

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 vanskelige 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-tonsgrænsen på biler vil medføre, at de fleste biler på området vil blive inddraget i ordningen. I forhold til 11-kilosgrænsen 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-kilosgrænsen 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