

Chefkonsulent Lis Caspersen
Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

Deres ref.: FS200-000037 Vor ref.: 10-550102-001

Dato: 12.01.2011

Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Vejtransportpakken)

Dansk Transport og Logistik (DTL) har følgende bemærkninger til høringen vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Vejtransportpakken):

Indledningsvist har DTL noteret sig, at formålet med lovforslaget er at foretage den nødvendige tilretning af betingelserne for udøvelse af erhvervet som henholdsvis godsvognmand og busvognmand som følge af vedtagelse af vejtransportpakken i EU.

Desuden er det hensigten, at lovforslaget til efteråret 2011 vil blive suppleret med et mere fyldigt lovforslag, som har til formål at ændre en række forhold, som udspringer af ønsker fra branchen, overenskomstparterne og Trafikstyrelsen.

Forordningens adgangskrav ligger tæt op ad de allerede eksisterende danske adgangskrav i godskørselsloven, hvorfor lovforslaget hovedsagelig er en lovteknisk tilretning af godskørselsloven henholdsvis busloven, således at regler fra forordningen ikke gentages i dansk ret.

Der er i forordningen givet mulighed for, at medlemsstaterne kan stille yderligere krav, der skal være rimelige og ikke må medføre diskriminerende forskelsbehandling.

Med lovforslaget foreslås det at bibeholde de særlige danske krav om, at en ansøger ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, og at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Transportministeren foreslår dog ved samme lejlighed ophævelse af de særlige danske krav om:

1. Obligatorisk vognmandskursus for nye vognmænd. Herefter vil der udelukkende være et prøvekrav. Man formoder dog, at der fortsat vil være behov for afholdelse af kurser for kommende vognmænd, for at de kan opnå tilstrækkelige kundskaber til at bestå den obligatoriske prøve.
2. Højere egenkapital for de to første tilladelser udgår (i dag er kravet 150.000 kr., der er minimumsbeløbet, uanset om der kun er behov for en tilladelse). Kravet til egenkapital vil efter forslaget være 70.000 kr. for den første tilladelse, som i dag er 40.000 kr. pr. tilladelse for yderligere tilladelser, dvs. 110.000 kr. for de første to tilladelser

mod i dag 150.000 kr. Begrundelsen for de skrapere økonomiske krav på 150.000 kr. var, at man fra dansk side ønskede, at der blev stillet øgede krav til vognmandsvirksomheder for at komme ind i erhvervet for derved at højne niveauet i branchen.

I forslaget anføres det, at baggrunden for de to foreslåede lempelser er at sikre, at danske regler ikke er diskriminerende over for danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til de andre medlemslande. DTL har selv argumenteret for harmonisering af kravene EU landene imellem, men ikke nødvendigvis med laveste fællesnævner som udgangspunkt.

Hvad angår de faglige kvalifikationer vil der stadig være en prøve, men ansøger beslutter selv, hvordan vedkommende vil kvalificere sig til prøven.

Både særkravet om obligatorisk vognmandkursus og egenkapitalkravet er fastsat i den danske bekendtgørelse og har efter DTLs opfattelse intet med tilpasningen til Vejtransportpakken at gøre. Begrundelsen for de skrapere danske krav var oprindeligt, at man fra dansk side ønskede et højt fagligt niveau i den danske vognmandsbranche.

DTL er ikke tidligere blevet præsenteret for eller har hørt om de to foreslåede lempelser om kapital- og kursuskravene, og de er som nedenfor beskrevet ikke nødvendige i forbindelse med implementeringen af vejtransportpakken.

DTL er sammen med den øvrige branche blevet indkaldt til et møde d. 24. januar 2011 i Trafikstyrelsen, hvor emner til et supplerende lovforslag, som formentligt skal fremsættes til efteråret 2011, skal drøftes.

DTL foreslår derfor, at man udskyder den del af forslaget, som vedrører lempelser af kapitalkravet og afskaffelse af kursuskravet til en grundig drøftelse i forbindelse med det mere fyldige lovforslag, som skal fremsættes til efteråret 2011.

Der er ikke noget påtrængende behov for at ændre reglerne for obligatorisk vognmandkursus og egenkapitalkravet sammen med tilpasningen til Vejtransportpakken.

Hvis transportministeren ikke ønsker at udskyde den del af forslaget, som vedrører lempelser af kapitalkravet og afskaffelse af kursuskravet til en grundig drøftelse i forbindelse med det senere planlagte lovforslag om ændring af godskørselsloven til efteråret 2011, så er DTL umiddelbart betænkelig over for både forslaget om ophævelse af kravet om obligatorisk vognmandskursus og lempelsen af kapitalkravet. Umiddelbart er det at "sænke overliggeren" for den danske vognmandsbranche til laveste fællesnævner i EU, og er det kan ikke være i samfundets interesse.

For så vidt angår kravet om 3 ugers obligatorisk vognmandskursus, er dette krav med til at sikre et vist fagligt niveau indenfor branchen. Man risikerer, at det høje niveau for den danske vognmandsbranche sænkes, uagtet at der forsat er et prøvekrav. En obligatorisk uddannelse sikrer, at alle har været gennem de for en vognmand relevante emner. Desuden bliver

der også undervist i andet på vognmandskurser end emner, der er eksamen i, f.eks. økonomistyring.

Et prøvekrav uden tilknyttet kursuskrav vil ikke give samme garanti for, at tilladelsesindehaveren har det ønskelige høje niveau.

Hidtil har alle kursusudbydere være godkendt af Trafikstyrelsen. Det må formodes, at dette krav ikke længere kan/skal opretholdes, henset til at der ikke længere er et obligatorisk uddannelseskrav. Myndighedsgodkendelsen sikrer, at man på uddannelsesstederne har et vist minimumsniveau. Der er en åbenlys risiko for, at det ikke længere vil være tilfældet, og at der vil opstå mere eller mindre lødige kursusudbydere. For kommende vognmænd vil det derfor blive noget mere vanskeligt at sikre sig, at den kursusudbyder, at man vælger, har den fornødne kvalitet.

Desuden skal det bemærkes, at kursuslængden for den obligatoriske uddannelse blev udvidet for ikke så mange år siden fra 2 til 3 uger efter ønske fra branchen.

Endeligt skal det bemærkes, at der i dag eksisterer en mulighed for at få dispensation til at gå direkte til vognmandsprøve. Trafikstyrelsen kan således give dispensation, hvis det må formodes, at man har opnået de fornødne færdigheder på anden vis en gennem vognmandskursus, f.eks. gennem sin praktiske erfaring.

Med hensyn til lempelsen af kapitalkravet fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at ”der hidtil har været et ønske fra dansk side om at stille øgede krav til vognmandsvirksomheders økonomiske grundlag for at komme ind i erhvervet for derved at højne niveauet i branchen.”

I lovforslaget foreslås det at sænke kravet om egenkapital til minimumsniveauet i EU-forordningen, som er 9.000 Euro (ca. 70.000 kr.) for et køretøj og 5.000 Euro (ca. 40.000 kr.) for hvert yderligere køretøj.

DTL er også betænkelige ved denne del af lovforslaget, idet det kan bidrage til, at det bliver væsentligt nemmere at blive vognmand med en overhængende risiko for faldende kvalitet i erhvervet og tilknyttet dårligere image, som branchen som bekendt har brugt mange kræfter på at forbedre, bl.a. i forbindelse med den seneste imagekampagne fra branchen ”Vi holder DK kørende”. Desuden vil der komme vognmandsvirksomheder, der er mindre velkonsoliderede på grund af sænkelsen af kapitalkravet. Risikoen for konkurs og konkursrytteri vil dermed blive større. Medmindre man fra myndighedernes side sætter andre initiativer i værk for at sikre et bedre værn mod konkursrytteri.

DTL skal derfor henstille til, at forslaget om ophævelse af kravet om obligatorisk vognmandskursus og lempelse af kapitalkravet udgår af lovforslaget, og afventer en grundig drøftelse med branchen af de ovennævnte betænkeligheder, DTL har med de foreslåede lempelser.

DTL har ingen bemærkninger til den øvrige del af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Erik Østergaard
Adm. direktør

