

Til Folketingets Transportudvalg

København den 1. oktober 2017

Beskrivelse af problemstilling forud for foretræde

Jeg er stifter og indehaver af Mover som er en transportplatform efter deleøkonomiske principper, hvor både private og professionelle vognmænd udnytter deres overskudsressourcer (tid og plads) til at løse mindre transportopgaver for både private erhvervsliv.

Mover har mere end 4500 tilknyttede chauffører og vognmænd samt 18 ansatte på kontorer i København og Århus. Og vi har gjort alt hvad vi kan for at opbygge virksomheden indenfor gældende dansk lovgivning, bl.a. i samarbejde med SKAT, Trafikstyrelsen, Deloitte og Kammeradvokaten.

Beskrivelse fra Jens Andersen, Adm. Dir. for Solar Danmark A/S om samarbejdet med Mover:
<https://www.solar.dk/om-os/presserum/pressemeldelser/solar-og-mover-sorger-for-effektiv-varelevering-til-handvarkere/>

Jeg er selvfølgelig enig i formålene med B 165 – at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.

Det er måden hvormed reguleringen drøftes implementeret som jeg mener, vil have alvorlige negative konsekvenser for tusindvis af små, lovlige vognmandsvirksomheder og for samfundet som helhed.

Når jeg taler med nogle af de tusinder af professionelle vognmænd som er tilknyttet hos Mover, så er mange enige i målene med en regulering som B 165 – men når samtalen bliver mere konkret om selve indholdet i reguleringen, så forstummer enigheden meget hurtigt. Det forekommer, at de danske vognmænd og chauffører kun har fået præsenteret de attraktive formål og overskrifterne.

Som B 165 er lagt op til nu, så vil det sætte de små vognmænds vækst og indtjening under yderligere pres. Det vil risikere at sænke udbuddet af transport hvor der i forvejen er akut mangel. Og myndighederne skal tildeles ekstra ressourcer til at kontrollere efterlevelsen.

1. Der er allerede akut mangel på chauffører, i en branche med over 15 % årlig vækst i efterspørgslen. (DTL konjunkturanalyse 2016 viser at 50 % af vognmandsbranchen har svært eller meget svært ved at tiltrække chauffører nok.)
2. Der er ekstra højt pres på udbuddet af chauffører ved ferieresoner og højtider. (Det er normalt at der anvendes midlertidig arbejdskraft i form af studerende og lagermedarbejdere m.fl. når der er meget travlt.)
3. 49 % af branchen består af **små virksomheder** med 0-9 ansatte og en meget lav overskudsgrad, så de ekstra administrationsomkostninger ved uddannelse, certificering,

økonomisk sikkerhedsstillelse mv. vil være ekstra hårdt for denne målgruppe. (DTL konjunkturanalyse 2017)

4. Der er en meget høj udskiftning af chauffører i de små varevogne, bl.a. drevet af en mindre ungdomsgeneration og fordi det er meget få som opfatter hvervet som en langsigtet karrierevej. (Uddannelseskraft og økonomisk sikkerhedsstillelse øger ikke attraktiviteten og vil medføre store administrative byrder for de små vognmandsvirksomheder.)
5. Rigspolitiet har tilkendegivet, at det ikke er muligt at finde og kontrollere 13.000 chauffører som kører gods mod fremmed regning, ud af de mere end 397.000 små varebiler og 2.500.000 personbiler der er registreret i Danmark. (Referater af 1., 2. og 3. møde i Varebilsudvalget)
6. SKM har tilkendegivet, at der ikke er bevilliget ressourcer til mere eller bedre kontrol af de love og regler der allerede er på området. (Referater af 1., 2. og 3. møde i Varebilsudvalget)

Og så vil forslaget i sin nuværende form eliminere muligheden for deleøkonomiske initiativer, der fremmer mobiliteten og ressourceudnyttelsen i samfundet.

Hos Mover har vi allerede indført en grundig egen-regulering for at sikre kvalitet og håndhævelse:

- A. E-learning for samtlige chauffører, der medfører et højere kvalifikationsniveau og grundlæggende færdigheder i service, sikkerhed, effektivitet, forsikrings- og skattemæssige forhold.
- B. Digital registrering af alle chauffører (ikke kun vognmænd) indeholdende *fulde navn, CPR-nummer, tydeligt billede, dansk kørekort, dansk pas eller opholds-/arbejdstilladelse, dansk registreringsattest på køretøjer, 100 % ren straffeattest fra Rigspolitiet (via e-boks).*
- C. Digital dokumentation af samtlige data fra kørsler og opgaver (*tid, sted, afstand, rute, køretøj, indtjening mv.*).
- D. Digital overførsel af vederlag som dermed registreres på CPR-nummer for den udførende chauffør (og deles med myndighederne).
- E. Digitalt ID-kort for hver chauffør.

Når vi henter digitale straffeattester fra Rigspolitiet sker det vha. vores og chaufførens E-boks (og nemID). Det er en hurtig og effektiv måde at registrere og udveksle informationer med myndigheder.

Jeg vil meget gerne dele vores erfaringer med ovenstående og hvordan jeg mener, at man med moderne og digitale registreringsmuligheder kan opnå formålene i B 165 mere effektivt og så det bliver lettere for myndighederne at kontrollere efterlevelsen – uden at hæmme udviklingen for hverken vognmænd, chauffører eller samfundet.

Med venlig hilsen



Martin C. Hansen

Stifter & Adm. Dir., Mover Systems ApS