

**Fra:** Leif Tullberg [mailto:leif@tullberg.me]  
**Sendt:** 6. april 2022 12:38  
**Emne:** Varebiler under 3500 kg. i Danmark..

Transportudvalget inviterer til åben høring om 11 kg-reglen den 19. april kl. 14.00-15.30 på Christiansborg.

Høringen sætter fokus på 11 kg-reglen i den nationale varebilsordning, herunder hvordan håndhævelse af reglen fungerer, hvilke konsekvenser en afskaffelse af reglen vil medføre og forslag til fremtidig regulering. I løbet af høringen vil der være oplæg fra både offentlige myndigheder, brancheorganisationer og fagforeninger.

Høringen bliver rundet af med et oplæg fra Transportministeren om regeringens fremtidige overvejelser.

\*Jeg vil gerne gøre opmærksom på at ophævelse af 11 kg's reglen vil komme til at omfatte 224.000 varebiler - ifølge motorstyrelsen..

Derfor hører jeg meget gerne Transportministerens og medlemmer Transportudvalget bemærkninger til følgende inden høringen eller på høringen:

Siden 2019 har varebiler på over 2000 kg totalvægt, som kører med gods over 11 kg skulle søge om varebilstilladelse.

Resultatet:

- a. 12.300 varebiler har opnået tilladelsen.
- b. Et stort (men ukendt) antal chauffører har været på kursus.
- c. Der er blevet ansat et ukendt antal embedsmænd til at foretage registreringen og til opfølgning.
- d. Politi, skat og andre myndigheder har skulle bruge ekstra ressourcer i et ukendt omfang.
- e. Branchen har måtte betale kr.58,2 mio. mio kr. til tilladelser, kurser, tabt arbejdsfortjeneste m.v.
- f. Trods ressourcetildelingen er ventetiden på godskørselstilladelser eksploderet.  
Dette rammer ikke bare varebilerne, men også lastbilerne, idet alle nu skal vente op mod 4 måneder på en tilladelse.

Nytteværdi:

Der er INGEN nytteværdi af varebilsloven fra 2019. Ret naturligt fordi alt det som var forbudt i forvejen er stadig forbudt – færdselsloven, arbejdsmiljøloven, udlændingeloven, skatteloven o.s.v. – og der er næppe stoppet en eneste underbetalt chauffør, fordi der er en massiv chaufførmangel og en underbetalt chauffør skifter blot til en anden vognmand.

Man skulle tro, at den kommende høring om at "afskaffe 11 kg's reglen" vil sige, at varebilsloven fra 2019 blev ophævet og erstattet af EU's regler for varebiler over 2500 kg totalvægt i international transport.... – men nej - som om det ikke er slemt nok allerede, så pønses der på, at AL godskørsel i varebiler, også under 11 kg gods ønskes omfattet - altså endnu længere ventetider, endnu mere politi, endnu flere embedsmænd – og fortsat rent beskæftigelsesterapi, fordi der er ingen nytte overhovedet.

Ophævelse af 11 kg's reglen vil komme til at omfatte 224.000 varebiler som er indregistreret - ifølge motorstyrelsen.

Der er på nuværende tidspunkt registreret 12.300 varebiler med gyldig tilladelse.

Udover ventetid, manglende fleksibilitet og chaufførmangel vil det koste erhvervet op til kr. 312 mio. kr.

Fakta:

Ifølge Motorstyrelsen er der indregistreret 371.000 varebiler under 3500 kg i dk..

Heraf er der indregistreret 64.263 varebiler imellem 2000 kg og 2500 kg.

Der er indregistreret 82.257 varebiler under 2000 kg.

Det vil indebære at ca. 224.000 varebiler fra 2500 kg til 3500 kg nu skal om registreres, enten som firmabiler eller til varebiler som gods mod betaling”

Efter Varebilsloven, hvis 11 kg's reglen ophæves..

Der er ingen der ved med sikkerhed, hvor mange firmabiler eller varebiler gods-modbetaling det omhandler.

Men vi ved nu at der har været afholdt omkostninger af erhvervet på kr.117 mio.

For at erhverve de nuværende 12.300 varebilstilladelser.

Hvis Transportministerens estimat på 5600 nye tilladelser i forbindelse med ophævelse af 11 kg's reglen er rigtig.

Vil det yderligere koste erhvervet kr. 58.2 mio.

Hvis mit estimat på 30.000 varebiler som skal have varebilstilladelser er rigtig , vil det koste erhvervet op til kr. 312 mio. uden nogen synlige gevinster..

Bedste hilsen.

50 år i dansk transport.

\*Leif Tullberg

Mob.+45 40646900

[Leif@tullberg.me](mailto:Leif@tullberg.me)