transport	At øge professionaliseringen af transportbranchen ift. forsvarlig håndtering og transport af gods (imødegå fx uforvarlig omgang med farligt gods, overtrædelser af fødevarerlov og færdselsloven)	Grund- og efteruddannelsesforløb af chauffører og transportledere forventes at adressere forhold såsom transport og anden håndtering af farligt gods, temperaturkrævende gods, herunder fødevarer, overlæs, tunge løft m.v.	Fulgt op af en reel kontrol- og sanktionsindsats forventes de politiske intentioner på dette område opfyldt i rimelig grad.	Følg lovgivningen til dørs med allokering af fornødne ressourcer til myndighederne, så en løbende kontrolindsats med aktiv og synlig tilstedeværelse på veje og distributionscentre, hvor varebilerne kører til og fra, kan gennemføres.
6. Gebyr for tilladelse	At indføre en selvfinansieret administrations- og kontrolordning.	Lovforslaget foreslår et gebyr på ca. 1.500 kr. pr. tilladelse pr. 10. år.	De administrative besparelser ved myndighedernes udstedelse af tilladelser til og kontrol af vognmænd med store bilparker er ikke afspejlet af et fladt gebyr. Dermed vil gebyrordningen skævvride byrderne i branchen.	Anvend den i bemærkningerne til lovforslaget omtalte alternative gebyrmodel. Der bør som minimum kunne opnås en form for reduktion i den samlede betaling afhængig af antal varebiler, som modsvarer de administrative "stordriftsfordele" herved.
7. Uordnede tilstande i branchen med ulige konkurrence- og arbejdsvilkår	At skabe lige og fair konkurrence og ordnede arbejdsvilkår i den del af transportbranchen, der anvender varebiler til kørsel med gods for fremmed regning.	Uddannelseskra og andre krav i tilladesordning (fx egenkapital). Kra om ansættelse på overenskomstmæssige vilkår. Varebiler, som kun kører med gods under 11 kg foreslås friholdt. Udkastet til lovforslag imødegår ikke problemerne med social dumping i forhold til "selvstændige vognmænd".	Uddannelseskra og andre krav til tildeling af tilladelser er et skridt i den rette retning, hvis ledsags af en reel kontrolindsats. Det samme gælder kravet om ansættelse på overenskomstmæssige vilkår. Inden for fx pakkedistributionsmarkedet vil en 11 kg-regel imidlertid være stærkt konkurrenceforvridende, da den medfører, at dele af branchen fortsat kan operere under radaren. Derfor vil lovforslaget ikke skabe lige konkurrencevilkår i transportbranchen. Tværtimod vil virksomheder, der i forvejen har ordnede forhold, blive pålagt yderligere omkostninger og dermed vil uligheden blive øget. Samtidig vil lave effektive timelønninger til "selvkørende vognmænd" fortsætte, idet der ikke er påtænkt indført køre-hviletidsbestemmelser.	Fjern 11 kg-grænsen, så varebiler, der transporterer varer under 11 kg, også bliver omfattet og indfører kra om overholdelse af køre-hviletid på samme måde som i vores nabolande. Understøt lovregeringen med en reel kontrolindsats i et effektivt samarbejde mellem myndighederne.



## Høringssvar angående Lov om ændring af lov om godskørsel (tilladelsesordning for varebiler)

SMVdanmark takker for den tilsendte høring.

SMVdanmark mener, som vi også gav udtryk for i Varebilsudvalget, at lovforslaget skaber unødigt administrativt bøvvl, uhensigtsmæssige begrænsninger og grundlæggende usikkerhed om retstilstanden for de mange små og mellemstore virksomheder, der bruger varebiler med et andet primært formål end godsbefordring.

For håndværksvirksomheder er varebilen et uundværligt arbejdsredskab, som nu bliver omfattet af ny lovgivning man skal forholde sig til og sikre sig, at man lever op til. Hvordan er man f.eks. stillet, hvis en tømrer tager en sæk cement med til sin kollega på byggepladsen, når man alligevel er ude at køre? For håndværksvirksomheder vil der jævnligt opstå disse tilfælde, hvor godsbefordringen ikke sker som en organiseret del af virksomhedens forretningsmodel, men blot som en bedre ressourceudnyttelse den pågældende dag.

Lovgivningen vil samtidig gøre det uoverskueligt bøvlet for de små håndværksvirksomheder, der en gang imellem bruger deres varebiler til at fragte et stykke gods – og dermed forringe udnyttelsen af den investering som varebilen er – og vil som sådan udgøre en uhensigtsmæssig barriere for mindre virksomheder.

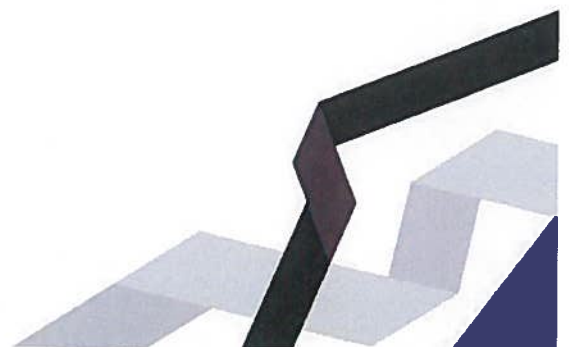
Derfor foreslog SMVdanmark i varebilsudvalget, at man ikke gik videre med forslaget, og at hvis man ville gennemføre forslaget, indrettede det med nogle bagatelgrænser, der tog højde for disse problemstillinger.

SMVdanmark mener ikke, at de foreslåede bagatelgrænser løser problemerne for håndværkere – og mener derfor fortsat, at man ikke bør gennemføre forslaget og alternativt tilføje flere bagatelbestemmelser.

På SMVdanmarks vegne

Kristian Bech  
Chefkonsulent

Islands Brygge 9. marts 2018





Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
CC: [mlo@trm.dk](mailto:mlo@trm.dk)

22. februar 2018

**Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af godskørselsloven, j. nr. 2016-5212**

Datatilsynet  
Borgergade 28, 5.  
1300 København K

Ved brev af 9. februar 2018 har Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200  
Fax 3319 3218

Datatilsynet skal i den forbindelse udtale følgende:

E-mail  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[www.datatilsynet.dk](http://www.datatilsynet.dk)

Af de specielle bemærkninger til § 1, nr. 6 fremgår følgende:

J.nr. 2018-112-0859  
Dok.nr. 463033  
Sagsbehandler  
Rasmus Jakobsen  
Direkte 3319 3215

”Godkørselslovens § 5 giver transport- bygnings- og boligministeren hjemmel til at fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, herunder hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt. Bestemmelsen foreslås affattet på ny.

Det foreslås i *stk. 1*, at ansøgning om tilladelse efter lovens § 1, stk. 1 og 2, skal indgives til transport-, - bygnings- og boligministeren digitalt med anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgninger om tilladelser efter loven indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren. Kravet kan dog afviges, hvis den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift. Bestemmelsens anvendelsesområde vil være tilladelser efter den gældende godskørselslov, jf. § 1, stk. 1, samt tilladelser på varebilsområdet, jf. § 1, stk. 2.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter, der evt. kan indgives på en anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning, ligesom persondataloven vil blive iagttaget i sin helhed.”

Datatilsynet kan hertil oplyse, at der ikke efter persondataloven<sup>1</sup> følger en forpligtelse til at etablere digitale selvbetjeningsløsninger.

<sup>1</sup> Lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger med senere ændringer.

Såfremt der imidlertid 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<sup>2</sup>.

Dette indebærer bl.a., at der skal anvendes kryptering ved fremsendelse af fortrolige og følsomme personoplysninger over internet, herunder ved brug af e-mail. Sikkerhed for autenticitet (afsenders og modtagers identitet) og integritet (de transmitterede oplysningers ægthed) må sikres i fornødent omfang ved anvendelse af passende sikkerhedsforanstaltninger.

Datatilsynet kan til orientering oplyse, at sikkerhedsbekendtgørelsen bortfalder pr. 25. maj 2018, hvor databeskyttelsesforordningen<sup>3</sup> får virkning fra. Herefter kan Datatilsynet særligt henvise til forordningens artikel 24-25 og 32.

Med venlig hilsen

Rasmus Jakobsen

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF.



## Høringssvar til forslag til lov om ændring af Godskørselsloven med svarfrist den 9. marts 2018

Region Hovedstaden ønsker, at fremme løsninger, der skaber vækst og bedre ressourceudnyttelse. Her, mener vi, at dele- og platformøkonomiske virksomheder kan bidrage.

Som beskrevet i den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi (ReVUS) ser Region Hovedstaden deleøkonomi som "vækstdriver indenfor den smarte vækst" og har en målsætning om, at "Greater Copenhagen er internationalt anerkendt for at være i front med udviklingen af deleøkonomi i 2020". Region Hovedstaden har bl.a. set på "potentialer og udfordringer" for at "mindske brug af ressourcer", "afdække barrierer" og "investere i digitale udviklings- og vidensmiljøer".

Vi håber og forventer, at det kan lade sig gøre at finde modeller, hvor virksomheder, kan udvikle sig og skabe vækst og bedre ressourceudnyttelse, samtidigt med, at der tages de nødvendige hensyn til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri, illegal arbejdskraft samt at øge trafikikkerheden.

Udkastet til ændring af Godskørselsloven i sin nuværende form vil, så vidt vi kan se, være en alvorlig barriere for innovation og transport efter dele- og platformøkonomiske 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.

Der er kun lagt op til at loven ikke skal gælde for chauffører med gods under 11 kg per kolli samt gulpladebiler under 2.000 kg. i totalvægt.

For at fremme deleøkonomien af hensyn til de nedenfor anførte fordele, anbefaler vi, at loven **ikke skal gælde** for personer i varebiler, som kører lejlighedsvis for private (en bagatelgrænse). Fx når Birger hjælper Magrethe med at hente/sælge en reol på DBA.dk eller gulloggratis.dk m.fl.

### 1. Af hensyn til ressourceudnyttelsen

- a. fordi der er 397.000 indregistrerede varevogne i Danmark, men kun 12.000 af disse benyttes til 'gods mod fremmed regning'. Dvs. at muligheden for en bedre udnyttelse af den voldsomme overkapacitet bliver umulig.
- b. fordi det vil øge handel mellem private, da det er nemmere og billigere at fragte ting man handler på fx DBA, Gul & Gratis, Tradono mv. (I øvrigt et ikke-eksisterende marked, så det handler ikke om at

tage forretning fra nogen som kører mellem private i dag. Det handler om at skabe mulighed for mere handel mellem private som ikke er der i dag, grundet prisniveau og besvær.)

**2. Af hensyn til væksten i samfundet generelt**

- a. fordi det skal være muligt for nye typer af teknologier og virksomheder at starte og vokse i Danmark (og forhåbentligt eksporteres).
- b. fordi nemhed og mindre friktion i transporten er til gavn for en transportbranche, som i forvejen har svært ved at tiltrække nok chauffører.

Med en bagatelgrænse kan ulemperne (der også er nævnt i høringsbrevet, se nedenfor) ved lovforslaget reduceres betydeligt, samtidigt med at formålet med loven bevares.

Citat fra høringsbrevet:

*"En tilladelsesordning for varebiler vil medføre en række økonomiske og administrative konsekvenser for den del af transportsektoren, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler(....) Endelig er der tale om et lovforslag, som vil vanskeliggøre deleøkonomiske tiltag"*

Med venlig hilsen



Kåre Albrechtsen  
Sektionschef  
Mobilitet og Teknologi

Justitsministeriet  
Sendt pr. e-mail til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk),  
[kbt@jm.dk](mailto:kbt@jm.dk) og [sar@jm.dk](mailto:sar@jm.dk)

27. februar 2018  
J.nr.: 2018-9020-532  
Sagsbehandler: CTS

RIGSPOLITIET

Nationalt Færdselscenter  
Polititorvet 14  
1780 København V

Telefon: 3314 8888

E-mail: [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

## **Vedr. høring over forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler)**

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har ved e-mail af 9. februar 2018 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af godskørselsloven (tilladelsesordning for varebiler).

Med lovudkastet lægges op til at etablere en tilladelsesordning for varebiler mellem 2.000 kg og 3.500 kg ved transport af pakker eller kolli over 11 kg.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen foretaget en høring af tungvognscentrene og Administrativt Center Øst. Lovudkastet giver på denne baggrund anledning til følgende bemærkninger:

### **Vægtgrænsen pr. stykgods.**

Det fremgår af lovudkastets almindelige bemærkninger, pkt. 3.2.2, at kravet om tilladelse til godskørsel med varebiler med en totalvægt over 2.000 kg alene gælder, hvis den enkelte pakke eller kolli vejer mere end 11 kg. Hensigten med denne afgrænsning er først og fremmest at sikre, at levering af aviser, reklamer og mindre forsendelser kan ske tilladelsesfrit.

Vægtgrænsen vurderes at 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.

I stedet for en vægtgrænse kan det derfor overvejes, generelt at undtage de forsendelsestyper man ønsker skal kunne køre tilladelsesfrit fra tilladelseskravet.

### **Håndhævelse**

I forhold til politiets muligheder for at håndhæve den påtænkte tilladelsesordning for varebiler skal det indledningsvis bemærkes, at Rigspolitiet kan tilslutte sig anbefalingen fra Varebilsudvalget om, at der gennemføres en nærmere udredning af håndhævelsesproblematikken, herunder ressourcespørgsmål og den praktiske adskillelse af varebiler med forskellige formål.



Rigspolitiet finder således 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 endvidere at kræve yderligere efterforskning med hensyn til om der udføres kørsel for fremmed regning, firmakørsel eller privat kørsel.

Rigspolitiet skal herudover bemærke, at lovudkastet ikke indeholder retningslinjer om det påtænke sanktionsniveau for godskørsel uden tilladelse i varebiler eller manglende medbringelse af tilladelse.

### **Økonomiske konsekvenser**

I forhold til de økonomiske konsekvenser af lovforslaget bemærkes det, at det fremgår af lovudkastet, pkt. 4, at forslaget alene vurderes at medføre mindre administrative konsekvenser for politiet i forbindelse med lovens anvendelsesområde, da politiet i dag kontrollerer overholdelsen af godskørselsloven for motorkøretøjer over 3.500 kg og da politiet efter ikrafttræden af tilladelseskravet ligeledes skal føre tilsyn med varebiler.

Rigspolitiet skal i denne forbindelse bemærke, at kontrollen af varebiler er ny kontrolopgave, der forventes at kræve yderligere ressourcer til politiet.

Kontrollen af varebiler vurderes således ikke at kunne varetages som led i den eksisterende kontrol med overholdelsen af godskørselsloven for køretøjer over 3.500 kg. Det bemærkes i denne forbindelse, at kontrollen med køretøjer over 3.500 kg varetages af de tre tungvognscentre som led i vejkontrollen med tunge køretøjer.

Vejsidekontrollen varetages primært på rastepladsen ved motorvejsnettet, hvor der er de nødvendige rammer for at kunne gennemføre kontrol af lastbiler. Selvom tungvognscentrene har kompetence til at udføre kontrollen med varebiler, er centrene etableret med henblik på kontrol af tunge køretøjer, ligesom de allokerede ressourcer er afstemt i forhold til EU's målkrav på tungvognsområdet.

Godstransport med anvendelse af varebiler under 3.500 kg vurderes primært at ske i de større byer. Kontrollen vil derfor skulle tilrettelægges særskilt fra den almindelige tungvogns kontrol, ligesom der i højere grad må forventes at skulle ske en opsøgende arbejde i forhold til finde de køretøjer, der skal kontrolleres. Der skal i denne sammenhæng opbygges et kendskab til varebilsbranchen.

Kontrol af varebiler vil således udgøre et nyt kontrolområde, der dermed vil kræve yderligere ressourcer og uddannelse af nye medarbejdere enten i tungvognscentrene eller til færdselsafdelingerne – og det vil alt andet lige også bevirke flere sager, og dermed også påvirke anklagemyndigheden ressourcemæssigt.

Det vurderes at ca. 10.600 køretøjer vil være omfattet af lovens anvendelsesområde. Ved en kontrol af 5 pct. af de omfattede køretøjer anslås en selvstændig kon-



trolindsats vedrørende godstransport i varebiler at kræve 2 årsværk svarende til en udgift på ca. 1,4 mio kr. Side 3

Såfremt vægtgrænsen pr. stykgods opretholdes, vil kontrollen desuden forudsætte anskaffelsen af nyt udstyr i form af vægte til kontrolvejning af det fragtede stykgods.

Med venlig hilsen

Erik Terp Jensen  
centerchef





19. marts 2018

/AndAre-erst

### Hørings svar vedrørende Forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel (tilladelsesordning for varebiler)

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget forslaget i høring.

TER vurderer, at lovforslaget medfører løbende administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere. Nedenfor følger en nærmere beskrivelse af lovforslagets løbende administrative konsekvenser. Slutteligt følger en vurdering af lovforslagets administrative omstillingsomkostninger, som vurderes at være mellem ca. 60 og 75 mio. kr.

TER's vurdering indeholder således ikke en vurdering af lovforslagets eventuelle øvrige efterlevelseskonsekvenser (ØEK) eller adfærdsvirkninger.

#### Løbende administrative konsekvenser:

##### *Ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning*

Det følger af lovforslagets § 1, nr. 1 (ny affattelse af § 1, stk. 2), at den, "der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed i indtil 10 år."

TER vurderer, at kravet om tilladelse medfører løbende administrative byrder, idet nytilkomne omfattede virksomheder, fremover skal indsende ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I forbindelse med ansøgningen skal ansøger bl.a. dokumentere at virksomheden har et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, dvs. i form af dokumentation af det i loven fastsatte niveau af nødvendig egenkapital eller sikkerhedsstillelse for et modsvarende beløb. Derudover består de løbende administrative byrder i, at virksomhederne hvert 10. år til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal indsende ansøgning om fornyelse af tilladelserne til godskørsel for fremmed regning.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at der årligt forventes ca. 300 ansøgninger om tilladelse til godskørsel samt ca. 150 ansøgninger om fornyelse af tilladelse til godskørsel. I tillæg hertil forventes ca. 200 ansøgninger årligt om fornyelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning fra de virksom-

#### **ERHVERVSSTYRELSEN**

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk



heder, der allerede i dag udfører godskørsel for fremmed regning, og som fremadrettet omfattes er tilladelseskravet, jf. TER's bemærkninger om de forventede administrative omstillingsomkostninger ved lovforslaget nedenfor.

#### *Afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer*

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 7 (indsættelse § 6, stk. 5), at transport-, bygnings- og boligministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

TER vurderer, at en udnyttelse af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse vil medføre løbende administrative byrder for erhvervslivet, idet virksomhederne fremover skal indsende oplysninger om anvendte køretøjer, hver gang virksomheden indsætter en anden varebil til brug for den udstedte tilladelse. Da det ikke har været muligt for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at oplyse om det forventede antal årlige anmeldelser, er det på det foreliggende grundlag ikke muligt at vurdere de administrative byrder ved bemyndigelsesbestemmelsen. TER ligger på den baggrund til grund for den samlede vurdering af de løbende administrative konsekvenser, at maksimalt 100 varebiler årligt vil blive indsat som andre varebil til brug for de udstedte tilladelser.

#### *Udfærdigelse og indsendelse af ansættelseskontrakt vedr. transportledere*

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 5 (ny affattelse af § 4, stk. 1-4), at virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, skal have ansat en godkendt transportleder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at i de tilfælde hvor transportlederen ikke ejer virksomheden 100 pct., skal der som følge af lovforslaget udarbejdes en ansættelseskontrakt til transportlederen, hvoraf bl.a. transportlederens arbejdsopgaver og minimumsvederlag skal fremgå. Ansættelseskontrakten skal indsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

TER vurderer, at kravet om udfærdigelse og indsendelse af ansættelseskontrakter til transportledere medfører løbende administrative byrder for de berørte virksomhederne. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at ca. 75 virksomheder årligt forventes at skulle udfærdige og indsende ansættelseskontrakter vedr. transportledere.

TER vurderer på baggrund af overstående, at lovforslaget medfører løbende administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet.

#### Administrative omstillingsomkostninger:

Lovforslaget vurderes også at medføre administrative omstillingsomkostninger. De administrative omstillingsomkostninger består i, at de ca. 4.100 nuværende virksomheder, der på dansk område udfører godskørsel for fremmed regninger med dansk indregistreret varebil, med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal omstille sig til den i lovforslaget foreslåede regulering.

Nedenfor følger en nærmere beskrivelse af lovforslagets administrative omstillingsomkostninger.

#### *Ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning*

Det følger af lovforslagets § 1, nr. 1 (ny affattelse af § 1, stk. 2), at den, "der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed i indtil 10 år."

TER vurderer, at kravet om tilladelse medfører administrative omstillingsomkostninger for nuværende virksomheder, der efter lovforslagets ikrafttræden omfattes af kravet om tilladelsen til godskørsel for fremmed regninger. De administrative omstillingsomkostninger består i, at de nuværende virksomheder skal indsende ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I forbindelse med ansøgningen skal ansøger bl.a. dokumentere at virksomheden har et tilstrækkeligt økonomisk grundlag, dvs. i form af dokumentation af det i loven fastsatte niveau af nødvendig egenkapital eller sikkerhedsstillelse for et modsvarende beløb.

Som beskrevet ovenfor, medfører lovforslaget at ca. 200 af disse nuværende virksomheder årligt skal indsende ansøgning om fornyelse af tilladelserne til godskørsel for fremmed regning, idet tilladelsen som nævnt udstedes med en gyldighed i indtil 10 år.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at ca. 4.100 virksomheder efter lovens ikrafttrædelse vil skulle indsende ovenstående ansøgning.

#### *Dokumentation af mindst to års erfaring for hhv. vognmand/transportleder og chauffører*

Det fremgår af lovforslaget (afsnit 3.3.1.2 samt lovforslagets § 2, stk. 3), at det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en overgangsordning fra kravet om kvalifikationsuddannelse for chauffører, der på tidspunktet for lovens ikrafttræden udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, såfremt de på tidspunktet for lovens ikrafttræden kan dokumentere mindst to års erfaring som varebilschauffør. Tilsvarende foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en overgangsordning fra kravet om varebilsvognmandskursus for vognmænd/transportledere.

TER vurderer, at kravet om dokumentation af mindst to års erfaring medfører en administrativ omstillingsomkostning for de virksomheder, der ønsker at gøre brug af denne overgangsordningen fremfor at hhv. virksomhedens chauffører og vognmænd/transportledere skal gennemføre og bestå hhv. kvalifikationsuddannelsen for varebilschauffører eller varebilsvognmandskursus. De administrative omstillingsomkostninger består i, at de nuværende omfattede virksomhederne skal, hvis de ønsker at gøre brug af overgangsordningen, ind-

sende en erklæring om udnyttelse af overgangsordningen, indeholdende den nødvendige dokumentation for mindst to års erfaring.

TER ligger til grund for vurderingen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at vognmænd/transportledere skal dokumentere erfaringskravet forskelligt alt efter, om den pågældende har været selvstændig eller ansat i en vognmandsvirksomhed. Hvis erfaringen hidrører fra drift af selvstændig virksomhed, vil transportlederen skulle dokumentere erfaringskravet ved indsendelse af regnskaber for virksomheden samt oplysning om registreringsnumre på de køretøjer, der har været anvendt. Såfremt det ikke fremgår tilstrækkeligt klart af regnskaberne, at virksomhederne har beskæftiget sig med godskørsel for fremmed regning, skal der indsendes erklæring herom fra tredjemand, f.eks. revisor. Hvis erfaringen hidrører fra ansættelse i en varebilsvirksomhed, vil transportlederen skulle dokumentere erfaringskravet i form af erklæringer fra tidligere arbejdsgivere. En erklæring skal indeholde oplysning om, hvilket arbejde ansøgeren har udført samt nøjagtig periode for beskæftigelsen.

Tilsvarende ligger TER til grund for vurderingen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at chauffører vil skulle dokumentere erfaringskravet i form af erklæringer fra tidligere arbejdsgivere i form af dokumentation for, at den pågældende er blevet aflønnet af den eller de virksomheder, hvor arbejdsgiveren har underskrevet en erklæring om, at chaufføren har erfaring fra, fx ATP-opgørelse eller skatteopgørelse.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at der forventes indsat ca. 3.280 erklæringer fsva. vognmænd og ca. 7.500 erklæring fsva. chauffører i overgangsordningen.

#### *Afgivelse af anmeldelse af køretøjer til SKAT*

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 10 (ny affattelse af § 11, stk. 1), at motorkøretøjer eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, samt varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, skal, skal anmeldes til Skat, såfremt disse anvendes til firmakørsel.

Det er vurderingen, at lovforslagets § 1, nr. 10 medfører administrative byrde omstillingsomkostninger for erhvervslivet i form antallet af eksisterende køretøjer, som efter lovens ikrafttrædelse omfattes af anmeldelseskravet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at anmeldelsen finder sted gennem en blanket på Virk.dk, at ca. 225.000 eksisterende køretøjer forventes omfattet af anmeldelseskravet.

#### *Udarbejdelse og indsendelse af ansættelseskontrakt for transportledere*

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 5 (ny affattelse af § 4, stk. 1-4), at virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, skal have ansat en godkendt transportleder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at i de tilfælde hvor transportlederen ikke ejer virksomheden 100 pct., skal der som følge af lovforslaget udarbejdes en ansættelseskontrakt til transportlederen, hvoraf bl.a. transportlederens arbejdsopgaver og minimumsvederlag

skal fremgå. Ansættelseskontrakten skal indsendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

TER vurderer, at kravet om udfærdigelse og indsendelse af ansættelseskontrakter til transportledere medfører administrative omstillingsomkostninger for de nuværende omfattede virksomheder, som efter lovens ikrafttræden omfattes af kravet om udarbejdelse og indsendelse af ansættelseskontrakter til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at ca. 1025 nuværende virksomheder forventes at skulle udfærdige og indsende ansættelseskontrakter vedr. transportledere til styrelsen.

TER vurderer på baggrund af overstående, at lovforslaget medfører administrative omstillingsomkostninger for mellem ca. 60 og 75 mio. kr. for erhvervslivet.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Morten Vestergaard Hansen

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3529 1213

E-post [morves@erst.dk](mailto:morves@erst.dk)

Med venlig hilsen

Andreas Oscar Arenfeldt



Stud.jur., Team Jura

**ERHVERVSSTYRELSEN**

**Direktionssekretariatet - Team Jura**

Telefon: 35291090

Mail: [AndAre@erst.dk](mailto:AndAre@erst.dk)