

Anbefalinger fra Varebilsudvalget

1. Baggrund

Den 31. maj 2016 vedtog et flertal i Folketinget beslutningsforslag B 165 om, at godskørsel for fremmed regning med varebiler omfattes af godskørselsloven mv. Det vedtagne beslutningsforslag lyder som følger:

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de nødvendige ændringer af administrative forskrifter, der sikrer, at varebiler under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfattes af principperne i godskørselsloven.

Der skal bl.a. stilles krav inden for følgende områder:

- Faglige kvalifikationer.
- Økonomi.
- Restancer til det offentlige.
- Vandel og god skik.
- Virksomhedsform og forretningssted.
- Uddannelse af varebilschauffører.

Som opfølgning på beslutningsforslaget blev Varebilsudvalget nedsat. Udvalget skulle se på en mulig ny regulering for varebiler, der kører godskørsel for fremmed regning med fokus på, om det ønskede formål med beslutningsforslaget – at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden – kan opnås ved at lade varebiler under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfatte af principperne i godskørselsloven, eller om de ønskede formål bedre kan opnås på andre måder og eventuelt ved anden lovgivning end godskørselsloven. Kommissoriet for udvalgets arbejde findes i bilag 1.

Som led i udvalgets arbejde er konsulentvirksomheden Incentive blevet bedt om at opdatere deres rapport fra 2013 om ”Godstransport for fremmed regning med varebiler under 3,5 t”. Den opdaterede rapport findes i bilag 2¹.

1.2. Definition af godskørsel for fremmed regning

Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med en lastbil eller et vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller på anden måde er knyttet til den registrerede bruger af bilen. Der er krav om tilladelse efter godskørselsloven, når der med en lastbil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 3,5 tons udføres godskørsel for fremmed regning. Varebiler med påhængskøretøj med en vogntogsvægt over 3,5 tons er således allerede i dag omfattet. Tilladelsen skal medbringes i køretøjet under kørslen.

Udførelse af firmakørsel kræver ikke tilladelse. Der er tale om firmakørsel, hvis der kun transporteres gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Godskørslen må kun være en hjælpefunktion i virksomhedens samlede aktiviteter.

¹ Incentiverapport, 2017: ”Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler”.

International godskørsel for fremmed regning er i vidt omfang EU-reguleret.² Sondringen mellem tilladelsesfri firmakørsel og godskørsel for fremmed regning, der kræver tilladelse efter godskørselsloven, er enslydende med de EU-retlige definitioner på området.

2. Overvejelser om indførelse af en tilladelsesordning for varebiler

Gennem hele udvalgsforløbet har der været forskellige tilkendegivelser om relevansen af en tilladelsesordning for varebiler under 3.500 kg, der kører gods for fremmed regning. Det har i udvalget ikke været muligt at opnå enighed om, hvorvidt der kan anbefales indført en tilladelsesordning for varebiler.

Forskellige argumenter – både for og imod en tilladelsesordning – har været fremført af medlemmerne i udvalget. Argumenterne for at indføre en tilladelsesordning har blandt andet været, at en sådan vil medvirke til at skabe ordnede forhold i branchen, herunder bekæmpe snyd, bedrageri, konkursrytteri og overlæs i varebilsbranchen. Argumenterne mod at indføre en tilladelsesordning har blandt andet været, at man med ordningen vil ramme en masse lovlige virksomheder med administrative og økonomiske byrder, som ikke står mål med resultaterne, herunder at man ikke kan håndhæve ordningen og komme snyd og bedrageri mv. til livs.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har forespurgt Danmarks Statistik (DST) om data for konkurser for virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med varebiler. DST har oplyst, at det ikke er muligt at få specifikke konkurstal for godskørsel for fremmed regning med varebiler. På baggrund af tilgængelige data fra Danmarks Statistik er det dog muligt at udlede følgende: 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.

En kreds i udvalget (3F, DTL, og FDL) kan anbefale en tilladelsesordning, som fremført i B 165. **En anden kreds i udvalget** (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, Håndværksrådet, ITD og Mover) kan ikke anbefale en tilladelsesordning, som fremført i B 165. Det skal understreges, at de følgende konstateringer og anbefalinger fra udvalget skal ses i lyset af disse overordnede tilkendegivelser.

2.1 Overordnede problemstillinger

Udvalget har drøftet forskellige overordnede problemstillinger, der anbefales overvejet i forbindelse med en tilladelsesordning.

Udvalget bemærker, at en tilladelsesordning kun vil gælde danske virksomheder, hvilket rejser spørgsmålet om konkurrence i forhold til udenlandske virksomheder. I forlængelse heraf bemærkes det dog, at andre europæiske lande f.eks. Sverige, Norge, Finland, Holland, Tyskland og Frankrig har en tilladelsesordning, og at regler for cabotagekørsel allerede gælder for køretøjer under 3.500 kg.

Med godskørselslovens sondring mellem tilladelsesfri firmakørsel og godskørsel for fremmed regning, der kræver tilladelse, vil der kunne opstå situationer, hvor det efter den nuværende formulering i loven

² Se artikel 1, stk. 5, litra d) i Europa-Parlamentets og Rådets Forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

kan være uklart, om en håndværker kører tilladelsesfri firmakørsel eller godskørsel for fremmed regning, fx når håndværkeren ved indkøb materialer i et byggemarked tager materialer med til brug for en anden håndværkers arbejde uden at modtage betaling herfor.

Udvalget anbefaler, at det overvejes nærmere, om der kan foretages præciseringer af definitioner, således at der ikke opstår uhensigtsmæssige situationer eller øgede administrative byrder for håndværkere eller andre, der transporterer fremmed gods uden at modtage betaling herfor.

Endelig anbefaler **udvalget**, at det overvejes, om en tilladelsesordning uhensigtsmæssigt vil komme til at omfatte f.eks. personer, der står for distribution af aviser og blade eller lignende i f.eks. udkantsområder eller byer. Det bør således overvejes, om disse kan undtages fra kravet om tilladelse, herunder om der kan fastsættes en bagatelgrænse knyttet til f.eks. indtjening eller andre økonomiske forhold.

3. Sammenhæng mellem krav i godskørselsloven og formål i B 165

Udvalget har drøftet sammenhængen mellem krav i godskørselsloven og formål i B 165 – bekæmpelse af sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.

Indsatsen med at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft er blevet drøftet i udvalget med deltagelse af myndighedspersoner fra Skatteministeriet, Beskæftigelsesministeriet og Rigspolitiet. Der er i den forbindelse blevet gjort opmærksom på, at kontrolindsatserne ofte sker i et samarbejde mellem flere myndigheder, herunder mellem SKAT, Rigspolitiet og Beskæftigelsesministeriet/Arbejdstilsynet. Ud fra de foreliggende oplysninger i beslutningsforslaget og betænkningen fra 19. maj 2016 er det SKATs vurdering, at B 165 ikke får betydning for SKATs kontrolmuligheder.

En kreds i udvalget (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, Håndværksrådet, ITD og Mover) konstaterer på baggrund af de fremlagte undersøgelser og analyser i udvalgets arbejde, at indførelse af en tilladelsesordning for varebiler overordnet set ikke vil medvirke til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft, fordi illegal arbejdskraft, socialt bedrageri og sort arbejde allerede i dag er ulovligt og er reguleret ved anden lovgivning. **En anden kreds i udvalget** (3F, DTL og FDL) er af den overbevisning, at en tilladelsesordning vil have en præventiv effekt og medføre en professionalisering af branchen. Herudover konstaterer **et samlet udvalg**, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke fører tilsyn med, om der foregår sort arbejde i vognmandsforretningerne. Den opgave er forankret hos SKAT. Hvis forhold om sort arbejde skal inddrages i styrelsens arbejde med tilladelser, så kræver det, at der foreligger beviser for sort arbejde, og at styrelsen bliver orienteret herom fra SKAT eller politi. Det skal her bemærkes, at SKAT kun kan udlevere fortrolige oplysninger til en anden myndighed, hvis betingelserne i forvaltningsloven § 28 er opfyldt.

For så vidt angår trafiksikkerhed, har Incentive undersøgt, om varebiler, der kører gods for fremmed regning, er involveret i flere ulykker end varebiler, der anvendes til firmakørsel. Incentive konkluderer på baggrund af tal fra Danmarks Statistik, at varebiler, der kører gods for fremmed regning, er involveret i færre ulykker end varebiler, der anvendes til firmakørsel.

Det fremgår også af rapporten, at der ikke er noget, der indikerer, at varebiler, der kører gods for fremmed regning, i højere grad er involveret i uheld med alvorlige personskader.

Udvalget konstaterer, at der ikke er ført dokumentation for, at kravene i godskørselsloven, herunder faglige kvalifikationer, vandel og god skik, uddannelse af varebilschauffører samt løn- og arbejdsvilkår for chauffører vil have mærkbar effekt for trafiksikkerheden.

4. Krav for at drive vognmandsvirksomhed med lastbiler vs. indhold i beslutningsforslag og Europa-Kommissionens forslag til vejpakke

Der er dels i en EU-forordning, dels i godskørselsloven fastsat krav, som skal opfyldes for at opnå tilladelser til godskørsel for fremmed regning med lastbil.

Nedenstående oversigt sammenholder de nuværende krav i godskørselsloven (GL) og godskørselsbekendtgørelsen (GB) med B 165, herunder bemærkningerne i ændringsforslaget stillet den 30. maj 2016 af Kim Christiansen, og Europa-Kommissionens forslag til Vejpakke.

Tabel 1. Oversigt over krav i godskørselsloven og B 165

	Godskørselslovens regler	B 165	Europa-Kommissionens Vejpakke vedr. varebiler
Faglige kvalifikationer	Transportlederen skal inden for de seneste 10 år have gennemført et kursus godkendt af TBST med varighed på 144 lektioner (GB § 9, stk. 1, nr. 3).	Vognmandskursus inden for 10 år, der er af kortere varighed end det nuværende for lastbiler.	Ingen krav.
Økonomi	Egenkapital på 150.000 kr. for de første 2 tilladelser og 40.000 kr. for hver efterfølgende tilladelse (GB § 8, stk. 1).	Egenkapital fastsættes efter niveauet i sammenlignelige lande.	Virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. Varebilsvognmænd skal have kapital på 1.800 € for første tilladelse og 900 € for hver efterfølgende tilladelse.
Restancer til det offentlige	Ikke forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover (GL § 3, stk. 1, nr. 2 og § 4, stk. 1, nr. 3).	Som godskørselslovens regler.	Ingen krav
Vandel og god skik	Udøve virksomheden i overensstemmelse med god skik inden for branchen (GL § 3, stk. 1, nr. 3 og § 4, stk. 1, nr. 5). Transportlederen må ikke være dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for	Som godskørselslovens regler.	Ingen krav.

	udøvelsen af erhvervet (GL § 4, stk. 1, nr. 4).		
Virksomhedsform og forretningssted	Krav om, at virksomheden er etableret på dansk område og hjemmehørende her i landet. Virksomheden skal være registreret i Det Centrale Virksomhedsregister, og alle virksomhedsformer er tilladt (GL § 1, stk. 1 og 3, stk. 1 og stk. 2).	Som godskørselslovens regler.	Virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af medlemsstaterne.
Ansættelseskontrakt	Transportlederens arbejdsopgaver og et vederlag på mindst 15.000 kr. om måneden skal fremgår af ansættelseskontrakten. Hvis transportlederen tillige er chauffør, skal den pågældende i stedet have overenskomstmæssig aflønning som chauffør og derudover modtage et vederlag på mindst 50.000 kr. om året.	Transportlederen skal have et minimumsvederlag, og dette skal fremgå af ansættelseskontrakten. Beløbet fastsættes efter nærmere undersøgelser, men skal være lavere end vederlaget for lastbilsvogmænd.	Ingen krav.
Løn- og arbejdsvilkår	Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster (GL § 6, stk. 3).	Som godskørselslovens regler.	Ingen krav.
Uddannelse for chauffører	Krav om kvalifikationsuddannelse (grunduddannelse, der tager henholdsvis 4 eller 8 uger afhængig af deltagerens alder) og efteruddannelse for chauffører (1 uges varighed).	Kvalifikationsuddannelse (grunduddannelse) og efteruddannelse for varebilschauffører skal tilpasses varebiler og være af kortere varighed end for lastbilchauffører.	Ingen krav.

4.1. Europa-Kommissionens vejpakke

Europa-Kommissionen har den 31. maj 2017 fremlagt et forslag til revision af reglerne om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (revision af forordning 1071/2009). Forslaget skal nu forhandles i EU.

Kommissionen foreslår, at anvendelsesområdet for den nuværende forordning udvides, så anvendelsesområdet også inkluderer varebiler (køretøjer under 3.500 kg.). Samtidigt foreslår Kommissionen, at virksomheder, som udelukkende anvender varebiler, undtages for en række bestemmelser i forordningen, som der nationalt kan fastlægges regler om. Disse undtagelser gælder kravene i:

- Artikel 3, stk. 1 (b) om, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal udvise god vandel.
- Artikel 3, stk. 1 (d) om, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have de nødvendige faglige kvalifikationer.
- Artikel 4 om transportleder
- Artikel 6 om opfyldelse af vandelskravet
- Artikel 8 om opfyldelse af kravet om faglige kvalifikationer
- Artikel 9 om fritagelse fra prøve
- Artikel 14 om erklæring om uegnethed som transportleder
- Artikel 19 om administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne
- Artikel 20 om attestering af faglige kvalifikationer

Det betyder, at de primære krav til virksomheder, som udelukkende anvender varebiler, er kravet i artikel 3, stk. 1 (a), om at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et faktisk etableret og varigt forretningssted i en af medlemsstaterne og kravet i artikel 3, stk. 1 (c) om, at virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skal have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag.

En kreds i udvalget (3F og FDL) anbefaler, at de nuværende krav i godskørselsloven til køretøjer over 3.500 kg gennemføres. **En anden kreds i udvalget** (DTL) anbefaler, at kravene i B 165 til en tilladelsesordning varebiler gennemføres – dog med undtagelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår. **En tredje kreds** i udvalget (Danske Medier, Danske Speditører, DI, FK Distribution, H.P. Therkelsen, ITD og Mover) anbefaler, at der afventes fastsættelse af krav på EU-plan. **En fjerde kreds i udvalget** (Dansk Erhverv) forholder sig ikke til, om der skal være en tilladelsesordning, men anbefaler, at en eventuel tilladelsesordning ikke indeholder krav om løn- og arbejdsvilkår.

5. Overvejelser om vægtgrænse

Som led i udvalgets arbejde har der været overvejelser og diskussion om muligheden for at fastsætte en nedre vægtgrænse for varebiler omfattet af et tilladelseskrav.

I henhold til forordning nr. 1072/2009 er godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer over 3.500 kg underlagt et tilladelseskrav. Forordningens vægtgrænse er en minimumsgrænse, der bestemmer, at køretøjer over 3.500 kg skal have tilladelse, men forordningen fastsætter ikke regler for køretøjer under denne vægtgrænse. Forordningen forhindrer således ikke, at der nationalt fastsættes en lavere grænse.

5.1 Køretøjer og vægtklasser

Der er forskellige typer af biler, der anvendes til at transportere gods og er her inddelt i vægtklasserne 0-2.000 kg, 2.001-2.500 kg samt 2.501-3.500 kg.

a) Køretøjer i vægtklassen 0-2.000 kg:

Køretøjer i vægtklassen 0-2.000 kg betegnes som små varebiler eller små og mellemstore personbiler. Det er f.eks. biler som Mercedes-Benz Citan, Toyota Yaris eller VW Golf. Når disse køretøjer benyttes erhvervsmæssigt til kørsel af varer for fremmed regning, vil det ofte være f.eks. pizzabude eller andre, som udbringer varer af mindre størrelse og omfang.

b) Køretøjer i vægtklassen 2.001-2.500 kg:

Køretøjer i vægtklassen 2.001-2.500 kg betegnes som mellemstore varebiler eller større personbiler. Det er f.eks. Ford Mondeo, VW Caddy eller Volvo V60. Disse køretøjer benyttes erhvervsmæssigt eksempelvis af repræsentanter eller sælgere, som anvender dem for at komme rundt i landet (personbiler), eller som servicebiler og biler til f.eks. pakker og gods af mindre omfang og vægt (varebiler).

c) Køretøjer i vægtklassen 2.501-3.500 kg:

Køretøjer i vægtklassen 2.501-3.500 kg betegnes som varebiler i den tunge vægtklasse eller som store personbiler. Det er f.eks. Mercedes-Benz Sprinter, VW Transporter eller Volvo XC90. Varebilerne benyttes eksempelvis erhvervsmæssigt i håndværkerfag (murer, entreprenør, elektriker, VVS). Derudover anvendes disse køretøjer i pakkeservicevirksomheder (eksempelvis Post Nord, GLS og Bring), kurérvirksomheder og i avisdistribution.

5.2 Vurdering af konsekvenser ved ændret vægtgrænse

a) Afskaffelse af vægtgrænse

Hvis den nugældende vægtgrænse på 3.500 kg fjernes, vil alle, der er etableret på dansk område, og som udfører godskørsel for fremmed regning med et dansk registreret køretøj eller vogntog, skulle have en tilladelse i henhold til godskørselsloven. En sådan løsning, hvor al kørsel for fremmed regning kræver tilladelse, vil betyde, at tilladelsesområdet vil blive meget bredt og blandt andet medføre, at f.eks. madudbringning, herunder pizzaer, sushi og lignende i personbiler for virksomheder, hvor chaufføren ikke er ansat, bliver omfattet. Det samme vil gøre sig gældende for eksempelvis tjenesten vigo.dk, som er en deleøkonomisk indkøbs- og udbringningstjeneste udviklet af REMA 1000, hvor private kan hjælpe med at handle dagligvarer ind for eksempelvis naboen, eller den platformøkonomiske tjeneste Mover, hvor private også kan bringe mindre varepartier ud i deres personbiler.

Det medfører også, at f.eks. pensionister, som omdeler eller fordeler aviser eller reklamer i en personbil, omfattes. Der vil være om en vidtgående udvidelse af det eksisterende tilladelsesområde med et betydeligt større omfang af administration til håndtering af tilladelsesudstedelse for sådanne kørsler med personbiler, som særligt på grund af køretøjets størrelse kun vil kunne rumme en begrænset mængde gods. I lyset heraf er den potentielle risiko for konkurrenceforvridning i forhold til det traditionelle godserhverv formentlig meget begrænset.

b) Fastsættelse af ny lavere vægtgrænse

Det er køretøjer i vægtklassen 2.500-3.500 kg, som udgør de køretøjstyper, som almindeligvis betragtes som varebiler. Sådanne biler har en højere lastevne og kan benyttes til transport af en større mængde gods. Hvis der fastsættes en nedre vægtgrænse på f.eks. 2.500 kg, fokuseres der på køretøjer af en vis størrelse og lastevne, hvorved det undgås, at personbiler, der benyttes til kørsel af små godsmængder, underlægges et tilladelseskrav.

En kreds i udvalget (3F, DTL og FDL) anbefaler principielt set, at der ikke fastsættes en nedre vægtgrænse, således at alle køretøjer, der kører gods for fremmed regning, omfattes af tilladelsesordningen, dvs. ikke kun tung godstransport med varebiler, men fx også kurérkørsel. **En anden kreds i udvalget** (DI, H.P. Therkelsen, ITD og Mover) anbefaler, at en vægtgrænse - ifald der måtte opstå en situation, hvor der gennemføres en særlig tilladelsesordning for varebiler i Danmark - bør være så høj som mulig, fx 3.000 kg (alternativt 2.800 kg eller 2.500 kg.) **En tredje kreds i udvalget** (Dansk Erhverv) anbefaler, at hvis der fastsættes en bagatelgrænse, kan den være knyttet til f.eks. indtjening eller andre økonomiske forhold eventuelt i sammenhæng med en nedre vægtgrænse.

6. Håndhævelse

Kontrol af varebiler, som vil være omfattet af en tilladelsesordning, har været drøftet i udvalget. Nogle medlemmer i udvalget har gjort opmærksom på, at ved indførelse af en tilladelsesordning skal det sikres, at myndighederne har de fornødne ressourcer og redskaber til at kontrollere lovgivningen.

Rigspolitiet har i den forbindelse gjort opmærksom på, at der kan være udfordringer forbundet med en tilladelsesordning for varebiler under 3.500 kg, der kører gods for fremmed regning:

- Kompetencerne findes i dag kun i tungvognscentrene, som er bemandet ud fra en vurdering af, hvor mange tunge køretøjer en medarbejder kan kontrollere årligt.
- En tilladelsesordning vil derfor kræve flere ressourcer til enten generel færdsel eller til tungvognscentrene. I forlængelse heraf skal disse ressourcer have den fornødne uddannelse/efteruddannelse.
- Kontrolområdet vil blive ændret fra motorvejsnettet til byzone, hvilket ikke giver samme muligheder for multikontrol, hvor der er kontrol af flere fagområder.
- Der skal opbygges kendskab til varebilsbranchen.
- Det vil måske kræve grundigere efterforskning med hensyn til kørsel for fremmed regning/firmakørsel/privat kørsel samt biler på papegøjeplader.

Herudover har udvalget drøftet udfordringen med, hvordan man i praksis kan kende forskel på en varebil, der kører gods for fremmed regning, og en varebil, der kører firmakørsel eller privatkørsel. I den forbindelse blev muligheden for en mærkatordning diskuteret, hvor der blev peget på, at en mærkatordning kan føre til, at varebiler med mærkatet bliver kontrolleret, mens de øvrige varebiler ikke bliver kontrolleret og dermed kan køre ulovligt.

På den baggrund anbefaler **udvalget**, at håndhævelsesproblematikken, herunder ressourcespørgsmål og den praktiske adskillelse af varebiler med forskellige formål, udredes yderligere.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

7.1 Erhvervet

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil betyde nye administrative og økonomiske byrder for de virksomheder, der er omfattet af ordningen.

I drøftelserne i udvalget er der i den forbindelse taget udgangspunkt i de krav, der i dag stilles til lastbilvognmænd og lastbilchauffører og ikke til de krav, der fremgår af ændringsforslaget til B 165. Der er endvidere lagt til grund, at der etableres en overgangsordning for vognmænd og chauffører, der på

tidspunktet for lovens ikrafttræden udfører godskørsel for fremmed regning med varebiler. Disse vognmænd skal ikke gennemføre vognmandskursus og kan opfylde restancekravet ved at indgå en afdragsordning, og chaufførerne skal ikke gennemføre grundlæggende chaufførkursus, men alene efteruddannelse.

Virksomhederne vil have administrative omkostninger anslået til 1.000 kr. i forbindelse med ansøgning om tilladelse. De vil endvidere skulle opfylde krav til egenkapital, der er 150.000 kr. for de to første tilladelser og 40.000 kr. for hver efterfølgende tilladelse. Hvis virksomheden ikke opfylder kravet ved et revideret regnskab eller åbningsbalance, må der påregnes udgift til revisorerklæring på ca. 5.000 kr. eller 4.000 – 8.000 kr. årligt for en bankgaranti. Endvidere vil der skulle etableres en afdragsordning med SKAT, hvis virksomheden eller transportlederen har restancer til det offentlige på over 50.000 kr.

Nye vognmænd vil skulle gennemføre et vognmandskursus, der koster 10.000– 24.000 kr. Eventuelle chauffører skal aflønnes i henhold til gældende kollektive overenskomster for chauffører.

Hvis virksomheden drives i selskabsform, og transportlederen ikke er enejer, skal den pågældende aflønnes med min. 15.000 kr. om måneden. Er transportlederen tillige chauffør, skal den pågældende i stedet have overenskomstmæssig aflønning som chauffør og derudover modtage et vederlag for arbejdet som transportleder på mindst 50.000 kr. om året.

Førere af varebiler, herunder selvkørende vognmænd, vil skulle deltage i efteruddannelse af fem dages varighed og nye chauffører i grundlæggende uddannelse af 20 dages varighed. Deltagerbetalingen er 110 kr. pr. dag med mulighed for at få udbetalt VEU-godtgørelse (kompensation for tab af løn) i kursusperioden.

7.2 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen - gebyrfinansiering

Der har været en drøftelse i udvalget om indførelse af en gebyrmodel i forbindelse med en tilladelsesordning for varebiler under 3,5 tons, der udfører godskørsel for fremmed regning. Det fremgår også af kommissoriet, at udvalget skal diskutere dette emne.

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil betyde nye, administrative opgaver for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som p.t. ikke er finansieret.

Den eksisterende tilladelsesordning for lastbiler (over 3,5 tons) og busser finansieres via bevilling på finansloven. Dog således, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens arbejde med udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser til lastbil- og buschauffører er finansieret via et gebyr på 120 kr.

Det er vurderingen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gennemsnitlige årlige omkostninger til udstedelse af tilladelser og efterfølgende tilsyn vil være på ca. 3,1 mio. kr.³ ved indførelse af en tilladelsesordning for varebiler.

Estimatet er baseret på, at styrelsens arbejde med udstedelse af tilladelser og tilsyn alene vedrører den varebilsflåde, som i dag er registreret til at køre med gods for fremmed regning (dvs. ca. 12.000 varebiler). Såfremt varebiler registreret til firmakørsel, almindelige personbiler og mindre køretøjer

³ Det er forventningen, at ressourceforbruget vil være større i år 1 efter ordningens indførelse.

fremover vil være omfattet af en tilladelsesordning, vil antallet af påkrævede tilladelser være væsentligt større, hvilket også vil gælde styrelsens omkostninger til administration af ordningen⁴.

Størrelsen af et fremtidigt gebyr for erhvervet afhænger af den konkrete gebyrmodel.

Tabel 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver ved en tilladelsesordning

	Udstedelse af tilladelser til kørsel	Tilsyn med virksomheders tilladelser	Udstedelse af chaufførbeviser	Godkendelse og tilsyn med uddannelsessteder
Varebiler (under 3,5 tons)	<u>I dag:</u> Ingen regulering. <u>Fremadrettet:</u> Driftsmanko – kan finansieres via gebyr.	<u>I dag:</u> Ingen regulering. <u>Fremadrettet:</u> Driftsmanko – kan finansieres via gebyr.	<u>I dag:</u> Ingen regulering. <u>Fremadrettet:</u> Driftsmanko – kan finansieres via gebyr.	<u>I dag:</u> Ingen regulering. <u>Fremadrettet:</u> Driftsmanko – kan finansieres via gebyr.
Lastbiler (over 3,5 tons) og busser	<u>I dag:</u> Finansieret via bevilling på finansloven. <u>Fremadrettet:</u> Nuværende ordning fortsætter eller omfattes gebyrfinansiering.	<u>I dag:</u> Finansieret via bevilling på finansloven. <u>Fremadrettet:</u> Nuværende ordning fortsætter eller omfattes gebyrfinansiering.	<u>I dag:</u> Gebyrfinansieret. <u>Fremadrettet:</u> Nuværende ordning fortsætter.	<u>I dag:</u> Gebyrfinansieret. <u>Fremadrettet:</u> Nuværende ordning fortsætter.

Udvalget anbefaler, at der ikke indføres en gebyrordning til at finansiere de nye, administrative opgaver for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. **Udvalget** anbefaler i forlængelse heraf, at der som led i den politiske prioritering tilføres midler til at dække den merudgift, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventes at få med de nye administrative opgaver.

Udvalget anbefaler, at der skal være en overgangsordning, så erhvervet og uddannelsessteder har mulighed for at indrette sig på tilladelsesordningen, og at en eventuel tilladelsesordning skal evalueres løbende.

⁴ Det er på det nuværende grundlag ikke muligt at estimere, i hvilket omfang andre køretøjer end varebiler registreret til godskørsel for fremmed regning fremover vil være omfattet af en tilladelsesordning, men tallet kan være meget stort og afhænge af en evt. fastsat vægtgrænse.