

Fra: Leif Tullberg [mailto:leif@tullberg.me]

Sendt: 20. december 2021 12:41

Emne: Til transport udvalget,

Til Transport udvalget,

Først tak for jeres konstruktive modtagelse af mine henvendelser,

Samt også tak til Trafikministeren for svar vedr. spørgsmål nr. 8. i forbindelse med lovforslag L 62.:

Hvor transportministeren bekræfter udgiften på kr.39,2 Mio, der vil blive pålagt

vognmænd/transportører,

Hvis Transportministerens forslag om bortfald af 11 kg's reglen vedtages.

Hidtil har vi hørt fra færdselsstyrelsen, at der ved 11 kg's reglens bortfald vil blive ansøgt tilladelser fra 1400 virksomheder.

(se side 15 i lovforslag L 62 "Derudover vil det estimerede antal på 1400 nye indehavere af nationale varebilstilladelser medføre merudgifter for færdsel styrelsen i størrelsesorden kr.4,2 mio.)

Altså må vi konstatere at færdselsstyrelsen den 10 nov. ved fremsættelsen af lovforslag L62 stadig regnede med kun 1400 tilladelser,

et tal der tilsyneladende efter mine henvendelser er steget til 5600 tilladelser.

Nu må vi forstå på færdselsstyrelsen, at hver virksomhed vil ansøge om 4 tilladelser,

Det vil givet et efter færdselsstyrelsen skøn, give antal på i alt på 5600 nye ansøgninger til tilladelser,

Denne viden er ny for mig, men jeg gør opmærksom på at selv om færdselsstyrelsens skøn er underestimeret,

udløser det ekstraomkostninger for vognmænd & transportører på kr.39,2 Mio.

herudover tabt arbejdsfortjeneste i kursusdagene på yderligere 7000 dage af minimum kr. 1000 i alt kr.7 mio.

Altså efter færdselsstyrelsens skøn vil ekstraudgiften for vognmænd & transportører vil blive : 39,2 mio. plus 7 mio. i alt 46,2 mio..

For vognmand/transportør.

Så udtaler Trafikministeren at han og færdselsstyrelsen ikke vil forholde sig til mit skøn på minimum 30.000 tilladelser,

Som tidligere nævnt af mig vil det koste 312 mio. for vognmænd & transportører, at fjerne 11 kg's reglen. (herudover et to cifferet mio. beløb i udgift for offentlige)

De 30.000 varetilladelser, der skal udstedes ved bortfald af 11 kg's reglen jeg har nævnt tidligere,

Men som Trafikministeren ikke vil forholde sig til,

Bygger på oplysninger fra DST vedr.

De 376.000 varebiler under 3500 kg. Der pt er indregistreret i Danmark.

Jeg har i mere end et halvt år undersøgt markedet for varebilskørsel, med biler under 3500 kg.

Der findes ingen tilgængelige lige statistikker, på hvor mange af dem der kører efter 11 kg's reglen.

Men jeg har talt med mere end hundrede personer i varebils-branchen eller tilknyttet branchen.

Der kan nævnes i ikke prioriteret rækkefølge:

Chauffører, vognmænd, online virksomheder, dagligvarevirksomheder, kørselsformidlere, arbejdsgiver repræsentanter,

Branche repræsentanter, pakkeselskaber, budtjenester, distributører, fagforenings repræsentanter, formænd for brancheforeninger,

Samt samtaler med personer i de største arbejdsgiverforeninger.

Listen er ikke udtømmende, men tilstrækkelig til at underbygge min antagelse, om minimum 30.000 varebiler der kører under og efter 11 kg's reglen.

Det vil føre for vidt at nævne del tal, samt de fleste oplysninger er afgivet i fortrolighed .

Men jeg vil alligevel gerne nævne at alene kørselsformidlerene, har mere end 30.000 varebiler registeret i Deres leverandørregister, en enkelt af kørselsformidlere har alene 15.000 varebiler i sit leverandør register..

Må jeg nævne at der findes flere tusinde varebilsejere, der kun kører varer for fremmed regning en til to dage om ugen.

Jeg er overbevist om at de ikke vil løse varebils tilladelse, men holde op med at køre gods mod betaling. (det vil skabe kapacitets panik)

Herudover stilles der fra det offentlige betingelse på kr. 13.500 i sikkerhed for bil nr1 herefter kr. 6750 for efterfølgende biler.

At stille sikkerhed betragtes i bankerne på lige fod med kontanter,

Det vil sige at vognmanden/transportøren for reduceret sine likviditet/kontanter tilsvarende..

Til sidst vil jeg nævne at trafikministeren i sit lovforslag L 62 remser fordele og ulemper op vedr. varebilstilladelser"

Ulemperne er mange, men i kolonnen fordele der intet??

Jeg har lige indsat et afsnit fra min tidligere henvendelse:

Men Transportministeren undgår også at nævne, den store omkostning ved tabt arbejdsfortjeneste,

På grund af henholdsvis 3 kursus dage til chauffør og 5 kursusdage til vognmand/transportør..

Indløsningsgebyr varebilstilladelse 30.000 stk. af kr.1400 = 42 mio.

Det lovpligtige kursus gennemsnits pris for kursus kr. 5000 x 30.000 i alt kr.150 mio.

plus tabt arbejdsfortjeneste for do, blanding af 3 dage for chauffør og 5 dage for vognmand.

gennemsnit 4 dage pr tilladelse, 30.000 x 4 dage af kr. 1000 pr dag i alt kr.120 mio.

I alt kr.312 mio.

Herudover årlig" ekstra varebils administration 30.000 x kr.1500 = kr.45 mio.

Der pålægges erhvervslivet og i sidste ende kunderne, samt stort kaos i den danske distribution,

Det vil jeg gerne at Transportudvalget hjælper med at få afklaret via Transportministeren.

Færdselsstyrelsen er nu kommet frem til, at de nævnte 1400 tilladelser er blevet til 5600 tilladelser.

Men der er stadig et meget stort trin op til mit skøn på 30.000 varebilstilladelser som skal udstedes hvis 11kg's reglen bliver fjernet,

jeg mener at det ærgerligt at færdselsstyrelsen skal presses,

For at komme med de tydelige oplysninger, til de politikere der skal træffe de meget alvorlige beslutninger,

Der påvirker de mange tusinde små selvstændige vognmænd/transportører, som ikke har noget offentligt talerør ..

Samt de voldsomme ekstraomkostninger, der påføres til det danske erhvervsliv.

Må jeg minde om at i Transportministerens lovforslag nr. L. 62 side 17/18/19 ikke kunne nævne en eneste positiv konsekvens/mindre udgifter Ved dette lovforslag.

BH. Leif Tullberg 50 år i dansk transport...

Jeg har vedhæftet færdsel styrelsens redegørelse af 29-03-2021 med farve på afsnit som har betydning for mine henvendelser.