



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

28. marts 2022

2021-3527

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. marts 2022 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 62 B - Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel. (Ophævelse af 11-kg-reglen og hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg for tilladelsesordningen for national godskørsel i varebiler), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

#### **Spørgsmål nr. 69:**

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 28/2-22 fra Leif Tullberg vedrørende 11 kg-reglen, jf. L 62 B - bilag 28?

#### **Svar:**

Bilaget refererer til det sammenfattende skema under pkt. 13 i de almindelige bemærkninger til L 62 Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

Det er korrekt, at lovforslaget ifølge skemaet ”ingen” økonomiske eller administrative konsekvenser vil have for erhvervslivet. Dette ”ingen” skal imidlertid læses i sammenhæng med de uddybende bemærkninger i skemaets højrekolonne. Det fremgår heraf, at både de økonomiske og administrative konsekvenser samlet set vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Det fremgik derudover tydeligt af bemærkningerne til L 62, at lovforslaget vurderedes at have såvel økonomiske som administrative konsekvenser for erhvervet.

Den foreslåede hævelse af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg indebærer, at flere virksomheder ville undtages fra tilladelseskravet. Netto vurderedes flere virksomheder dog at skulle have tilladelse til godskørsel ved afskaffelse af 11 kg-reglen. Specifikt fremgik det af pkt. 7 i de almindelige bemærkninger, at:



*”Afskaffelse af 11-kg-reglen for national varebilskørsel samt indførelse af en international tilladelsesordning for varebiler vil medføre øgede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.*

*Herudover hæves vægtgrænsen for varebiler, som udfører national godskørsel for fremmed regning, og som er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, fra 2.000 kg til 2.500 kg, således at vægtgrænsen stemmer overens med reglerne for international godskørsel i varebiler, som er EU-reguleret.*

*Afskaffelse af 11-kg-reglen indebærer, at virksomheder, som udfører national godskørsel for fremmed regning i varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Dette indebærer, at også virksomheder, som fragter gods med en samlet vægt på 11 kg pr. stykgods eller derunder, skal leve op til kravene vedrørende gæld til det offentlige, vandel, faglige kvalifikationer, egenkapital, overenskomst m.v.*

*Ændringen af vægtgrænsen fra 2.000 kg til 2.500 kg medfører ligeledes, at anvendelsesområdet for godskørselslovens nationale varebilsregler indskrænkes. De virksomheder, som i dag benytter varebiler med en tilladt totalvægt på over 2.000 kg, men ikke over 2.500 kg, vil således ikke længere være omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2. Hvor mange virksomheder, der på nuværende tidspunkt benytter sig af varebiler, som har en tilladt totalvægt på over 2.000 kg, men ikke over 2.500 kg, til udførelse godskørsel for fremmed regning, er uvist.*

*Det er dog Færdselsstyrelsens vurdering, at der er flere virksomheder, som omfattes af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, ved afskaffelse af 11-kg-reglen end virksomheder, som undtages fra tilladelseskravet ved at vægtgrænsen hæves fra 2.000 kg til 2.500 kg. Lovforslaget indebærer således en stigning af antallet af virksomheder, som skal have en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 2.*

*Udstedelse af nationale varebilstilladelser vil blive gebyrpålagt svarende til den gældende ordning i dag for varebiler.*

*Varebiler med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, men ikke overstiger 3.500 kg og som udfører international godskørsel for fremmed regning, omfattes ligeledes af godskørselsloven. Dette indebærer, at virksomheder, der udfører international godskørsel for fremmed regning, skal have en tilladelse efter den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 1, stk. 3, når*



*de anvender varebiler. Udstedelse af fællesskabstilladelser til varebiler vil ikke blive gebyrpålagt, som tilfældet er for de nationale varebilstilladelser.*

*Hvor stor en andel af de danske varebilsvirksomheder, som udfører godskørsel for fremmed regning i Danmark, der ligeledes udfører international godskørsel inden for EU er uvist. DTL-Danske Vognmænd har oplyst, at data for varebiler ikke er veludbygget. Det er dog DTL-Danske Vognmænds vurdering, at danske virksomheder ikke udfører international godskørsel i varebiler i et væsentligt omfang. Andelen af virksomheder, som alene udfører international godskørsel i varebiler vurderes på nuværende tidspunkt forholdsvis lavt.*

*Herudover udvides personkredsen, som tages i betragtning ved vandelsvurderingen ved ansøgninger om fællesskabstilladelser til gods- og buskørsel, til også at omfatte virksomheders administrerende direktører. Dette indebærer, at der skal afholdes udgifter til indhentelse af domsudskrifter, såfremt der på baggrund af den indledende vurdering af straffeattesten er behov for yderligere oplysninger til brug for den endelige vandelsvurdering. Til brug for den endelige vandelsvurdering, skal det endvidere vurderes, hvorvidt denne personkreds har været involveret i tidligere virksomheder og det kan i den forbindelse være relevant at indhente yderligere oplysninger i form af redegørelse fra tredjemand.*

*Samlet vurderes det, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med tilsyn og nyansøgninger både for virksomheder, der er omfattet af eksisterende tilladelser og for virksomheder som nu omfattes pga. det nye krav om tilladelse til international kørsel med varebiler. Disse konsekvenser vurderes samlet set at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.*

*Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke påvirker forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.”*

Med venlig hilsen

Trine Bramsen