



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

8. december 2021

2021-3527

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 24. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 62 – Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international kørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 8:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 23/11-21 fra Leif Tullberg vedrørende 11 kg's reglen, jf. L 62 - bilag 4?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at afskaffelse af 11 kg-reglen vil medføre, at potentielt 1.400 virksomheder, der tidligere var undtaget af krav om varebilstilladelse, vil blive omfattet af kravet. Estimatet er dog behæftet med stor usikkerhed, da det er uvist, hvordan markedet vil tilpasse sig de nye krav. Herudover er det uvist, hvor mange tilladelser en virksomhed har behov for, da dette varierer fra virksomhed til virksomhed. Færdselsstyrelsen har i forhold til nedenstående beregninger taget udgangspunkt i, at der i gennemsnit ansøges om fire tilladelser pr. virksomhed. Dette vil medføre, at der i forbindelse med reglernes ikrafttrædelse vil være 1.400 virksomheder, der tilsammen ansøger om ca. 5.600 varebilstilladelser.

Færdselsstyrelsen er derfor heller ikke enig i vurderingen af, at forslaget vil medføre 30.000 ansøgninger om en varebilstilladelse som det ellers fremgår af henvendelsen. Ej heller henvendelsens vurdering af øvrige omkostninger.



Af tabel 1 og 2 nedenfor fremgår Færdselsstyrelsens foreløbige estimater over økonomiske konsekvenser for erhvervet som blandt andet følger af krav om uddannelse, som en ændring af varebilsordningen potentielt kan medføre for erhvervet.

Tabel 1: Efterlevelsomkostninger for erhvervet som følge af krav om uddannelse

	Antal	Pris (kr.)	Total (kr.)
Vognmandsuddannelse	1.400	8.500*	11.900.000
Chaufføruddannelse	5.600	1.857**	10.400.000
Efteruddannelse (hvert 5 år)	5.600	220	1.232.000
Total			23.532.000

Bemærkninger til tabel 1:

Prisen* for et vognmandskursus varierer mellem 7.000 kr. til 10.000 kr. Prisen på 8.500 er derfor et gennemsnit af disse to beløb.

Prisen** for en chaufføruddannelse af 3 dages varighed er ca. 400 kr., hvis chaufføren er AMU-tilskudsberettiget og ca. 3.300 kr. hvis chaufføren ikke er tilskudsberettiget. Prisen på 1857 kr. er sat ud fra en forudsætning om, at halvdelen af medarbejderne, der skal på kursus er tilskudsberettiget.

Foruden ovenstående omkostninger vil der være omkostninger til gebyrbetaling til Færdselsstyrelsen for udstedelse af tilladelser og udstedelse af varebilschaufføruddannelsesbevis *jf. tabel 2.*

**Tabel 2: Gebyr**

	Antal	Pris (kr.)*	Total (kr.)
Gebyr for udstedelse af varebilstilladelse	5.600	2.530	14.200.000
Gebyr for udstedelse af varebilschaufføruddannelsesbevis	5.600	270	1.512.000
Total			15.712.000

Bemærkninger til tabel 2:

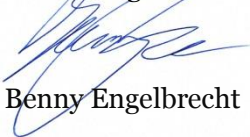
Prisen* er angivet i gebyrsatsen for 2022.

Det bemærkes, at ovenstående estimater over erhvervsøkonomiske konsekvenser ikke fremgår af selve lovforslaget, da der i lovforslaget er lagt op til, at der kan fastsættes overgangsordninger for igangværende virksomheder jf. lovforslagets § 4, stk. 5. De erhvervsøkonomiske omkostninger til uddannelse mv. vil således i høj grad afhænge af, hvilke overgangsbestemmelser der bliver fastsat – og dermed, hvor stor den gruppe er, der vil blive pålagt byrderne. Omkostningerne vil derfor blive endeligt kvalificeret i forbindelse med udarbejdelse og offentlig høring af de nævnte overgangsordninger på bekendtgørelsesniveau.

Det bemærkes endvidere, at der vil være administrative omkostninger for erhvervet forbundet med ansøgning om tilladelse, men at disse vurderes til at være under 4 mio. kr., og derfor ikke kvalificeres yderligere. Dette fremgår også af lovforslag L62.”

Herudover kan jeg henvise til besvarelse af L62 spørgsmål nr. 9.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht