

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål A-D om B165 (Forslag til folketingsbeslutning om, at godskørsel for fremmed regning med varebiler omfattes af godskørselsloven m.v.)

Samrådsspørgsmål A-D-TRU alm. del,
stillet til transportministeren den 24.
maj 2016:

Samrådsspørgsmål A

Ministeren bedes redegøre for, hvilke udfordringer det giver, hvis der indføres nationale særregler for varebiler, der kører for fremmed regning. Herunder om det i realiteten stiller udenlandske transportører bedre end danske samt om den foreslåede ordning ventes at medføre udflytning af danske transportvirksomheder på varevognsområdet.

Samrådsspørgsmål B

Ministeren bedes redegøre for omfanget af administrative byrder hos danske



transportører samt Trafik- og Byggestyrelsen, hvis varebiler under 3,5 ton underkastes reglerne i godskørselsloven.

Samrådsspørgsmål C

Ministeren bedes redegøre for konsekvenserne for danske transportører af det foreslåede transportkøberansvar samt den foreslåede model med arbejdstidsregler efter svensk forbillede.

Samrådsspørgsmål D

Ministeren bedes redegøre for konsekvenserne for danske transportører og deres medarbejdere af de foreslåede omfattende uddannelseskraav.

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V), Villum Christensen (LA).

Svar:

Indledning

Jeg vil gerne indlede med at takke for spørgsmålene, som giver mig anledning til at få uddybet, hvorfor forslaget efter



min bedste opfattelse ikke er godt for vores vejtransporterhverv.

Danske særregler skal kun indføres, når det er strengt nødvendigt. Vi stræber efter smidige og gunstige rammevilkår for erhvervet – ikke tunge og belastende vilkår.

Baggrund

Baggrunden for samrådet er, at det med B165 er blevet foreslået at pålægge regeringen at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de nødvendige ændringer af administrative forskrifter, der sikrer, at varebiler under 3,5 ton, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfattes af principperne i godkørselsloven og af en ordning efter svensk forbillede, der regulerer hviletidsreglerne.



I den forbindelse er der blevet stillet fire spørgsmål, A-D, som jeg vil besvare i den rækkefølge, de er stillet:

Spørgsmål A

Ministeren bedes redegøre for, hvilke udfordringer det giver, hvis der indføres nationale særregler for varebiler, der kører for fremmed regning. Herunder om det i realiteten stiller udenlandske transportører bedre end danske samt om den foreslåede ordning ventes at medføre udflytning af danske transportvirksomheder på varevognsområdet.

Hvis der for varebiler indføres danske særregler om bl.a. virksomhedens økonomi, faglige kvalifikationskrav og uddannelseskrav for chauffører, vil det medføre en ulige konkurrencesituation mellem danske varebilsvognmænd og udenlandske.

Når danske varebilsvognmænd skal opfylde flere krav end andre, f.eks. østeu-



ropæiske vognmænd, så er der tale om øgede administrative byrder og øgede omkostninger for vores danske vognmænd i forhold til andre.

Alle danske vognmandsvirksomheder baseret på varebiler vil blive bebyrdet med disse nye krav, men det vil særligt gå ud over de små virksomheder, altså enkeltmandsvirksomhederne og mindre virksomheder, da de slet ikke har samme ballast, som større virksomheder har, til at leve op til nye krav.

Det er hårdarbejdende danske selvstændige erhvervsdrivende, vi taler om her - erhvervsdrivende, der pludselig risikerer at få revet tæppet væk under sig, fordi der stilles nye krav til at opnå eller få fornyet en tilladelse.



Man kan heller ikke se bort fra, at øgede omkostninger for varebilsvognmændene vil kunne føre til øgede omkostninger for det øvrige danske erhvervsliv, hvilket heller ikke er ønskeligt.

På den baggrund kan det ikke udelukkes, at ordningen vil medføre udflytning af danske arbejdspladser på varebilsområdet, hvis det bliver for besværligt og tungt at opfylde kravene i Danmark.

Spørgsmål B

Ministeren bedes redegøre for omfanget af administrative byrder hos danske transportører samt Trafik- og Byggestyrelsen, hvis varebiler under 3,5 ton underkastes reglerne i godskørselsloven.

For at de danske varebilstransportører kan få en vognmandstilladelse i medfør af godskørselsloven, vil det medføre øgede administrative byrder og brug af



flere ressourcer. Varebilsvognmændene vil skulle opfylde nye krav, der svarer til eller minder om kravene til lastbilsvognmænd.

De vil således skulle opfylde krav om yderligere faglige kvalifikationer, dvs. bruge tid og penge gå på kursus – og det drejer sig både om vognmandskursus og chaufførkursus.

De skal også ud at sikre opfyldelse af krav om egenkapital af en vis størrelse. Hvis der skal stilles bankgaranti i denne forbindelse, vil det også koste penge. Det er altså et økonomisk belastende krav.

Dvs., alt i alt taler vi om væsentligt øgede byrder for erhvervet, som jo i hovedsagen udgøres af små og mellemstore virksomheder.



Når det drejer sig om administrative omkostninger for Trafik- og Byggestyrelsen, har styrelsen oplyst, at de antager, at der vil skulle udstedes tilladelser til dobbelt så mange virksomheder som i dag. Herudover skal der føres tilsyn med de samme virksomheder. Endvidere skal der udstedes beviser for chaufføruddannelser. På det foreliggende grundlag skønnes det at medføre et behov for yderligere ca. 6 årsværk.

Denne ekstra omkostning kan ikke umiddelbart løftes inden for de eksisterende bevillinger, hvorfor Styrelsen har oplyst, at denne udfordring vil kunne imødegås ved enten at hæve bevillingen eller ved at pålægge gebyrer for udstedelse af tilladelser. Det vil i givet fald være på hele vejtransportområdet.



Hvis der må indføres gebyrer, vil det være erhvervet, der kommer til at bære omkostningen.

Spørgsmål C

Ministeren bedes redegøre for konsekvenserne for danske transportører af det foreslåede transportkøberansvar samt den foreslåede model med arbejdstidsregler efter svensk forbillede.

Med hensyn til konsekvenserne for danske transportører af det foreslåede transportkøberansvar vil jeg gerne give et eksempel, så vi ved, hvad vi taler om:

Jeg antager her, at det, der spørges til, er ansvaret for transportkøberen.

En virksomhed køber et parti varer, der f.eks. vejer 200 kg, og beder en varebilsvognmand om at køre varerne til virksomheden. Vognmanden vælger - uden købers viden - også at læsse bilen med



andre varer, så der derved kommer overlæs på bilen. Så skulle køberen ifølge forslaget kunne blive pålagt en bøde for transportkøbers ansvar for overlæs. Det lyder altså ikke rimeligt i mine ører.

Men jeg har forstået, at transportkøberansvaret nu er taget ud af forslaget i betænkningen.

Hvad angår den foreslåede anvendelse af de svenske arbejdstidsregler, vil det have den konsekvens, at chaufføren skal føre en logbog over sine hviletider. Tilsvarende skal arbejdsgiveren også føre optagelser om chaufførens hviletider. Det skal ske for at kunne dokumentere, at chaufføren har holdt sine lovpligtige hvil.



Dvs., branchen påføres endnu en ekstra omgang administrative byrder og bøvler, som næppe står i forhold til udbyttet af reglen. Der gælder jo i forvejen generelle regler om hviletid.

Spørgsmål D

Ministeren bedes redegøre for konsekvenserne for danske transportører og deres medarbejdere af de foreslåede omfattende uddannelseskrav

De omfattende uddannelseskrav i forslaget vil også medføre en økonomisk byrde for vognmanden, som skal undvære sin medarbejder i den periode, som uddannelsen vil tage. Dvs., der vil være tale om mistede indtægter i perioden eller besværet med at finde en afløser, som jo også skal have løn.

Der vil også være tale om en økonomisk byrde for vognmanden, når vognmanden selv skal på vognmandskursus. Det be-



tyder også mistede indtægter i kursusperioden. Endvidere vil der også være flere udgifter for vognmanden til at deltage i kurser.

Når vi taler om selvkørende vognmænd bliver det helt overvældende, idet vognmanden både skal på chaufførkursus og vognmandskursus – det bliver dyrt og tidskrævende.

Afslutning

Jeg vil gerne afslutte min tale med at gentage lidt fakta fra min tale til forslaget 1. behandling:

Transportministeriet har allerede i april 2013 fået udarbejdet en konsulentrapport om spørgsmålet.

Konklusionerne i rapporten var blandt andet at:



- Kun 2,9 % af det samlede antal varebiler bruges til kørsel for fremmed regning (ca.12.400 varebiler ud af i alt 426.688 varebiler per 1. januar 2012)
- der er generelt kun en lille konkurrenceflade mellem lastbiler og varebiler, som i vid udstrækning betjener forskellige delmarkeder
- et tilladelseskrav vil medføre en øget administrativ byrde – både for erhvervet og for myndighederne

Derfor håber jeg, at I vil bære over med mig, når jeg også gentager de to spørgsmål, som jeg fremførte under 1. behandlingen, som er:



For det første, skal virksomhederne pålægges yderligere byrder? Er det virkelig nødvendigt?

For det andet, må man spørge, om en regulering reelt vil løse de problemer, som forslaget peger på - nemlig sort arbejde, socialt bedrageri og beskæftigelse af illegal arbejdskraft i transporterhvervet?

Det har jeg ærlig talt svært ved at se. Disse forhold indgår ikke i det administrative tilsyn i forbindelse med udstedelse af tilladelser til godskørsel.

Ved tilladelsesudstedelse kontrolleres hovedsageligt forhold om egenkapital, vandel og om gæld til det offentlige, og kontrollen følger EU regler herom. Det undersøges derimod ikke, om der snydes



i skat, om der sker socialt bedrageri eller, om arbejdskraft beskæftiges illegalt. Denne kontrol sker derimod ved stikprøver samt ved vejkontroller i et fælles myndighedssamarbejde med blandt andet Politi, Skat og Trafik- og Byggestyrelsen.

Jeg er meget enig med forslagsstillerne i, at social dumping og skattesnyd skal bekæmpes - ikke kun i transporterhvervet, men indenfor alle erhverv.

Jeg mener dog ikke, at løsningen er, at vi ordinerer en kur, som både er virkningsløs og byrdefuld, som vil være tilfældet med dette forslag.

Tak, det var ordene.