

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS2010000-00037
Dato: 24-11-2015
Sagsbehandler: RIHJ

Høringsnotat

Udkast til ændring af bekendtgørelse om godskørsel og udkast til ændring af bekendtgørelse om buskørsel.

1. Indledning

Trafik- og Byggestyrelsen har den 13. november 2015 sendt udkast til ændring af bekendtgørelse om godskørsel og udkast til ændring af bekendtgørelse om buskørsel til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 23. november 2015.

Følgende organisationer m.v. har ikke haft bemærkninger til udkastene til ændring af bekendtgørelserne:

- Danske Biludlejere
- Dansk Erhverv
- DTL
- Frie Danske Lastbilsvogmænd (FDL)
- ITD.

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- DI Transport
- Danske Speditører
- 3F

- Landbrug og Fødevarer.

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Trafik- og Byggestyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger i kursiv.

De indkomne bemærkninger, der ikke er relevante for ændringsbekendtgørelserne, er ikke medtaget i nærværende notat, herunder bemærkninger om kravet til, at chaufførvirksomheder skal råde over mindst én lastbil eller én bus. Trafik- og Byggestyrelsen ser i øjeblikket på mulighederne for, at det ikke længere skal kræves, at en chaufførvirksomhed råder over mindst én lastbil eller én bus. En sådan ændring skal ske ved en ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

2. Bemærkninger

Danske Speditører udtrykker glæde over, at det fremover bliver nemmere at blive godkendt som chaufførvirksomhed, men det er muligt, at kravet skal sættes yderligere ned for at sikre ligevægt mellem udbud og efterspørgsel på transportmarkedet.

3F kan ikke tilslutte sig, at kravet til egenkapital nedsættes, da dette vil gøre det lettere for virksomheder med svagt kapitalgrundlag at etablere sig som chaufførvirksomheder. Endvidere frygter 3F, at "brodne kar" i branchen herved favoriseres på bekostning af seriøse virksomheder. 3F henviser til, at de ved de drøftelser med branchen, der henvises til i høringsbrevet, har advaret mod en nedsættelse af kapitalkravet. Der står således ikke en enig branche bag en sådan nedsættelse. 3F henviser endvidere til, at de ved overenskomstfornyelsen i 2012 aftalte nye bestemmelser om afløsere netop for at tilgodese transportvirksomhedernes ønske om yderligere flexibilitet ved kortere og uventet behov for medarbejdere.

Landbrug og Fødevarer så helst, at man vendte tilbage til den tidligere praksis før vedtagelsen af L 174, hvori chaufførudlånsordningen var gældende.

DI Transport og ATL havde helst set, at udlånsordningen var bevaret, men er tilfredse med ændringerne. Ændringerne giver lidt af den flexibilitet, som vognmandsbranchen mistede, da udlånsordningen blev afskaffet. Det er imidlertid helt afgørende, at det følges af en hurtigere sagsbehandling af tilladelserne, da branchen har behov for hurtigt og fleksibelt at kunne skaffe ekstra chauffører ved f.eks. sygdom, ekstra opgaver mv.

Det er på nær 3F en enig branche, der står bag nedsættelsen af egenkapitalkravet som ønsket efter afskaffelsen af chaufførudlånsordningen. Lempelsen af kravet til egenkapital skaber efter Trafik og Byggestyrelsens opfattelse den ønskede flexibilitet ved at gøre det nemmere at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed.

Chaufførudlånsordningen blev ophævet ved en ændring af gods- og buskørselsbekendtgørelserne i foråret 2015 med henblik på at skabe overensstemmelse med EU-retten.

Trafik- og Byggestyrelsen har hidtil anset godkendelsen som chaufførvikarvirksomhed som en selvstændig tilladelsesart. Sagsbehandlingstiden var derfor mindst 2-3 uger. Godkendelsen som chaufførvikarvirksomhed anses ikke længere for en særlig tilladelsesart, men en overbygning på den tilladelse, der er udstedt til virksomheden, og Trafik- og Byggestyrelsen vil ved modtagelse af en ansøgning om godkendelse som chaufførvikarvirksomhed fremover alene kontrollere, om kursuskravet og egenkapitalkravet er opfyldt. Dette vil medføre, at ansøgeren under normale omstændinger vil modtage en skriftlig afgørelse senest 5 arbejdsdage efter, at styrelsen har modtaget alle oplysninger til brug for ansøgningens behandling.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Erhverv
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Dansk Kollektiv Trafik
Danske Regioner
Danske Speditører
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Fagligt Fælles Forbund
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL
Landbrug og Fødevarer
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rigspolitiet
Trafikselskaberne i Danmark