

Tak til udvalget for muligheden for at komme ind.

Jeg er kommet for at tale kort om reguleringen af varebiler under 3500 kg. efter principperne i godskørselsloven. Beslutningsforslag 165. Jeg er også medlem af Varebilsudvalget, udpeget af den tidligere Transportminister Hans Christian Schmidt, og medstifter af brancheforeningen for plattformøkonomi i Danmark.

Jeg er stifter og indehaver af Mover som er en transportvirksomhed efter deleøkonomiske principper, hvor både private og professionelle vognmænd udnytter deres overskudsressourcer (tid og plads) til at løse mindre transportopgaver for både private og erhvervsliv. Udelukkende i biler og varevogne under 3500 kg.

Det betyder, at professionelle vognmænd med biler og medarbejdere som står stille, kan sikre indtjening og bedre udnyttelse af deres ressourcer, ved at tænde Movers app og køre for vores tusindvis af kunder.

Eller at René Poulsen, som arbejder for Københavns Kommune og har sine børn hver anden uge, kan benytte tiden væk fra sine børn til, at supplere sin indtjening, og give sin familie bedre vilkår ved, at hjælpe Familien Jensen med at køre deres ting hjem fra IKEA.

Ja, Mover er inspireret af Ubers platformstanke. Men til forskel fra Uber, som vi mener har handlet afvisende og arrogant i hele Europa, så har vi gjort os mange anstrengelser for at overholde 'den danske model'.

Og ja, vi er selvfølgelig bange for, at B 165 i sin nuværende form vil lukke deleøkonomiske initiativer som Mover, som selvfølgelig vil være dyrt og ærgerligt for mig personligt og for vores 20 medarbejdere i København og Århus.

Jeg kunne tale i timer om bedre udnyttelse af de 397.000 registrerede varebiler og om de 2,5 mio. personbiler som vi har i Danmark.

Eller om konsekvenserne for trængslen i byerne, når efterspørgslen på 'Last Mile'-transport stiger med 15-20 % om året!

Men jeg er her på vegne af de knap 5000 chauffører og vognmænd som er tilknyttet hos Mover. Og for de tusindvis af små vognmænd som kun har hørt overskrifterne i B 165 – ikke om konsekvenserne af loven for dem, deres ansatte og deres kunder

Jeg er selvfølgelig enig i formålene med B 165 – at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafikikkerheden. Det samme er de tusindvis af lovlige chauffører på Movers platform.

Nogen vil måske mene, at der allerede er love til at forhindre dette. Men da jeg ikke er lovgiver, er jeg her for at påpege en bedre og mere effektiv vej gennem skoven.

Det er principperne og fremgangsmåden i godskørselsloven som vi mener, vil have en katastrofal effekt på transporten i Danmark samt de tusindvis af små, lovlige vognmandsvirksomheder, der i forvejen oplever akut mangel på chauffører og som har svært ved at udnytte deres ressourcer lønsomt.

Både lastbilerne og taxaerne har været reguleret længe, så man kan jo spørge dem, om det har haft indflydelse på attraktiviteten og dermed tiltrækningen af arbejdskraft, da de oplever akut mangel på chauffører og det allerede nu går ud over branchen og erhvervslivet som helhed.

Når jeg taler med mange af de små vognmandsvirksomheder, så mindes jeg dialogen om en trængselsring omkring København. Alle var enige i målene; bedre klima, bedre offentlig transport, flere ledige parkeringspladser, færre ulyksagligheder mv. Men da Birger fandt ud af, at det ville medføre, at han skulle have en parkeringsplads fra helvede i sin baghave, at det ville tage 30 minutter ekstra om dagen og 12.000 kr om året, at komme ind og ud af byen...så var Birger ikke så glad for trængselsringen alligevel. Det er samme reaktion fra chauffører og vognmænd, når vi drøfter konsekvenserne af B 165.

Og årsagen til vognmændenes bekymring er nok:

1. At 2/3 af branchen består af små selvstændige vognmandsvirksomheder med under 10 ansatte
2. Ca. halvdelen af disse virksomheder oplever i dag mangel på dygtige medarbejdere
3. Derfor ansætter ca. halvdelen af virksomhederne i dag medarbejdere fra andre brancher for at imødegå manglen på medarbejdere
4. Flertallet af virksomhederne præges i forvejen af lav overskudsgrad. Og udsigten til flere omkostninger, mere administration og højere adgangsbarrierer, gøre det endnu sværere for den lille virksomhed at drive lønsom forretning.
5. Dertil kommer, at den lille vognmand som får lidt flere opgaver, har brug for en fleksibel arbejdsstyrke – ligesom ved sæsonudsving – hvor det er normalt, at man trækker på studerende, lagermedarbejdere og andre for at dække udsvingene.

Vi forstår godt at det er komfortabelt at sammenligne godskørsel i vogne under 3500 kg. med de store vogne over 3500 kg. Det er jo godstransport og det er andres gods der køres med.

Men jeg har selv været chauffør i mine unge dage efter at jeg forlod det danske forsvar. Først kørte jeg med petroleum i vinterhalvåret og bagefter kørte jeg med kildevand i sommerperioden.

Og man kan bestemt ikke sammenligne opgaverne for de store lastbiler med opgaverne i de små varevogne – og derfor er det også de færreste unge mennesker som vågner en solrig forårsdag og drømmer om en langstrakt karriere som pizzabud, kildevandschauffør eller kurer.

Lad mig forklare hvorfor:

- De store vogne kører langt på hver tur, de kører til meget færre kunder per tur, hvor de skal håndtere stort og tungt gods i meget store mængder, så de skal sjældent op af trappen med godset. Dvs. at kompleksiteten er højere, men det er lønsomheden og komforten i opgaverne altså også.
- De små vogne derimod, kører 'last mile', mange små ture, typisk i byerne, de skal ofte ind og ud af bilen og næsten altid op og ned af trapper. Dvs. at kompleksiteten er lavere, men det er lønsomheden og komforten i opgaverne også.

Der er en markant højere udskiftning af chauffører i de små varevogne under 3500 kg. end der er i lastbiler. Og det er i forvejen dyrt og svært for vognmandsvirksomhederne, at finde chauffører nok.

### Lidt om problemstillingen som B 165 søger at løse

Som medlem af varevognsudvalget blev vi bombarderet med analyser og fakta fra konsulentvirksomheder og fra myndighederne.

Her er hele koen kogt ind til en knorr-terning:

1. Der endnu ikke ført dokumenteret bevis for, at problemerne er så omfangsrige som nogle vil mene. Hverken fra SKAT, Rigspolitiet, Trafikstyrelsen, fagbevægelserne, interesseorganisationerne eller de eksterne konsulenter.
2. Både SKAT, Rigspolitiet og Trafikstyrelsen har pointeret, at de ikke har ressourcer til at kontrollere efterlevelsen af B 165 på tværs af næsten 3 mio køretøjer under 3500 kg., på den måde som B 165 er lagt op til på nuværende tidspunkt.

Så nogen vil måske mene, at man bør kigge på mere nutidige løsninger på formålene i B 165.

### Digital verden

Hvis man erindrer nemlig.com skandalen i foråret 2017, så handlede den om, at en chauffør uden arbejdstilladelse kørte dagligvarer ud. Det kunne lade sig gøre, fordi nemlig.com havde indgået en aftale med vognmanden som satte en uregistreret chauffør i bilen. Det må man ikke i dag, men det forhindrede ikke vognmanden eller chaufføren.

Hos Mover bilder vi os ind, at den slags ikke kan ske, når man registrerer digitalt.

Og derfor har vi allerede indført en grundig egen-regulering for at sikre kvalitet og håndhævelse af loven:

- A. Et kort introduktionskursus (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.
- F. Rating system (Verificeret CV som anbefaling)

Det er en nem og hurtig måde for os at overholde dokumentationspligten, for chaufførene at komme ud og køre og for myndighederne at kontrollere at alt kører efter bogen.

Og fordi at vi registrerer alt på chaufførniveau, ikke kun på vognmanden som man normalt har for vane i branchen, så kan alt spores.

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.

Vi anbefaler derfor, at man lader sig inspirere af metoden hos andre myndigheder. Fx rigspolitiet som nemt udskriver straffeattester vha. e-boks. Man kunne forestille sig, at vognmænd skal registrere deres chauffører hos Trafikstyrelsen som kun godkender vognmænd og chauffører, som ikke har været dømt for fx moms eller skattesvindler – eller chauffører som ikke tidligere er dømt for trafikforseelser.

Vi vil meget gerne invitere udvalget ind til os og se hvordan vi certificerer, registrerer og dokumenterer. Kom ud og mød chaufførerne og lad jer inspirere til måder man kan opnå målene 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.

Afslutningsvis vil vi overdrage et brev fra Kåre Albrechtsen, Sektionschef for Mobilitet og Teknologi i Region Hovedstaden, som ønsker at fremme løsninger der skaber vækst og bedre ressourceudnyttelse som dele- og platformsvirksomheder kan bidrage til.

Mange tak for udvalgets tid og opmærksomhed.

## Konkurser på vejgodsområdet

Som for alle brancher under ét har antallet af konkurser på vejgodsområdet været faldende i perioden 2009-2015, hvilket er afløst af en betydelig stigning i 2016. For vejgodsbranchen har faldet i 2009-2015 har været relativt større og stigningen i 2016 relativt mindre end for alle brancher under ét. Samlet set er der således ikke noget, der tyder på, at vejgodsområdet er præget af flere konkurser end andre erhverv.

**Tabel 1. Konkurser inden for vejgodstransport ifølge tal fra DST.**

Antal konkurser	I alt	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vejgodstransport	943	176	188	141	138	88	56	68	88
Post- og kurer tjenester	251	29	31	28	26	26	35	21	55
Flytteforretninger	67	9	7	7	6	11	7	10	10
Alle brancher	42.840	5.710	6.461	5.468	5.456	4.993	4.049	4.029	6.674

Kilde: Danmarks Statistik

## Bilag B: Brev fra Region Hovedstaden



Region  
Hovedstaden

Center for Regional  
Udvikling

Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 50 00  
Direkte +45 24 63 88 88  
Web [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

Mover  
Søtorvet 5  
1371 Købehavn K  
Att.: Martin C. Hansen

Dato: 6. oktober 2017

### Tak for henvendelse vedr. forslag til folketingsbeslutning B165

Region Hovedstaden ønsker, at fremme løsninger, der skaber vækst og bedre ressourcudnyttelse. Her, mener vi, at dele- og platformøkonomiske virksomheder kan bidrage.

Som beskrevet i den Regionale Vækst- og UdviklingsStrategi (ReVUS) ser Region Hovedstaden deleøkonomi som "vækstdriver indenfor den smarte vækst" og har en målsætning om, at "Greater Copenhagen er internationalt anerkendt for at være i front med udviklingen af deleøkonomi i 2020". Region Hovedstaden har bl.a. set på "potentialer og udfordringer" for at " mindske brug af ressourcer", "afdække barrierer" og "investere i digitale udviklings- og vidensmiljøer".

Vi håber og forventer, at det kan lade sig gøre at finde modeller, hvor virksomheder, som, fx Mover kan udvikle sig og skabe vækst og bedre ressourcudnyttelse, samtidigt med, at der tages de nødvendige hensyn til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri, illegal arbejdskraft samt at øge trafikikkerheden.

Hvis Region Hovedstaden, med den viden vi har inden for bl.a. mobilitet og teknologi, kan bidrage til at finde optimale løsninger, indgår vi gerne i dialog om dette med relevante aktører.

Mange hilsner

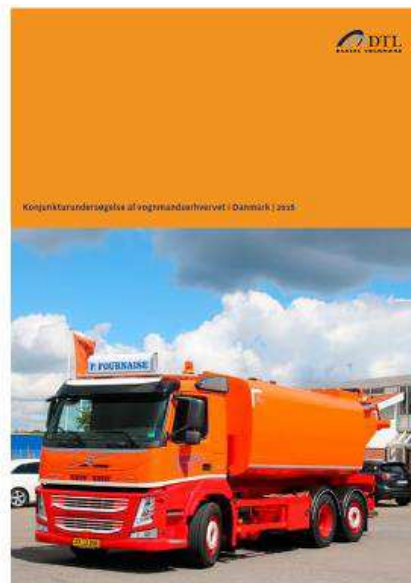
**Kåre Albrechtsen**  
Sektionschef  
Mobilitet og Teknologi

Mobil: 24 63 88 68  
E-mail: [kaare.albrechtsen@regionh.dk](mailto:kaare.albrechtsen@regionh.dk)

**Region Hovedstaden**  
Center for Regional Udvikling  
Kongens Vænge 2  
3400 Hillerød  
Tlf: +45 38 66 50 00  
Web: [www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)

## Bilag C: Udvalgte slides fra foretræde hos Transportudvalget

- 2/3 af virksomhederne har under 10 ansatte.
- Halvdelen af virksomhederne oplever mangel på medarbejdere.
- Halvdelen af virksomhederne ansætter fra andre brancher for at imødegå manglen på medarbejdere.
- Flertallet præges af lav overskudsgrad.



**mover**

we like to move it, move it!

28

**mover**

we like to move it, move it!

1



## Chauffør-mangel skal tages alvorligt

AF Carsten Gade | 7. oktober 2017 om en historie  
25. oktober 2017 13:15

Vi bærer alle et ansvar for manglen på lastbilchauffører, mener Hanne Bødker-Petersen, administrerende direktør i SCT Transport

Mens gennemsnitsalderen blandt lastbilchauffører stiger, mærker branchen i stigende grad, at de nye generationer der skal tage rattet for fremtiden simpelthen mangler. Og det bekymrer også hos SCT Transport, der er markedsførende indenfor entreprenørkørsel på Sjælland.



### Mest læste

1. Chaufførmangel presser DSV til profitorjusteringer
2. Dansk træslæmpe sætter på hold
3. Reconnor i sønderjysk affaldsopkøb
4. Sager om køre/hviletidshorer og op
5. Nye leveringer

Arbejder

INVESTER I EN NY OG EFFEKTIV TANKVGN

sted at tank diesel  
Besøg på [www.stedat-tankdiesel.dk](#)

Er du klar til at sælge din gamle bil? [Læs mere](#)

**Fredag den 25. maj**

Motorolie **12.999,-**

Relevant information fra DSV - september 2017

[Se denne mail i din browser](#)



## Kapacitetsmæssige udfordringer på vejtransportsiden

Kære kunde,

Væksten i Danmark og i Europa har for alvor fået fart på. Markedet for vejtransport er derfor præget af stigende efterspørgsel både nationalt og internationalt.

Særligt efter sommerferien har vi oplevet stigende volumener, og den positive udvikling glæder os. Men kombinationen af stigende markedsvolumener og trængsel på vejnettet i Danmark og i Europa, mangel på chauffører og større ubalancer mellem lande og regioner har medført et stort pres på kapacitetssiden.

I DSV Road i Danmark gør vi, hvad vi kan, for at sikre den gode service til vores kunder, og på vores hjemmeside kan du læse mere om situationen.

[Læs mere om de kapacitetsmæssige udfordringer på vejtransportsiden her...](#)

Har du spørgsmål til de kapacitetsmæssige udfordringer, er du som altid meget velkommen til at ringe eller skrive til din sædvanlige kontaktperson i DSV.

Med venlig hilsen,

DSV Road Danmark



Certificering, kvalitetssikring og dokumentation på chaufførniveau  
 Øger serviceniveauet og eliminerer muligheden for svindel



**POLITI** Bestilling af privat straffeattest Log ud

Bestil    Bekræftet    Bekræft    Underskriv

**Bestil** \* Skal udfyldes

Her angives oplysninger vedrørende den person, attesten vedrører.

Hermed bestilles privat straffeattest for følgende:  En borger  Flere borgere

Cpr-nr. \*

Navn \*

Sprog for straffeattest \* 

<input checked="" type="checkbox"/> Dansk	<input type="checkbox"/> Tysk
<input type="checkbox"/> Engelsk	<input type="checkbox"/> Spansk
<input type="checkbox"/> Fransk	

Hvis der er afgørelser på attesten, vil den kun blive leveret på dansk.

Vejledning om bestilling af privat straffeattest  
 Bekendtgørelse om udlevering af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister

