

## J.nr. 2021-3059 – Høringssvar til supplerende høring over udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven

### Mover

Transportministeren har den 6. september 2021 sendt et ændret udkast til lovforslag om ændring af bl.a. godskørselsloven i høring.

Mover er en virksomhed, der formidler ledige transportressourcer og kapacitet fra hundredevis af små og mellemstore professionelle vognmandsvirksomheder.

#### 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 unødige 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 indtjeningsvenner 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.

#### Problem for lejlighedsvis transport

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 indregistrerede varevogne, der tilhører private og virksomheder, bliver afskåret fra at bidrage til samfundets mobilitet og vækst. Et enormt resourcespild og umuliggørelse af dele- og cirkulær økonomi i Danmark.

En nem og tilgængelig transport og mobilitet imellem 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.

#### Sammenhæng med Vækstteam for handel og logistik

Vækstteam for handel og logistik afleverede i november 2018, med klare anbefalinger om at sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet, samt at ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked. Sidstnævnte vel at mærke ved at hjælpe digitaliseringen på vej, og ikke ved at hæmme den. Mover bakker op om vækstteamets afleverede anbefalinger, hvorfor vi her lader dette tale for os, ved at citere afsnit 5.4 og 5.5, med tilhørende anbefaling 19 og 20:

##### 5.4 Sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet

Adgangen til den rette mængde arbejdskraft er helt afgørende, hvis handels- og logistikerhvervet skal kunne klare sig og konkurrere internationalt. Beskæftigelsen i Danmark er i øjeblikket høj, og det kan mærkes hos handels- og logistikvirksomhederne, der mangler arbejdskraft. Derfor skal det sikres, at handels- og logistiksektoren bliver en attraktiv karrierevej for såvel national som international arbejdskraft. Regeringen kan medvirke til at afhjælpe manglen på arbejdskraft ved at gøre det lettere at tiltrække udenlandsk arbejdskraft til de job, hvor virksomhederne oplever en mangel på arbejdskraft. Men der skal også være fokus på karrieremulighederne i sektoren.

Særligt logistikerhvervet er udfordret på mangel på arbejdskraft. Tal fra Danmarks Statistik viser en stigende tendens for andelen af virksomheder i vejtransportbranchen, som i en given måned oplever produktionsbegrænsninger på grund af mangel på arbejdskraft. For 2018 svinger tallet mellem 16 og 33 pct. 35 En undersøgelse fra Verdensbanken viser, at der er tale om en global tendens, hvor logistikvirksomheder i hele verden har svært ved at tiltrække kvalificeret arbejdskraft på både operationelt, administrativt og ledelsesmæssigt niveau. 36 Det er afgørende for logistikerhvervet, at det sikres et tilstrækkeligt rekrutteringsniveau, og erhvervet har selv en stor opgave i at sikre, at det bliver mere attraktivt at uddanne sig inden for logistik. Vækstteamet opfordrer derfor erhvervet til at oprette et partnerskab, der sætter fokus på at tilskynde unge til at uddanne sig inden for logistikbranchen, eksempelvis gennem kampagner, der sætter fokus på karrieremulighederne.

Det er vækstteamets opfattelse, at mange lastbil og varevognschauffører starter i det små med at køre enkelte ture med varebil. Derfor skal det også være nemt at komme ind i branchen og få "smag" for chaufførjobbet. I den forbindelse ønsker vækstteamet at understrege, at de nye uddannelseskrav til chauffører af varebiler under 3.500 kg allerede inden, de har haft kontakt med branchen, vil afholde nogle fra at opsoge erhvervet. Eksempelvis studerende eller andre, der søger beskæftigelse i en kortere periode og dermed potentielt kan afhjælpe chaufførmanglen, vil helt udeblive. Vækstteamet mener, at udfordringer med socialt bedrageri og illegal arbejdskraft i stedet bør løses på en måde, der tager hensyn til chaufførmanglen.

##### Anbefaling 19 Sikre arbejdskraft til handels- og logistikerhvervet

Der skal igangsættes indsatser, der understøtter, at handels- og logistikerhvervet ikke oplever produktionsbegrænsninger som følge af mangel på arbejdskraft.

##### Konkret kan regeringen:

- Gøre det nemmere og mindre bureaukratisk at tiltrække kvalificeret udenlandsk arbejdskraft til at varetage de job i handels- og logistikerhvervet, hvor virksomhederne oplever en mangel på dansk arbejdskraft.
- Igangsætte en undersøgelse af omfanget og årsagerne til rekrutteringsproblemerne i særligt logistikerhvervet. Det skal blandt andet ske gennem dialog med relevante virksomheder med henblik på afklæning af kompetencebehov for speditører samt deres typiske veje til ansættelse i branchen.

- Arbejde for, at krav om uddannelse for chauffører af varebiler under 3.500 kg tager hensyn til rekrutteringsudfordringerne i branchen ved at åbne for, at uddannelsen skal gennemføres inden for de første seks måneders ansættelse. Alternativt kan den erstattes af en mindre byrdefuld registreringsordning, hvor chauffører med de rette kompetencer eksempelvis via en godkendelsesprocedure med hjælp af NemID kan opnå tilladelse til varebilskørsel.

##### 5.5 Ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked

Adgangen til den rette mængde arbejdskraft påvirkes også af forholdet mellem lønmodtager og arbejdsgiver. Danmark har en lang tradition for, at forholdet mellem lønmodtager og arbejdsgiver reguleres af arbejdsmarkedets parter, og vækstteamet støtter op om den danske model. Det er dog vigtigt for både handels- og logistikvirksomhederne og deres ansatte, at overenskomsterne og lovgivningen på området tager højde for den digitale udvikling og nye forretningsmodeller.

Når kundernes forbrugsmønstre ændrer sig, og butikernes åbningstider og tidspunkter for leveringstider til hjemmet udvides, er det nødvendigt med mere fleksible regler. For handels- og logistikvirksomhederne kan sådanne stive faggrænser, der binder i "gamle" forretningsmodeller, være en barriere for udvikling af virksomheder, der anvender nye forretningsmodeller. Det kan skabe ulige konkurrence mellem danske virksomheder, at medarbejdere i virksomheder, som gør brug af nye forretningsmodeller, ikke klassificeres ens på tværs af overenskomster.

Vækstteamet har observeret denne uhensigtsmæssighed i forhold til netbutikker, hvor det afhænger af overenskomsten, om medarbejderne eksempelvis må arbejde om søndagen, selvom medarbejderne i tilsvarende fysiske butikker gerne må.

En voksende andel af arbejdsstyrken, særligt blandt unge, er ansat som eksempelvis freelancere eller på projektbasis. Hvis manglende fleksibilitet i den eksisterende model får de unge til at fravælge fagbevægelsen og modellen samtidig hindrer virksomhedernes udnyttelse af nye forretningsmuligheder, vil det gavne arbejdsmarkedets parter under ét at opnå enighed om, at modellen ajourføres med fremtidens arbejdsmarked.

Heller ikke brugen af funktionærloven, som er gældende for en stor del af medarbejderne i de danske handelsbutikker er fulgt med udviklingen. Det er vigtigt, at lovgivningen er indrettet så den fysiske handel fortsat har mulighed for at tiltrække kunder samt styrke handlens konkurrenceevne over for blandt andet de globale e-handelsplatforme, hvor handel kan foregå 24/7. Vækstteamet mener, at det bør revideres, hvilke typer ansatte der bør være omfattet af funktionærlovens bestemmelser.

##### Anbefaling 20 Ajourføre den danske model med fremtidens arbejdsmarked

I lyset af kundernes ændrede forbrugsmønstre og deraf følgende nye forretningsmodeller er det bydende nødvendigt at igangsætte en indsats, der bringer arbejdsgiver- og arbejdstagerforhold ajour med fremtidens arbejdsmarked.

##### Konkret kan regeringen:

- I opfølgningen på regeringens allerede nedsatte disruptionråd og ekspertudvalget for arbejdsmiljø overveje om der er yderligere behov for initiativer ud over de allerede foreslåede og gennemførte tiltag for at forberede Danmark til fremtidens arbejdsmarked.
- Understøtte, at arbejdsmarkedets parter drøfter og finder løsninger på, hvordan overenskomster fremadrettet i højere grad kan ligestille online og offline handelsvirksomheder.

#### Vil skade mangel på arbejdskraft og byrder for virksomhederne

Ophæves 11 kg-reglen, vil de virksomheder, der ikke før skulle have lovens krav, fordi de transporterede varer under grænsen, fremover tage hensyn til dette, grundet de mindre vognmænd (eks. deltidsvognmænd). Det skaber større byrder og bureaukrati for disse, hvilket betyder, at antallet af vognmænd højst sandsynligt vil falde, og dermed skade konkurrencen.

Det er et stort problem, at man i forvejen mangler chauffører. Dette problem vil kun forværes ved ophævelsen af 11-kg reglen.

Den præsenterede model skader yderligere virksomhederne, da det er én model, der skal passe mange typer virksomheder. Mulighederne for at kombinere selvstændig virksomhed fx på deltid sammen med lønnet arbejde, vil blive hæmmet som følge af ophævelsen.

Her er det vigtigt at nævne, at det i høj grad er de mindre vognmænd, der bliver ramt, fremfor de store.

Mover bemærker i den forbindelse, at de krav, som varebilsvirksomheder fremover skal opfylde som konsekvens af ophævelsen af 11 kg-reglen, ikke passer i forhold til virksomhedens karakter og indhold sammenlignet med mange andre former for virksomhed i Danmark, hvor lignende krav ikke stilles.

Ophævelse af 11 kg-reglen vil derfor betyde store konsekvenser for os og lignende virksomheder.

#### Til skade for konkurrencen

Opretholder man 11-kg reglen vil man have større og bedre konkurrence på markedet for distribution, gennem større og mere fleksibilitet, når det kommer til levering af distribution. Men vælger man at fjerne 11 kg-reglen, vil de forøgede omkostninger inddebære dyrere transportformer for hele distributionskæden, hvilket i sidste ende er til skade for forbrugere.

Det er naturligvis skadeligt for konkurrencen.

Hvis man vælger et mere fleksibelt udbud af distribution, så bidrager det til at sikre, at der fortsat kan komme vognmænd rundt i hele landet. Det er vigtigt at tage denne slags hensyn, da vi har nogle få landdistrikter, der ikke lige så nemt kommer til distribution som de større byer. Med ophævelsen af 11 kg-reglen, kommer dette voldsomt under pres.

Det har været fremme i den offentlige debat om 11 kg-reglen, og transportministeren har også delt dette synspunkt i svar til Transportudvalget (TRU alm. del, svar på spørgsmål 565 og 591), at reglen bidrager til unfair konkurrencevilkår. Men dette er faktisk forkert. En regel, som enhver kan benytte, kan selvsagt ikke være en trædesten for unfair konkurrencevilkår.

#### 11 kg-reglen sikrer arbejdsmiljøet

11 kg-reglen er en naturlig udmøntning af "AT-vejledningen om Løft, træk og Skub". Det er netop 11 kg-reglen der forhindrer omgåelse fra Arbejdstilsynets vejledning - og dermed er sanktioner stærkere, ved en eventuel misligholdelse af 11 kg-reglen.

Vi mener således, at en fastholdelse af 11 kg-reglen i godskørselsloven vil være normerende for korrekt manul godshåndtering. Hvis man fjerner 11 kg-reglen fra godskørselsloven, vil der være inciteret til at pakke tungere. Det er et problem, fordi tungere stykgods ikke nødvendigvis kan håndteres manuelt, idet der kun i sjældne tilfælde er lift og løftegrej i varebilerne.

#### Afslutningsvis

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.

Vi vil også gøre opmærksom på, at lovændringen i 2018 udvidede godskørselsloven til at omfatte godskørsel for fremmed regning med varebiler, dog med undtagelse af 11 kg-reglen. Såfremt

transportministeren fastholder, at 11 kg-reglen er svær at håndhæve eller svær at forstå, kan en passende mulig løsning lige så vel være at fjerne varebiler fra godskørselsloven, frem for af ophæve 11 kg-reglen.

Mover skal derfor opfordre til, at 11 kg-reglen opretholdes i dens nugældende form, alternativt at lovgivningen på dette punkt ruller tilbage til før lovændringen i 2018, hvor varebiler ikke var omfattet af godskørselslovens tilladelsesordning.