

## UDKAST

### Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v.  
og lov om private fællesveje (Opgavebortfald på  
Transportministeriets område)

### § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet «
2. Overalt i loven ændres »forordning nr. 1072/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«

3. § 1, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 2-5.

4. § 2, stk. 4, ophæves.

5. I § 3, stk. 1, ændres »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 2«.

6. § 3, stk. 2 og 3, ophæves.

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 2-4.

7. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1«.

8. I § 3, stk. 5, der bliver stk. 3, ændres »stk. 1-4« til: »stk. 1 og 2«.

9. I § 3, stk. 6, der bliver stk. 4, udgår »stk. 2, nr. 3, og«.

10. I § 4, stk. 1, ændres »stk. 1 eller 3« til: »stk. 1 eller 2«.

11. § 4, stk. 2 og 3, ophæves.

## UDKAST

12. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 2, udgår »stk. 2, nr. 4, og«.
13. I § 5, stk. 1, ændres »§ 1, stk. 1-3« til: »§ 1, stk. 1 og 2«.
14. I § 5, stk. 2, ændres »§ 1, stk. 1-3« til: »§ 1, stk. 1 og 2«.
15. § 5, stk. 3, ophæves.
16. I § 6, stk. 1, ændres »§ 1, stk. 1 og 3« til: »§ 1, stk. 1 og 2«.
17. I § 6, stk. 4, udgår »og 3«.
18. I § 6, stk. 9, ændres »§ 1, stk. 1, 2 eller 3« til: »§ 1, stk. 1 eller 2«.
19. I § 6 a, stk. 1, udgår »eller 2«.
20. § 6 a, stk. 2, ophæves.
- Stk. 3 bliver herefter stk. 2.
21. § 6 a, stk. 4, ophæves.
- Stk. 5-8 bliver herefter 3-6.
22. I § 6 a, stk. 6, der bliver stk. 4, ændres »stk. 5« til »stk. 3«
23. § 6 a, stk. 7, der bliver stk. 5, affattes således:
- »Stk. 5. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, tilsvarende anvendelse.«.
24. § 6 a, stk. 8, der bliver stk. 6, ændres »stk. 3 og 4« til »stk. 2«.
25. I § 6 c, stk. 4, ændres »§ 6 a, stk. 5« til »§ 6 a, stk. 3«.
26. Overskriften før § 7 affattes således:
- »*Delegation, klageadgang m.v.*«
27. § 7 ophæves.

## UDKAST

**28. § 11, stk. 1**, affattes således:

»Stk. 1. Et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, skal, såfremt motorkøretøjet, vogntoget eller varebilen anvendes til firmakørsel, anmeldes til SKAT, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1. Det samme gælder for en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2. Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom.«.

**29. § 12, stk. 1**, affattes således:

»Stk. 1. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, kan foruden i de i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 4, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3,
- b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid,
- d) Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, Rådets forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),
- e) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- f) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
- g) skatte- og afgiftslovgivningen,
- h) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport,
- i) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,

## UDKAST

- j) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
  - k) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
  - l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
  - m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
  - n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
  - o) lovgivning om handelsret,
  - p) lovgivning om erhvervsansvar eller
  - q) konkurslovgivning eller
- 2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.«

**30.** § 12, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-8 bliver herefter stk. 2-7.

**31.** § 12, stk. 3, 2. pkt., der bliver stk. 2, 2. pkt., ophæves.

**32.** I § 12, stk. 4, der bliver stk. 3, udgår », eller stk. 2, nr. 1 og 2«.

**33.** § 12, stk. 5, der bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 og 2, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.«

**34.** § 12, stk. 7, der bliver stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, tilbagekaldes efter stk. 1-4 eller artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet eller nægtes fornyet, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 3 henholdsvis § 4.«

## UDKAST

**35.** To steder i § 12, stk. 8, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1-3« til »stk. 1 eller 2«.

**36.** I § 12 a, udgår »og § 12, stk. 2 nr. 1,«.

**37.** § 13, stk. 1, affattes således:

»Stk. 1. En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.«

**38.** § 13, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b.«

**39.** I § 13, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,« til »§ 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,«.

**40.** § 13, stk. 4 affattes således:

## UDKAST

»Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 4 og § 12, stk. 5, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.«

**41.** § 17, stk. 1, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 1, stk. 1-3, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,
- 3) overtræder De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel eller
- 4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2. «

## § 2

I lov offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:

**1.** § 87 affattes således:

»Vejmyndigheden kan, når vejens vedligeholdelse, hensynet til etablering, tilsyn og vedligeholdelse af ledninger eller til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

*Stk. 2.* Vejmyndigheden kan kræve træer og anden beplantning ved vejens areal fjernet, nedskåret eller studset, når denne beplantning udgør en nærliggende fare for vejen, dens udstyr og færdslen på vejen.

*Stk. 3.* Vejmyndigheden kan lade arbejdet udføre for ejerens regning, hvis vejmyndighedens krav efter stk. 1 og 2 ikke efterkommes inden for en fastsat frist.

## UDKAST

*Stk. 4.* Stk. 1 og 3 gælder for hegn, jf. lov om hegn. Hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller fastslås dette ved et hegnssyn, afholder vejmyndigheden udgifterne til de pålagte arbejder.«

**2.** I § 132, *stk. 1*, indsættes efter »stk. 2«: »og stk. 4«.

**3.** I § 132 indsættes som nyt stk. 2 og 3:

»*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, kan dog ikke påklages. Afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser kan ikke påklages.

*Stk. 3.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 2.«

Stk. 2-9 bliver herefter til stk. 4-11.

### § 3

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2024, som ændret ved § 38 i lov nr. 679 af 3. juni 2023 og § 1 i lov nr. 1568 af 12. december 2023, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 60 udgår »86,«, og der indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 2.* § 86 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.«

**2.** I § 87, *stk. 2*, indsættes efter »retlige spørgsmål«: »jf. dog stk. 3«.

**3.** I § 87 indsættes efter stk. 2 som nyt stk. 3 og 4:

»*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 2 a, § 6, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1, § 27, stk. 1, § 30, § 31, stk. 2, § 32, stk. 2 og 4, § 41, stk. 2 og 3, § 54, § 56, stk. 3, § 60, stk. 2, § 61, § 63, stk. 2 og 4, og § 66 kan dog ikke påklages. Afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser kan ikke påklages.

## UDKAST

*Stk. 4.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 3.«

Stk. 3-7 bliver herefter til stk. 5-9.

### § 4

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

*Stk. 2.* Sager efter lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, hvor kommunalbestyrelsen senest den 31. december 2024 har truffet endelig afgørelse, kan indbringes for Vejdirektoratet, efter de hidtil gældende regler.



# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Afskaffelse af den nationale varebilstilladelse
2.1.1.	Gældende ret
2.1.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.2.	Nedlæggelse af Vejtransportrådet
2.2.1.	Gældende ret
2.2.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
2.3.	Ændring i den administrative rekursordning i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje
2.3.1.	Gældende ret
2.3.2.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser

## UDKAST

8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Det følger af regeringsgrundlaget ”Ansvar for Danmark”, at det er tid til et opgør med regler og bureaukrati. Unødige administration skal fjernes og sagsbehandlingen skal målrettes.

Formålet med lovforslaget er at nedlægge en række lovbundne opgaver på Transportministeriets område som led i regeringens initiativ om opgavebortfald og effektiv ressourceanvendelse og skal bidrage til at dæmme op for stigningen i antallet af statsligt ansatte.

Regeringen har efter gennemgang af det statslige arbejdsprogram observeret, at der er sket en væsentlig stigning i antallet af statsligt ansatte akademikere. En af årsagerne bag er den stigende mængde tilsyns- og kontrolopgaver, der varetages af offentlige myndigheder, og det tegner et billede af, at offentlige ressourcer ikke prioriteres skarpt nok. På den baggrund iværksætter regeringen et initiativ om politisk prioriteret opgavebortfald for at dæmme op for udviklingen og begrænse stigningen i antallet af statslige årsværk.

Regeringen ønsker i den forbindelse at begrænse kontrol fra statens side og nedbringe tilsynstrykket, der direkte såvel som indirekte pålægges virksomheder og myndigheder.

Som led i dette initiativ er der på Transportministeriets område identificeret en række opgaver, der foreslås bortfaldet med virkning fra 1. januar 2025. Visse af opgaverne er imidlertid lovbundne og kan kun bortfalde ved lovændring, hvorfor dette lovforslag er nødvendigt i relation til disse opgaver.

Lovforslaget vil medføre offentlige besparelser, mindske myndighedernes administrative byrde og samtidig understøtte Transportministeriets indsats for at gøre det lettere for danske virksomheder at drive transportvirksomhed på vejområdet i Danmark. I den forbindelse vil lovforslaget ikke alene have en positiv effekt på offentlige myndigheders økonomi i form af besparelser og mindre bureaukrati, men også mindske den administrative og

# UDKAST

økonomiske byrde for danske virksomheder og således bidrage til en sundere konkurrence.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Afskaffelse af den nationale varebilstilladelse

#### 2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af lov om godskørsel (herefter godskørselsloven) § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører national godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt mellem 2.500 kg og 3.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, (herefter kaldt national godskørsel med varebil), skal have tilladelse hertil (herefter kaldt national varebilstilladelse). Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Kravet om en national varebilstilladelse blev indført ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel. Tilladelsesordningen blev senest ændret ved lov nr. 638 af 18. maj 2022, hvor ordningens anvendelsesområde blev justeret således, at de omfattede varebilers vægtgrænse stemmer overens med vægtgrænserne for de køretøjer, der er omfattet af reglerne for international godskørsel med varebil jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (herefter godsforordningen), og ved lov nr. 757 af 13. juni 2023, hvor anvendelsesområdet blev præciseret som led i implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/738 af 6. april 2022 om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Ved varebil forstås et køretøj, der er indrettet til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg jf. pkt. 024 - Varebil N1 i bilag 1 i bekendtgørelse nr. 922 af 9. juli 2024 om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Foruden den nedre og øvre grænse for køretøjernes tilladte totalvægt gælder tilsvarende en nedre vægtgrænse for godset, før godskørselslovens krav om national tilladelse finder anvendelse. Det enkelte stykgods (kolli) skal veje mere end 11 kg før, at transporten er omfattet af tilladelseskravet. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Denne regel betegnes også som 11 kg-reglen. Enhedens samlede vægt er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet for godskørselslovens § 1, stk. 2.

## UDKAST

Vægtgrænsen sikrer blandt andet, at omdeling af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.v. kan ske uden national varebilstilladelse. Tilladelsesfri kørsel er dog ikke derved afgrænset til alene at gælde levering af aviser og reklamer, idet vægtgrænsen gælder for kørsel med alle typer af gods.

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 2 og 3, hvilke betingelser virksomheder skal opfylde for at få udstedt en national varebilstilladelse i henhold til § 1, stk. 2.

Tilladelser i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, kan jf. § 3, stk. 2 meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover og 3) udviser god vandel, jf. bestemmelsens stk. 6.

I tillæg hertil fremgår det af godskørselslovens § 3, stk. 3, at tilladelsen meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der, ud over at leve op til ovenstående krav, har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

Førend der kan ske meddelelse af en national varebilstilladelse, skal virksomheden, jf. godskørselslovens § 4, stk. 2, desuden have en godkendt transportleder, som faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

For at blive godkendt som transportleder i en virksomhed, der udfører national godskørsel med varebil i medfør af godskørselslovens § 1, stk. 2, skal det i henhold til lovens § 4, stk. 2, sikres, at vedkommende 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, 4) udviser god vandel, jf. bestemmelsens stk. 4, 5) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde, 6) er bosiddende i et EU- eller EØS-land og 7) har de nødvendige faglige kvalifikationer.

Endvidere forudsættes det i godskørselslovens § 6, stk. 4, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 2, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Derudover fremgår det af godskørselslovens § 12, stk. 2, at en tilladelse i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, såfremt indehaveren må antages

## UDKAST

ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange overtræder de i § 12, stk. 2, nr. 1, oplyste forhold eller oparbejder sig en ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover jf. § 12, stk. 2, nr. 2.

Endeligt følger det af godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1-2, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder tilladelseskravet i § 1, stk. 2, m.v., eller overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør heraf.

Reglerne for meddelelse af en national varebilstilladelse i medfør af godskørselslovens § 1, stk. 2, forudsætter således både en forudgående kontrol af ovenstående tilladelseskrav jf. § 3, stk. 2 og 3, og et løbende tilsyn med tilladelses-indehavere og transportledere, for at sikre den løbende overholdelse af tilladelseskravene, jf. § 12, stk. 2 og 4, samt § 17, stk. 1, nr. 1-2.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I henhold til godskørselslovens § 2, stk. 4, udarbejder Færdselsstyrelsen hvert år en redegørelse til Folketinget om den nationale tilladelsesordning for varebiler. Det fremgår af redegørelserne, at den nationale tilladelsesordning for varebiler giver anledning til vedvarende problemer for både myndigheder og virksomheder.

Den daværende transportminister nedsatte derfor i april 2022 en arbejdsgruppe, der fik til opgave at kigge på ordningen, herunder særligt 11 kg-reglen og blandt andet udarbejde anbefalinger til at forhindre omgåelse.

Arbejdsgruppen afrapporterede til transportministeren i august 2024. Det fremgår heraf, at der i arbejdsgruppen er uenighed om, hvorvidt 11 kg-reglen bør bevares, om reglerne skal fortsætte uændret eller om hele varebilstilladelsesordningen bør fjernes. Som det ligeledes fremgår af afrapporteringen, omgås tilladelseskravet af visse varebilsvognmænd, eksempelvis ved at ompakke gods til under 11 kg per stykgods, som stables, så chaufføren herefter bærer flere stykgods under 11 kg ad gangen til og fra motorkøretøjet, hvorfor kravet i sin nuværende form ikke har den tilsigtede effekt. Afrapporteringen afspejler dermed blandt andet de

## UDKAST

håndhævelsesmæssige udfordringer, som fremgår af Færdselsstyrelsens årlige varebilsredegørelser til Folketinget.

Omgåelsen af reglerne er til betydelig ulempe for virksomheder, der drager omsorg for at leve op til tilladelseskravene. Dette skaber en forvridding af konkurrencen, hvilket hæmmer udvikling og innovation på området.

Ordningen skaber derudover en forvridding af arbejdsmarkedssituationen, idet nogle virksomheder, som leverer stykgods over 11 kg, skal efterleve lovens krav om at følge løn- og arbejdsvilkår for varebilschauffører, og dermed afholder større omkostninger, stilles dårligere i konkurrencen, da andre virksomheder, der leverer stykgods under 11 kg, ikke er omfattet af tilladelseskravet.

Transportministeriet oplever desuden, at sammenspillet mellem den nationale tilladelsesordning for varebiler og den internationale varebilsordning i medfør af godsforordningen giver anledning til udfordringer i praksis. Det fremgår eksempelvis af varebilsredegørelsen for 2022 af 28. juni 2023, at varebilsvognmænd har haft udfordringer med at orientere sig i sammenhængen mellem de to ordninger, herunder særligt i forhold til dokumentation af økonomisk grundlag, hvilke faglige kvalifikationer der kræves, samt hvornår kørslen kræver henholdsvis en tilladelse til national godskørsel med varebil og en fællesskabstilladelse til international godskørsel med varebil.

Transportministeriet vurderer på den baggrund, at den nationale tilladelsesordning for varebiler, herunder særligt 11 kg-reglen, skaber fortolkningsproblemer og medfører unødvendige administrative byrder for erhvervslivet og myndighederne. I tillæg hertil bemærkes det, at det i praksis ofte er svært at anskueliggøre karakteren af den enkelte kørsel med henblik på at vurdere, om en varebilsvirksomhed er omfattet af tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Transportministeriet finder derfor, at tilladelsesordningen ikke har haft den tilsigtede effekt på varebilsområdet. Ordningen er svær at håndhæve i praksis, og der eksisterer et ikke ubetydeligt antal virksomheder, der forsøger at undgå at efterleve tilladelseskravene. Som følge af ordningens juridiske og administrative udfordringer har det været vanskeligt at begrænse omgåelsesmulighederne og forhindre den omgåelse, der finder sted blandt virksomheder.

Tilladelsesordningens nytteværdi og effekt vurderes i lyset af ovenstående betragtninger ikke at stå mål med den administrative byrde, som

## UDKAST

tilladelsesordningen medfører for både offentlige myndigheder og erhvervslivet.

Det foreslås derfor at fjerne tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2.

Den foreslåede ændring vil indebære, at den nationale tilladelsesordning for varebiler ophæves, så national godskørsel med varebil ikke vil være omfattet af godskørselslovens anvendelsesområde og krav om tilladelse uanset om man kører med stykgods, som er over eller under 11 kg.

Ved at fjerne tilladelseskravet vil administrationen forbundet med denne form for transport bortfalde både hos varebilsvirksomheder og i Færdselsstyrelsen, idet virksomheder, der kun udfører national godskørsel med varebil ikke længere skal opfylde godskørselslovens krav til varebilsvognmænd. Det vil således ikke længere være et statsligt anliggende at sikre løn- og arbejdsvilkår for varebilsschauffører, når de udfører national godskørsel i varebil. Reguleringen vil fremadrettet være op til arbejdsmarkedets parter, i tråd med danske model.

Der vil med den foreslåede ændring herefter alene kræves tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, eller international godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg jf. godskørselslovens § 1, stk. 3. For så vidt angår sidstnævnte vil ændringen også medføre, at der på dette område opnås en minimumsregulering i forhold til EU-retten idet godsforordningen ikke pålægger medlemslandene at indføre et tilladelseskrav til national godskørsel med varebil.

### **2.2. Nedlæggelse af Vejtransportrådet**

#### 2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af godskørselslovens § 7, stk. 1, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse. Det følger desuden af bestemmelsens stk. 2, at Vejtransportrådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet. Slutteligt fremgår det af § 7, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer m.v.

## UDKAST

De nærmere regler for Vejtransportrådets sammensætning fremgår af § 36 i bekendtgørelse nr. 1395 af 29. november 2023 om godskørsel. Det følger af bestemmelsens stk. 2, at 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks Arbejdsgiverforening, Dansk Persontransport, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Industri Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da Vejtransportrådet blev etableret i 1973 traf rådet afgørelse i konkrete sager om udstedelse og tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning. Vejtransportrådets opgaver blev med ændringslov nr. 187 af 30. marts 1999 ændret, hvorefter rådet kun traf afgørelse i sager af principiel karakter eller af betydelig almen interesse, for så vidt angår udstedelse og tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning eller erhvervsmæssig personbefordring og busudlejning.

Efter endnu en lovændring i 2012, jf. ændringslov nr. 610 af 18. juni 2012, blev Vejtransportrådets opgaver og sammensætning ændret materielt, hvorefter det ikke længere skulle træffe afgørelse i sager men drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og komme med anbefalinger til transportministeren. Antallet af medlemmer blev udvidet fra 7 til 11, der fremover skulle udpeges af transportministeren. Heraf skulle 10 af medlemmerne imidlertid udpeges efter indstilling fra en række udvalgte brancheorganisationer. Ved seneste lovændring i 2019, jf. ændringslov nr. 870 af 14. juni 2020, blev Vejtransportrådets rolle fastholdt, hvorimod transportministeren blev bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om rådets sammensætning i et yderligere omfang, herunder fastlæggelse af antallet af medlemmer, udpegning af disse m.v.

Vejtransportrådet afholder i dag 1-2 årlige møder, som faciliteres af Færdselsstyrelsen, der varetager sekretariatsfunktioner for rådet.

Vejtransportrådets funktion og sammensætning har således gradvist ændret sin formelle og materielle karakter. Udviklingen viser, at Vejtransportrådets betydning for administrationen af vejtransportområdet er dalende. I forlængelse heraf bemærkes det, at vejtransportområdet, siden etableringen af Vejtransportrådet i 1973, har oplevet en stigende grad af detailregulering med betingelser og vilkår for at opnå adgang til at udøve godskørsel for fremmed regning. En tilsvarende udvikling kan ses på nærliggende retsområder såsom regler for køretøjers vægt og dimensioner, chaufførernes



## UDKAST

køre- og hviletider m.v. i form af både nationale regler og EU-regler. Disse forhold medvirker til, at Vejtransportrådets betydning for den administrative varetagelse af vejtransportområdet er aftaget i et sådant omfang, at det i dag overvejende drøfter politiske spørgsmål.

I lyset heraf bemærker Transportministeriet, at ministeriet historisk set har haft et tæt og løbende samarbejde med vejtransporterhvervet i dets administration og videreudvikling af området, som involverer både de i Vejtransportrådet repræsenterede brancheorganisationer og øvrige organisationer, der varetager interesser på vejtransportområdet. Samarbejdet med vejtransporterhvervet har i overvejende grad en uformel karakter, hvor møderne mellem hvervets brancheorganisationer og ministeriet fastlægges efter behov, fremfor 1-2 gange årligt.

På denne baggrund kan det ikke længere anses for berettiget, at det offentlige tilpligtes at allokere ressourcer til at opretholde, facilitere og betjene Vejtransportrådet. Desuden vurderes det, at vejtransporterhvervets brancheorganisationers mulighed for at fortsætte deres virke, fremsende bidrag og anbefalinger til aktuelle emner på området ikke afskæres ved den formelle nedlæggelse af Vejtransportrådet, da dets medlemmer fortsat kan fremsende breve, høringsvar eller anmode om møde med transportministeren, og derved varetage deres interesser uden at dets sammensætning skal fastsættes ved lov og uden at staten skal varetage sekretariatsbetjening af rådet. Der er heller ikke noget til hinder for, at vejtransporterhvervets brancheorganisationer opretholder Vejtransportrådet i privat regi.

Det foreslås derfor, at Vejtransportrådet formelt nedlægges og udgår af godskørselsloven, hvorved statens lovbundne sekretariatsopgaver bortfalder.

Den foreslåede ændring vil medføre, at transportministeren ikke længere forpligtes til at opretholde, facilitere og betjene Vejtransportrådet.

### **2.3. Ændring i den administrative rekursordning i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje**

#### **2.3.1. Gældende ret**

I en administrativ rekursordning får klageberettigede mulighed for at få prøvet en forvaltningsmyndigheds afgørelse ved en anden administrativ myndighed. Rekursordninger udgør typisk en mere effektiv prøvelsesmulighed sammenlignet med en domstolsprøvelse og er med til at understøtte en lovlig forvaltning.

## UDKAST

Det almindelige udgangspunkt er dog, at den statslige administration ikke har kompetence til at efterprøve en kommunes afgørelse, eftersom myndighederne ikke indgår i et administrativt hierarki.

Administrativ rekurs fra en kommunal til en statslig myndighed kræver lovhjemmel. I lovgivningspraksis er det således udbredt, at loven tillægger en statslig myndighed kompetence til at påse kommunernes dispositioner.

Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommuneveje, jf. § 7 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven), og kommunalbestyrelsen har det forvaltningsmæssige såvel som det økonomiske ansvar for vejene. Vejmyndigheden skal først og fremmest varetage trafikale og vejtekniske forhold, men skal herudover være opmærksom på konsekvenserne for miljø, flora, fauna, landskabs- og bymæssige værdier, klimamæssige forhold, samfundsøkonomien og hensynet til vejens naboer, jf. vejlovens § 1.

Kommunalbestyrelsen er også vejmyndighed for private fællesveje og private fællesstier, jf. § 1, stk. 2, i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (herefter privatvejsloven), hvor kommunen har det forvaltningsmæssige ansvar. Privatvejsloven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning. Privatvejsloven skal desuden medvirke til at sikre, at almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer, jf. lovens § 1.

I forbindelse med administrationen af de offentlige veje, stier m.v., de private fællesveje og fællesstier træffer kommunalbestyrelsen en række afgørelser, bl.a. udstedelse af tilladelser, påbud om lovliggørelse af ulovlige forhold m.v., overfor borgere, lodsejere, juridiske personer m.fl. I sagsbehandlingen skal kommunen overholde reglerne i vejlovgivningen, såvel som de forvaltningsretlige regler.

Det følger af § 132, stk. 1, i vejloven og § 87, stk. 2, i privatvejsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

Klagefristen er fire uger fra den dag, en endelig afgørelse efter vejlovgivningen er meddelt den pågældende, jf. vejlovens § 132, stk. 3, og privatvejslovens § 87, stk. 4.

## UDKAST

Vejloven og privatvejsloven indeholder ikke regler om, hvem der er klageberettigede. Vurderingen af, hvem der er klageberettiget, skal derfor foretages ud fra de almindelige forvaltningsretlige regler om væsentlig, individuel og retlig interesse i sagens udfald, hvilket beror på en konkret vurdering i den enkelte sag.

Transportministeren har delegeret kompetencen til at afgøre klager til Vejdirektoratet, jf. § 7 stk. 1, nr. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 469 af 4. maj 2023 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser. Klager afgjort af Vejdirektoratet i medfør heraf kan ikke indbringes for transportministeren, jf. § 7, stk. 2.

Som led i behandlingen af en klagesag skal Vejdirektoratet foretage en prøvelse af, om der er truffet en lovlig afgørelse efter vejloven og privatvejslovens regler, og at de forvaltningsretlige regler er overholdt. Vejdirektoratet kan ikke tage stilling til kommunalbestyrelsens faglige skøn, der ligger til grund for afgørelsen, herunder spørgsmål om afgørelsens rimelighed og hensigtsmæssighed. Yderligere kan Vejdirektoratet ikke tage stilling til, om kommunen har overholdt principperne for god forvaltningsskik. Ved klager over god forvaltningsskik, henviser Vejdirektoratet til Folketingets Ombudsmand, der dog selv bestemmer, om han ønsker at rejse en sag.

Der er mulighed for at anmode kommunen om genoptagelse af en sag på grundlag af dansk forvaltningsrets uskrevne regler om ulovbestemt genoptagelse (remonstration). Borgerne vil under visse betingelser have et retskrav på genoptagelse og ny realitetsbehandling.

### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet ovenfor er der i den gældende vejlovgivning en udstrakt adgang til at påklage kommunalbestyrelsernes afgørelser til Vejdirektoratet.

Transportministeriet har foretaget en gennemgang af vejloven og privatvejsloven og vurderet, i hvilket omfang den administrative rekurs for kommunalbestyrelsernes afgørelser vil kunne afskæres uden retssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

I vurderingen heraf er der navnlig taget hensyn til karakteren af afgørelsen og intensiteten af indgrebet i borgernes og andres retsforhold.

Klagers interesse i at få efterprøvet en afgørelse vil være særligt tungtvejende, hvor der er tale om en intensivt indgribende afgørelse eller

## UDKAST

afslag på begunstigende lovbundne afgørelser, hvor indrettelseshensyn taler med større vægt. Herunder falder afgørelser af ekspropriationslignende karakter og sager, hvor borgeren har et retskrav. Det omfatter efter Transportministeriets opfattelse også afgørelser, hvor grundejere, ejere af private fællesveje m.v. pålægges visse betalingsforpligtelser, f.eks. en afgørelse om fordeling af udgifterne til vedligeholdelse af en privat fællesvej mellem de tilgrænsende ejendomme. Sådanne afgørelser bør kunne efterprøves administrativt.

Anderledes forholder det sig med afgørelser af mindre indgribende karakter, f.eks. sager hvor der ikke er en berettiget forventning om at få medhold og lovliggørelse af ulovlige forhold.

Som også beskrevet under pkt. 3.1.1. er der under den eksisterende rekursordning, medmindre der er tale om ekspropriation, kun hjemmel til en retlig efterprøvelse af kommunalbestyrelsens afgørelser. Det betyder, at Vejdirektoratet kun kan påse, om afgørelsen er behæftet med en ulovlighed men ikke kan prøve det skøn, som kommunen har udøvet. Vejdirektoratets reaktionsmuligheder består i enten at stadfæste afgørelsen som værende lovlig, ophæve afgørelsen eller hjemvise sagen til fornyet behandling. Vejdirektoratet kan dog også i forbindelse med sagsbehandlingen reparere begrundelsesmangler, f.eks. forkert eller manglende hjemmelshenvisning. Efter praksis vil Vejdirektoratet ikke omgøre en lovbunden afgørelse, men ophæve afgørelsen eller hjemvise til fornyet behandling. Omdrejningspunktet for klager over kommunens afgørelser efter vejloven og privatvejsloven er ikke sjældent, at borgeren er uenig i kommunens skønsudøvelse, herunder om afgørelsen er rimelig og hensigtsmæssig, hvilket Vejdirektoratet netop ikke har kompetence til at efterprøve.

Det er Transportministeriets vurdering, at de afgørelser, for hvilke det foreslås, at der ikke skal være administrativ rekurs, er karakteriseret ved, at kommunen skal foretage en vejteknisk og/eller trafik- og færdselsmæssig vurdering, ofte under inddragelse af hensyn til lokale forhold, hvilket Vejdirektoratet ikke kan tage stilling til.

Transportministeriet har på baggrund af ovenstående vurderet, at den administrative klageadgang for en række afgørelser efter vejloven og privatvejsloven vil kunne afskæres uden retssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Lovforslaget vil reducere antallet af klager, som Vejdirektoratet skal behandle og vil medføre administrative besparelser i Vejdirektoratet.

## UDKAST

Forslaget vil medføre administrative lettelser i kommunerne, der ikke vil skulle bruge ressourcer på at udarbejde udtalelser til Vejdirektoratet i forbindelse med direktoratets klagesagsbehandling.

Det foreslås på den baggrund, at visse af kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven og privatvejsloven ikke længere skal kunne påklages til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet).

Der er bl.a. tale om en række bestemmelser, der regulerer ikke-trafikale dispositioner om råden over det offentlige vejareal og private fællesveje.

For en nærmere beskrivelse af de afgørelser efter vejloven, for hvilke det foreslås, at der ikke skal være administrativ rekurs, henvises til lovforslagets § 2, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

For en nærmere beskrivelse af de afgørelser efter privatvejsloven, for hvilke det foreslås, at der ikke skal være administrativ rekurs, henvises til lovforslagets § 3, nr. 3 og bemærkningerne hertil.

Den foreslåede ordning ændrer ikke ved de bestående prøvelsesmuligheder i form af remonstration, klage til Folketingets Ombudsmand og domstolsprøvelse efter Grundlovens § 63, stk. 1, 1. pkt.

På den baggrund vurderer Transportministeriet, at det ikke vil være retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at ændre den eksisterende rekursordning således, at der ikke er adgang til at klage til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) over de i § 2, nr. 3, og § 3, nr. 3, nævnte afgørelser.

Kommunalbestyrelsen vil fortsat skulle administrere bestemmelserne ud fra vejlovens og privatvejslovens formål og iagttage de forvaltningsretlige regler samt principper for god forvaltningsskik. Med lovforslaget tilsigtes ingen ændring i den hensynsafvejning, skøn m.v., som kommunen skal foretage, eller i vurderingen af partstatus.

Vejdirektoratet er vejmyndighed for statsvejene, jf. vejlovens § 6, stk. 2. Som konsekvens af lovforslaget vil der skulle udstedes ny bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser, så der ikke vil være adgang til at klage til transportministeren over Vejdirektoratets afgørelser som vejmyndighed efter de tilsvarende bestemmelser.

### **3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Lovforslaget har ikke implementeringsmæssige konsekvenser for det offentlige.

## UDKAST

Lovforslaget vil medføre færre administrative byrder for Færdselsstyrelsen og politiet ved at afskaffe den nationale varebilstilladelse. Afskaffelse af den nationale tilladelsesordning for varebiler vil medføre, at virksomheder der udfører national godskørsel i varebil ikke skal ansøge om tilladelse hertil. Der vil således ikke skulle vejledes om ordningen, udstedes nationale varebilstilladelser eller føres kontrol med virksomhedernes vedvarende opfyldelse af tilladelseskravene.

Lovforslaget vil desuden medføre administrative besparelser for Færdselsstyrelsen ved nedlæggelse af Vejtransportrådet idet at Transportministeriets sekretariatsopgaver, som varetages af Færdselsstyrelsen, bortfalder.

Afskæring af adgangen til at klage over visse afgørelser efter vejloven og privatvejsloven vil reducere antallet af klager og dermed medføre administrative besparelser i Vejdirektoratet og administrative lettelser i kommunerne.

Lovforslaget vil således ikke indebære behov for yderligere finansiering.

Foreløbige vurderinger indikerer, at de administrative besparelser vil medføre et bevillingsmæssigt nettoprovenu for det offentlige på ca. 1,4 mio. kr. De nationale varebilstilladelser er gebyrfinansieret, hvorfor de ikke medregnes i proventet.

Lovforslaget forventes desuden at medføre det offentlige en besparelse på 5 årsværk fordelt over København og Ribe.

#### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Lovforslaget har overordnede positive økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget vil indebære mindre administration for erhvervslivet, da den administrative byrde for virksomheder, der i dag udøver national godskørsel med varebil, mindskes, idet de ikke fremover skal søge vejledning om ordningen, ansøge om tilladelse, leve op til dokumentationskravene i forbindelse hermed samt drage omsorg for fortsat at opfylde kravene under tilladelsesperioden, jf. afsnit 3.1.1, efter tilladelsen er udstedt.

Da den nationale varebilstilladelse er gebyrfinansieret vil lovforslaget desuden medføre en økonomisk besparelse for erhvervslivet, idet virksomheder ikke vil skulle betale gebyr for udstedelse eller fornyelse af tilladelser til national godskørsel med varebil.

## UDKAST

Gebyret for behandling af ansøgninger om udstedelse og fornyelse af nationale varebilstilladelser fremgår af bekendtgørelse nr. 557 af 28. maj 2024 om gebyrer og afgifter på Færdselsstyrelsens område og er pr. 1. januar 2024 fastsat til 1.700 kr. pr. udstedt tilladelse. Derudover er der et gebyr efter regning på 550 kr. pr. påbegyndt time for behandling af ansøgninger om ændringer af allerede udstedte varebilstilladelser.

Færdselsstyrelsen har i årene 2021, 2022 og 2023 årligt udstedt henholdsvis 1.865, 2.196 og 1.706 nationale varebilstilladelser, svarende til et gennemsnitligt antal udstedte tilladelser på 1.922 pr. år.

På baggrund af det gennemsnitlige antal udstedte tilladelser pr. år forventes forslaget om at afskaffe varebilstilladelser at medføre en besparelse for erhvervslivet på cirka 3,3 mio. kr. årligt (2024-niveau), da der ikke længere vil skulle ansøges om en gebyrbelagt tilladelse.

Hertil forventes en yderligere besparelse for erhvervslivet i forbindelse med ansøgninger om ændringer af allerede udstedte tilladelser samt overholdelse af dokumentationskrav i forbindelse med tilsyn og kontroller i løbet af tilladelsesperioden, der ikke kan kvantificeres nærmere.

Lovforslaget kan desuden have den positive konsekvens, at virksomheder, der ikke tidligere havde adgang til markedet, vil kunne få adgang hertil, hvilket kan få en positiv afledt konsekvens for konkurrencen på området. Der må desuden forventes en mindre stigning i antallet af varebilsvognmænd, der udfører national godskørsel for fremmed regning med varebiler, og et mindre fald i antallet af vognmænd, der udfører godskørsel for fremmed regning i de tunge køretøjer. Det har ikke været muligt at kvantificere de afledte konsekvenser nærmere.

Samlet vurderes det, at lovforslaget medfører positive administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

Den foreslåede ændring af rekursordningen for kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven og privatvejsloven indebærer, at borgerne ikke vil kunne klage til Vejdirektoratet over visse af kommunalbestyrelsens afgørelser. Det følger desuden, at borgerne ikke vil kunne klage til transportministeren over de tilsvarende afgørelser efter vejloven, som Vejdirektoratet træffer som vejmyndighed for statsvejene.

## **6. Klimamæssige konsekvenser**

Lovforslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

Lovforslaget kan som afledt konsekvens medføre, at flere virksomheder potentielt vil gøre brug af varebiler fremfor lastbiler, idet det fremadrettet vil være mindre administrativt byrdefuldt at drive udføre national godskørsel for fremmed regning med varebil under 3.500 kg, fremfor motorkøretøjer over 3.500 kg. Dette kan medvirke til, at der potentielt kommer flere varebiler på vejene eller at varebiler, som allerede er i brug, kører flere ture. Dette kan have en negativ effekt på transportsektorens klimaaftryk, særligt hvis virksomheder anvender fossildrevne varebiler. Disse afledte konsekvenser vurderes imidlertid at være af begrænset omfang, da der grundet målrettede initiativer for den grønne omstilling, blandt andet ved oprettelse af miljøzoner i storbyerne, er indikationer på en hurtigere omstilling af den danske varebilsvognpark til eldrevne varebiler, sammenlignet med omstillingen af den danske lastbilvognpark til eldrevne lastbiler.

Derudover vurderes det ikke, at lovforslaget vil medføre en stigning i efterspørgslen på leveringsydelser med varebiler som følge af lovforslaget, hvilket ydermere begrænser de afledte klimamæssige konsekvenser. De klimamæssige konsekvenser er på den baggrund ikke kvantificerbare.

## **7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **8. Forholdet til EU-retten**

Lovforslaget har ikke betydning for den danske efterlevelse eller tidligere implementering af EU-retten og implementerer ikke ny EU-ret.

Det bemærkes, at den nationale varebilstilladelse ikke har ophæng i EU-retten, idet den vedrører national godskørsel med varebil.

Danmark har ikke implementeret den internationale tilladelsesordning for varebiler i medfør af godsforordningen, så den gælder nationalt, som det er tilfældet ved national godskørsel for fremmed regning med lastbiler. Det fremgår imidlertid af artikel 3, stk. 2, i godsforordningen, at medlemsstaterne kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Den nationale tilladelsesordning for varebiler har derfor udgjort en implementering, der går ud over de EU-retlige minimumsforpligtelser.



## UDKAST

Lovforslaget har ikke betydning for tilladelseskravet for international godskørsel for fremmed regning med varebil, hvorfor der med dette lovforslag fortsat vil gælde et krav om tilladelse for international godskørsel for fremmed regning med varebil i medfør af godsforordningen og godskørselslovens § 1, stk. 3.

### 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

<b>10. Sammenfattende skema</b>		
	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget vil indebære mindre administration på Transportministeriets område og forventes at medføre et bevillingsmæssigt nettoprovenu for det offentlige på ca. 1,4 mio. kr.  Lovforslaget forventes endvidere at medføre det offentlige en besparelse på 5 årsværk.	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget vil medføre erhvervslivet en besparelse på cirka 3,3 mio. kr. årligt (2024-niveau), da der ikke længere skal ansøges om en gebyrbelagt tilladelse	Ingen

## UDKAST

Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget vil indebære færre administrative byrder for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Visse af vejmyndighedernes afgørelser efter vejlovgivningen kan ikke påklages.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	(Beskriv forholdet til EU-retten/anfør »Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.«)	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej [X]

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1 og 2

I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1072/2009.

Det foreslås, at der henvises til navnet på forordningerne for at tydeliggøre, at der henvises til forordningerne med senere ændringer.

Det indebærer, at der fremover henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel i loven.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling, som ikke ændrer gældende ret.

Til nr. 3 (§1, stk. 2)

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have tilladelse hertil. Tilladelsen er national og udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Det foreslås, at § 1, stk. 2 ophæves.

Den foreslåede ophævelse af § 1, stk. 2, vil medføre at den nationale varebilstilladelse ophæves, hvilket vil lempe virksomheders adgang til at udøve national godskørsel i varebiler med en tilladt totalvægt på under 3.500 kg inden for Danmarks grænser, da der som følge af bestemmelsens ophævelse ikke længere skal indhentes forudgående tilladelse til national godskørsel med varebil. Ophævelsen vil desuden medføre, at godskørselslovens øvrige regler, der har ophæng i den nationale varebilstilladelse, herunder blandt andet krav til transportledere, regler om tilbagekaldelse af tilladelser og strafbestemmelser for overtrædelser heraf, ikke længere vil være relevante at opretholde.

## UDKAST

Allerede udstedte tilladelser i medfør af bestemmelsen vil blive ugyldige ved lovens ikrafttrædelse.

Ophævelsen vil ikke have betydning for tilladelsesordningen for godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, jf. § 1, stk. 1 og international godskørsel for fremmed regning med en varebil eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.500 kg, jf. § 1, stk. 3, der herefter bliver stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4 (§ 2, stk. 4)

Det følger af § 2, stk. 4, at Transportministeren hvert år udarbejder en redegørelse til Folketinget om den nationale tilladelsesordning for godstransport med varebil for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen jf. Folketingstidende 2017-2018 tillæg B, Betænkning til lovforslag nr. L 234, s. 2, at der med tilføjelsen af § 2, stk. 4 fastsættes krav til transport-, bygnings- og boligministeren om at udarbejde en redegørelse til Folketinget hvert år. Redegørelsen skal indeholde en gennemgang af udviklingen i antallet af tilladelser og administrationen heraf, herunder udviklingen i tilbagekaldelse af tilladelser og beskrivelse af og status for tilsyn og kontrol med tilladelsesordningen, hvad angår transport-, bygnings- og boligministeren, justitsministeren og skatteministeren.

Formålet med bestemmelsen er, at Folketinget skal have mulighed for at følge administrationen af samt tilsynet og kontrollen med ordningen. Tilladelsesordningen vedrører flere ministres områder, hvorfor redegørelsen skal omfatte de relevante ressortområder, således at implementeringen af tilladelsesordningen og dens konsekvenser samlet set kan monitoreres.

Det fremgår også af bemærkningerne, at Rigspolitiet i et høringssvar har bemærket, at det kan være en vanskelig opgave for politiet at kontrollere en vægtgrænse på 11 kg pr. stykgods hvorfor området bør følges, så det på sigt er muligt at vurdere, hvorledes kontrollen har kunnet udføres i praksis.

Det foreslås, at § 2, *stk. 4*, ophæves.

## UDKAST

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, som ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 5 (§ 3, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 1, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, *stk. 1*, at »stk. 1 og 3« til: »stk. 1 og 2«.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, som ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 6 (§ 3, stk. 2 og 3)

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 2 og 3, hvilke betingelser der skal opfyldes for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 2.

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover og 3) udviser god vandel, jf. stk. 6.

Det følger endvidere af kravet i § 3, stk. 2, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger af kravet i § 3, stk. 2, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Formålet er primært at sikre, at den pågældende virksomhed ikke oparbejder væsentlige restancer, der belaster de offentlige budgetter. Ved

## UDKAST

vurderingen kan alene inddrages ikkepersonlig gæld til det offentlige. Personlig gæld til det offentlige inddrages ikke.

Af § 3, stk. 2, nr. 3, følger kravet om, at den pågældende virksomhed udviser god vandel, jf. stk. 6.

Af § 3, stk. 3, følger det, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af stk. 2, har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

Det foreslås, at § 3, *stk. 2 og 3*, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, som ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 7 (§ 3, stk. 4)

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 4, at foreninger, fonde og andre selvejende institutioner kan meddeles tilladelse til godskørsel i henhold til den gældende godskørselslovs § 1, stk. 1-3.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, *stk. 4*, at »stk. 1-3« ændres til: »stk. 1«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 3, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 8 (§ 3, stk. 5)

Godskørselslovens § 3, stk. 5, muliggør, at filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1-4 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transportministeren.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, *stk. 5*, at »stk. 1-4« ændres til: »stk. 1 og 2«.

## UDKAST

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 3, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 9 (§ 3, stk. 6)

Det følger af godskørselslovens § 3, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, *stk. 6*, at »stk. 2, nr. 3, og« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 3, stk. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 10 (§ 4, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 4, stk. 1, at en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 3, skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, 1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås i godskørselslovens § 4, *stk. 1*, at »stk. 1 eller 3« ændres: til »stk. 1 eller 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

## UDKAST

Til nr. 11 (§ 4, stk. 2 og 3)

Det følger af godskørselslovens § 4, stk. 2 og 3, hvilke betingelser der stilles til den obligatoriske transportleder i virksomheder, som har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2.

Det følger af bestemmelsen, at en godkendt transportleder er 1) myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, 2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, 3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, 4) udviser god vandel, jf. stk. 4, 5) faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde, 6) er bosiddende i et EU- eller EØS-land og 7) har de nødvendige faglige kvalifikationer.

Af § 4, stk. 3 følger det at drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejeren.

Det foreslås, at § 4, stk. 2 og 3, ophæves.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 12 (§ 4 stk. 4)

Det følger af godskørselslovens § 4, stk. 4, Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.

Det foreslås i godskørselslovens § 4, stk. 4, at »stk. 2, nr. 4, og« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 4, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.



## UDKAST

Til nr. 13 (§ 5, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 1, at ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1-3, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Det foreslås i godskørselslovens § 5, *stk. 1*, at »stk. 1-3« ændres til »stk. 1 og 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 14 (§ 5, stk. 2)

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1-3, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav der skal være opfyldt, og den digitale løsning, jf. stk. 1.

Det foreslås i godskørselslovens § 5, *stk. 2*, at »§1, stk. 1-3« ændres til »§ 1, stk. 1 og 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 15 (§ 5, stk. 3)

Det følger af godskørselslovens § 5, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for ansøgninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter § 1, stk. 2.

Det foreslås, at § 5, *stk. 3*, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

## UDKAST

Til nr. 16 (§ 6, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 1, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, *stk. 1*, at »§ 1, stk. 1 og 3« ændres til »§ 1, stk. 1 og 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 17 (§ 6, stk. 4)

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 4, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 2 og 3, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, *stk. 4*, at »og 3« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 18 (§ 6, stk. 9)

Det følger af godskørselslovens § 6, stk. 9 at transportministeren er bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder ansat i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, 2 eller 3.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, *stk. 9*, at »§ 1, stk. 1, 2 eller 3« ændres til »§ 1, stk. 1 eller 2«.

## UDKAST

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 19 (§ 6 a, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, at national godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, kun må udføres af 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, at »eller 2« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 20 (§ 6 a, stk. 2)

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 2, at godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, må udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 4 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Det foreslås, at § 6 a, stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 21 (§ 6 a, stk. 4)

Endvidere følger godskørselslovens § 6 a, stk. 4, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2 eller 3, kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse

## UDKAST

af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.

Det foreslås, at § 6 a, stk. 4, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 22 (6 a, stk. 6)

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 6, den virksomhed, der er nævnt i stk. 5, efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 6, at »stk. 5« ændres til »stk. 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21.

Til nr. 23 (§ 6 a, stk. 7)

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 7, at for så vidt angår godkendelse i henhold til bestemmelsens stk. 3 og 4 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, 2 eller 3, tilsvarende anvendelse.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 7 at for så vidt angår godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, tilsvarende anvendelse.

## UDKAST

Det foreslåede vil medføre, at henvisningen til bestemmelsens stk. 4, udgår, at henvisningen til stk. 3 konsekvensrettes som følge af ophævelsen af stk. 2 samt at henvisningen til godskørselslovens § 1, stk. 2, udgår af bestemmelsens ordlyd.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21.

Til nr. 24 (§ 6 a, stk. 8)

Det følger af godskørselslovens § 6 a, stk. 8, at transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 3 og 4 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 6.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 8, at »stk. 3 og 4« ændres til »stk. 2«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21.

Til nr. 25 (§ 6 c, stk. 4)

Det følger af godskørselslovens § 6 c, stk. 4, at transportministeren hører de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 c, stk. 4, at »§ 6 a, stk. 5« ændres til »§ 6 a, stk. 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21.

## UDKAST

Til nr. 26 (overskriften før § 7)

Godskørselslovens §§ 7 og 8 omhandler regler for Vejtransportrådet og transportministerens adgang til delegation til statslige myndigheder under Transportministeriet.

Overskriften før godskørselslovens § 7 har ordlyden »Vejtransportrådet, delegation, klageadgang m.v.«.

Det foreslås, at *overskriften før § 7* affattes på følgende måde: »Delegation, klageadgang m.v.«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at »Vejtransportrådet,« udgår af ordlyden og er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 7, jf. lovforslagets § 1, nr. 27.

Til nr. 27 (§ 7)

Det følger af godskørselslovens § 7, stk. 1, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Af § 7, stk. 2, fremgår det, at Vejtransportrådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Af § 7, stk. 3, følger det, Transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og antallet af disse, suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.

Det foreslås, at godskørselslovens § 7 ophæves.

Den foreslåede ændring vil medføre, at transportministeren ikke længere forpligtes til at opretholde, facilitere og betjene Vejtransportrådet. Herved nedlægges Vejtransportrådet formelt.

## UDKAST

De i Vejtransportrådet repræsenterede private organisationer vil fortsat kunne opfylde Vejtransportrådets rolle inden for egne rammer og fremsende deres anbefalinger til transportministeren.

Nedlæggelsen af Vejtransportrådet sker for at opnå offentlige besparelser og mindske myndighedernes administrative byrde, idet den vil medføre, at opgaverne forbundet med Vejtransportrådet vil bortfalde. De frigjorte offentlige ressourcer, der vil være forbundet med nedlæggelsen af Vejtransportrådet vil blive omfordelt til den borgernære velfærd.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 28 (§ 11, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 11, stk. 1, at et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, skal anmeldes til SKAT, såfremt motorkøretøjet, vogntoget eller varebilen anvendes til firmakørsel, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2. Det følger desuden, at det samme gælder for en varebil, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.500 kg, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom.

Det foreslås i godskørselslovens § 11, stk. 1, at henvisningerne til den gældende § 1, stk. 2, udgår af bestemmelsens ordlyd.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 29 (§ 12, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 1, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 1, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren, foruden de i artikel 13 i forordning om fælles regler for

## UDKAST

vejtransporterhvervet nævnte tilfælde, ikke længere opfylder vandelskravet, som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange begår overtrædelser af de bestemmelser, som er oplyst i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q.

Det følger desuden af bestemmelsens stk. 1, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 1, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, foruden de i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet nævnte tilfælde kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 4, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i de i litra a-q oplyste retsfor skrifter.

2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Den foreslåede ændring af henvisningerne til godskørselslovens § 1, stk. 3 og § 6 a, stk. 5 er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3 og samt den foreslåede ophævelse af § 6 a, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21.

Ændringen vil desuden indebære, at der fremover henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, Rådets forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR), i bestemmelsen. Sidstnævnte ændring er en præcisering, så det tydeliggøres, at henvisningen også omfatter senere ændringer. Denne præcisering vil ikke ændre gældende ret.

Til nr. 30 (§ 12, stk. 2)



## UDKAST

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 2, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren af tilladelsen må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af godskørselslovens § 3, stk. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de i litra a-h oplyste bestemmelser eller har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Det foreslås, at § 12, stk. 2, ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 31 (§ 12, stk. 3, 2. pkt.)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 3, 2. pkt., at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 2, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6.

Det foreslås at godskørselslovens § 12, stk. 3, 2. pkt. ophæves.

Den foreslåede ændring vil medføre, at bestemmelsens 2. pkt., udgår af bestemmelsens ordlyd.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 32 (§ 12, stk. 4)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 4, at en godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 4, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 2, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

## UDKAST

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 4, at »eller stk. 2, nr. 1 og 2« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 33 (§ 12, stk. 5)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 5, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, 2 eller 3, eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1-3, kan tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 5, at henvisningerne til godskørselslovens § 1, stk. 2, og § 12, stk. 2, udgår af bestemmelsens ordlyd.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 34 (§ 12, stk. 7)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 7, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 4, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, tilbagekaldes efter stk. 1-5 eller artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller nægtes fornyet, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 3 henholdsvis § 4.

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 7, at henvisningerne til godskørselslovens § 1, stk. 1 og 3 samt bestemmelsens stk. 1-5 justeres.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2 jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den

## UDKAST

ationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 35 (§ 12, stk. 8)

Det følger af godskørselslovens § 12, stk. 8, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for godkendelse af en ny transportleder i forbindelse med fratrædelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1-3, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1-3, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.

Det foreslås to steder i godskørselslovens § 12, stk. 8, at »stk. 1-3« ændres til: »stk. 1-2«

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse.

Til nr. 36 (§ 12 a)

Det følger af godskørselslovens § 12 a, at myndighederne i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, som en fører, en administrerende direktør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Det foreslås i godskørselslovens § 12 a, at »og § 12, stk. 2, nr. 1,« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

## UDKAST

Til nr. 37 (§ 13, stk. 1)

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 1, at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 5, eller § 12, stk. 6, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, *stk. 1*, at en afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

## UDKAST

Ændringen vil desuden indebære, at der fremover henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, i bestemmelsen. Sidstnævnte ændring er en præcisering, så det tydeliggøres, at henvisningen også omfatter senere ændringer. Denne præcisering vil ikke ændre gældende ret.

Til nr. 38 (§ 13, stk. 2)

Det følge af godskørselslovens § 13, stk. 2, at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 2, at henvisningerne til den gældende § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, udgår af bestemmelsens ordlyd.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 3, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, og § 4, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Til nr. 39 (§ 13, stk. 3, 1. pkt.)

Det følger af godskørselslovens § 13, stk. 3, 1. pkt., at domstolsprøvelse vedrørende afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse, ikke har opsættende virkning ved manglende opfyldelse af forordningens krav om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og nødvendige faglige kvalifikationer, eller lovens krav om maksimal ikkepersonlig forfalden gæld det til offentlige.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 3, 1. pkt., at »§ 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og

## UDKAST

§ 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,« ændres til »§ 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 40 (§ 13, stk. 4)

Godskørselslovens § 13, stk. 4, regulerer spørgsmålet om opsættende virkning i forbindelse med domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens og lovens krav om at udvise god vandel.

Det følger desuden af § 13, stk. 4, at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4, har opsættende virkning, men at retten ved kendelse kan bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 4, at henvisningerne til § 3, stk. 2, og § 12, stk. 2, udgår af bestemmelsens ordlyd og at bestemmelsens henvisninger til § 12, stk. 3-6 ændres til § 12, stk. 2-5.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 3, stk. 2 jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

Til nr. 41 (§ 17, stk. 1)

Godskørselslovens § 17, stk. 1, oplister de overtrædelser, der straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Af bestemmelsens nr. 1, fremgår blandt andet overtrædelse af § 1, stk. 2,

## UDKAST

vedrørende den nationale varebilstilladelse og § 6 a, stk. 1 og 2, vedrørende brug af chauffører, der ikke er tilladelsesindehaveren selv, ansatte chauffører eller chaufførvikarer.

Det foreslås i godskørselslovens § 17, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 1, stk. 1-3, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,
- 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,
- 3) overtræder De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel eller
- 4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre at henvisningerne til godskørselslovens § 1, stk. 2 og § 6 a, stk. 2 udgår af bestemmelsens ordlyd og at henvisningerne til § 6 a, stk. 3 og 4 ændres til § 6 a, stk. 2.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, der ophæver den nationale varebilstilladelse og den deraf foreslåede ophævelse af § 6 a, stk. 2 og 4 jf. lovforslagets § 1, nr. 20 og 21 samt § 12, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 30.

### *Til § 2*

Til nr. 1

Vejloven finder anvendelse på både offentlige veje og offentlige stier, jf. § 2. Offentlige veje er veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejloven, jf. § 3, nr. 2. Offentlige stier er færdselsarealer, der administreres af stat eller kommune efter vejloven med de tilfældigheder, som de særlige forhold for stier tilsiger. En offentlig sti er fortrinsvis forbeholdt gående, cyklende og ridende færdsel og udgør ikke en del af en offentlig vej.

## UDKAST

Ifølge § 87, stk. 1, kan vejmyndigheden, når vejens vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over, ved og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset. Det følger af stk. 2, at vejmyndigheden kan lade arbejder udføre for ejerens regning, hvis kravet efter stk. 1 ikke efterkommes inden for en fastsat frist og af stk. 3, at stk. 1 og 2 også gælder for hegn. Det følger af fast fortolkningspraksis efter gældende ret, at bestemmelsen finder anvendelse for beplantning, der står på den tilgrænsende ejendom (naboejendommen) eller i vejarealet, hvor den udgør et hegn, hæk eller beplantningsbælte, som adskiller naboejendommen og vejarealet.

For private fællesveje er der tilsvarende hjemmel i § 61 i privatvejsloven.

Det foreslås, at § 87 nyaffattes. Det foreslås i *stk. 1*, at når vejens vedligeholdelse, hensynet til etablering, tilsyn og vedligeholdelse af ledninger eller til færdslen gør det nødvendigt, kan vejmyndigheden kræve træer og anden beplantning på, over og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

Det foreslås i *stk. 2*, at vejmyndigheden kan kræve træer og anden beplantning ved vejens areal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når denne beplantning udgør en nærliggende fare for vejen, dens udstyr og færdslen på vejen.

Det foreslås i *stk. 3*, at vejmyndigheden kan lade arbejdet udføre for ejerens regning, hvis vejmyndighedens krav efter stk. 1 og 2 ikke efterkommes inden for en fastsat frist.

I *stk. 4* foreslås, at stk. 1 og 3 også gælder for hegn, og at hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller fastslås dette ved et hegnssyn, afholder vejmyndigheden udgifterne til de pålagte arbejder

Der er tale om en nyaffattelse, der vil videreføre den gældende vejlovs § 87 men med enkelte præciseringer med henblik på at skelne mellem beplantning og træer på, over og i det offentlige vejareal og beplantning og træer på tilgrænsende ejendomme.



## UDKAST

Bestemmelsens stk. 1 vil videreføre den gældende vejlovs § 87, stk. 1, for så vidt angår vejmyndighedens hjemmel til at kræve træer og anden beplantning på, over og i vejarealet fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når vejen vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Bestemmelsen vil fortsat kunne anvendes bl.a. til at sikre det fornødne fritrumsprofil på vejarealet, så træer og anden beplantning ikke forringer belysningen af vejarealet, dækker for vejafmærkning eller er til gene for trafikanterne eller for vejens vedligeholdelse. Bestemmelsen vil ligeledes fortsat kunne anvendes for beplantning, der står på den tilgrænsende ejendom (naboejendommen) eller i vejarealet, hvor den udgør et hegn, hæk eller beplantningsbælte, som adskiller naboejendommen og vejarealet.

I forslaget til stk. 1, præciseres det i overensstemmelse med fast fortolkningspraksis, at vejmyndigheden også vil kunne kræve træer og anden beplantning fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når det er nødvendigt af hensyn til etablering, tilsyn og vedligeholdelsen af anden infrastruktur i og over vejens areal. Det praktiske udgangspunkt er, at vejmyndigheden vil pålægge den for forpligtede grundejer at udføre de påbudte arbejder inden for en efter forholdene rimelig frist. Vejmyndigheden vil dog kunne bestemme, at den udfører beskæringsarbejderne for grundejerens regning, hvor dette efter forholdene vil være den mest forsvarlige løsning. Bestemmelsen i vejlovens § 137 om konkurrenceudsættelse vil finde anvendelse, når vejmyndigheden udfører et af § 87 omhandlet arbejde for grundejerens regning.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med vejlovens § 80, hvorefter træer og anden beplantning kun må plantes i vejarealet med vejmyndighedens tilladelse, som det generelt er tilfældet for råden over vejareal.

Forslaget til nyt stk. 2 vil indebære, at træer og anden beplantning ved vejens areal, dvs. træer og anden beplantning på naboejendomme, hvor den pågældende beplantning ikke vokser ind i eller over vejens areal, behandles i en selvstændig bestemmelse. Forslaget indeholder hjemmel for vejmyndigheden til at kræve træer og anden beplantning ved vejarealet

## UDKAST

fjernet, beskåret, opstammet eller studset, når hensynet til vejens vedligeholdelse, vejens udstyr eller til færdslen gør det nødvendigt. Det forudsættes, at vejmyndigheden ved administration af bestemmelsen er opmærksom på, at der er tale om et ekspropriationslignende indgreb, hvorfor der vil blive stillet skærpede krav til påbuddets nødvendighed og proportionalitet. Bestemmelsen vil f.eks. kunne anvendes på træer, der er gået ud, eller hvis rodfæstelse er løsnet, når dette indebærer en vis sandsynlighed for, at træet vil vælte ind over vejens areal f.eks. ved en kraftig storm.

Bestemmelsen i stk. 2 vil ikke kunne anvendes til at skabe oversigt i situationer, hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer hertil.

Nyaffattelsen af stk. 1 og stk. 2 vil medføre, at adgangen til at klage over afgørelser efter § 87, stk. 1, jf. det forslåede i vejlovens § 132, stk. 2 og 3, vil kunne afskæres uden retssikkerhedsmæssig betænkelighed. Adgangen til at klage over afgørelser vedrørende fjernelse m.v. af træer og anden beplantning ved vejens areal, dvs. på naboejendomme, hvor den pågældende beplantning ikke vokser ind i eller over vejens areal opretholdes.

Bestemmelsen i stk. 3 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 87, stk. 2, med konsekvensrettelser.

Med forslagets stk. 4 videreføres den gældende § 87, stk. 3, med konsekvensrettelser. Bestemmelsen har til formål at undgå, at uenighed mellem grundejeren og vejmyndigheden om status for et hegn mellem en ejendom og en offentlig vej kan få som konsekvens, at færdslen på vejen generes af beplantningen, og der dermed kan opstå trafikfarlige situationer på vejen.

Vejmyndigheden vil således kunne pålægge ejeren af en tilgrænsende ejendom at fjerne, beskære, opstamme eller studse ved, på, i eller over vejarealet langs med ejendommen, uanset om hegnet er et "eget hegn" eller et "fælleshegn" jf. definitionerne § 1 i lov om hegn (hegnsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1040 af 10. juli 2023. Hvis grundejeren vil gøre

## UDKAST

gældende, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne til det pålagte arbejde, fordi hegnet er et fælleshegn, må dette spørgsmål i tilfælde af uenighed mellem grundejeren og vejmyndigheden afgøres ved et hegnssyn. Den gældende vejlovs § 87, stk. 1, gælder kun egne hegn, herunder hegn der med tiden står på vejens areal. For disse hegn gælder, at vejmyndigheden kan pålægge ejer af den tilgrænsende ejendom at fjerne, beskære, opstamme eller studse beplantning på, i eller over vejarealet, når de nævnte betingelser foreligger. For fælleshegn gælder, at vejmyndigheden som ejer af vejarealet vil skulle holde sin del af hegnet, jf. hegnslovens bestemmelser.

Til nr. 2

Det følger af § 132, stk. 1, i vejloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2, hvoraf fremgår, at vejmyndighedens afgørelser efter § 102 ikke kan påklages til transportministeren.

Det foreslås, at der i § 132, stk. 1, indsættes en henvisning til stk. 4.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede i nr. 3 om ændring af rekursordningen for visse af kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til nr. 3.

Til nr. 3

Udgangspunktet i vejloven er, at kommunalbestyrelsen afgørelser efter loven kan påklages til transportministeren for så vidt retlige spørgsmål.

Ifølge § 50, stk. 2, i vejloven kræver det vejmyndighedens tilladelse, hvis en adgang til en mark ønskes benyttet til anden færdsel end rent landbrugsmæssig færdsel. En adgang er en vejtilslutning eller en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel, jf. vejlovens § 3, nr. 6.

## UDKAST

Det fremgår af vejlovens § 50, stk. 5, at ind- og udkørsel uden for de godkendte adgange og vejtilslutninger ikke må finde sted uden vejmyndighedens tilladelse.

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udledning, jf. dog §§ 80 a og 80 b, eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Af § 81, stk. 1, følger det, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande m.v., hvis disse er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Det følger af § 81 a, stk. 1, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, eller § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjer lovligt inden for en rimelig afstand.

Af § 81 a, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 a, stk. 3, eller § 80 b, stk. 2, eller aftalen lovligt er opsagt.

Det følger af § 82, at tilledning af spildevand, overfladevand m.v. til offentlige veje eller disse vejes grøfter eller ledninger kun må ske med vejmyndighedens tilladelse.

Af § 86, stk. 1, fremgår det, at det kræver vejmyndighedens tilladelse til at anbringe faste genstande, skilte el.lign., hvis de rager ind over en vejs areal, jf. dog stk. 2, der angiver, hvad der kan anbringes uden tilladelse.

## UDKAST

Ifølge § 87, stk. 1, kan vejmyndigheden, når vejens vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over, ved og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

Kompetencen til at behandle klager efter vejlovens § 132, stk. 1, over kommunalbestyrelsens afgørelser er delegeret til Vejdirektoratet, jf. § 7, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 469 af 4. maj 2023 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

Det følger desuden af vejlovens § 136, stk. 1, at det påhviler det ejeren af en ejendom såvel som den, der har begået overtrædelsen, at lovliggøre den ved overtrædelsen skabte retsstridige tilstand, medmindre vejmyndigheden kan lovliggøre forholdet. Det indebærer, at når vejmyndigheden konstaterer en ulovlig tilstand ved overtrædelse af vejloven eller af regler fastsat i medfør af denne, skal vejmyndigheden overveje, om forholdet kan lovliggøres og træffer afgørelse om enten retlig eller fysisk lovliggørelse. Bestemmelsen understreger på den ene side, at vejmyndighedens afgørelser skal respekteres, og at godkendelser og tilladelser skal være indhentet, før foranstaltningerne iværksættes. På den anden side understreger bestemmelsen, at vejmyndigheden har pligt til at tage stilling til, om et forhold, der kræver tilladelse eller godkendelse, kan godkendes, inden der meddeles påbud om fysisk lovliggørelse, jf. Folketingstidende 2014-15, tillæg A, L 20 som fremsat, side 83.

Det foreslås, at der som nyt *stk. 2* i vejlovens § 132 indsættes, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, ikke kan påklages, og at afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser ikke kan påklages.

Det foreslås desuden, at der som nyt *stk. 3* indsættes, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 2.

## UDKAST

Det foreslåede vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter de pågældende bestemmelser, og om lovliggørelse af forhold omfattet af de pågældende bestemmelser i vejloven, ikke vil kunne påklages til Vejdirektoratet.

Det almindelige udgangspunkt er, at den statslige forvaltning ikke har kompetence til at efterprøve en kommunalbestyrelsens afgørelse, eftersom myndighederne ikke indgår i et administrativt hierarki. Den foreslåede ændring af rekursordningen for afgørelser efter vejloven vil derfor for de nævnte bestemmelser, genskabe udgangspunktet for forholdet mellem centraladministrationen og kommunerne.

Transportministeriet har vurderet, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter de nævnte bestemmelser har en sådan karakter, at klageadgangen kan afskæres uden retssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Dertil kommer, at den bestående prøvelsesadgang er begrænset til retlige spørgsmål, og at klageres uenighed i de pågældende sager ikke sjældent går på kommunalbestyrelsens skønsudøvelse, hvilket Vejdirektoratet ikke kan efterprøve.

Lovforslaget ændrer ikke ved kommunalbestyrelsens adgang og – under visse betingelser – pligt til at genoptage en afgjort sag.

Ændringen af rekursordningen så visse afgørelser ikke vil kunne påklages til Vejdirektoratet, vil betyde, at sagerne som udgangspunkt vil blive omfattet af det almindelige kommunaltilsyn, der i første instans føres af Ankestyrelsen, jf. § 48, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024 om kommunernes styrelse modsætningsvist. Det er Ankestyrelsen, der beslutter, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag, jf. lov om kommunernes styrelse § 48 a. Da lovforslaget har til formål at afskaffe opgaver i den offentlige administration, foreslås det derfor, at det kommunale tilsyn med de pågældende bestemmelser afskæres. Det betyder, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter de pågældende bestemmelser ikke vil kunne påklages til Ankestyrelsen. Det er vurderingen, at der ikke er

## UDKAST

hensyn, der tilsiger, at Ankestyrelsen skal kunne prøve kommunalbestyrelsens afgørelser efter de nævnte bestemmelser, når klageadgangen til Vejdirektoratet er afskåret.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i punkt 2.3.2.

### *Til § 3*

#### Til nr. 1

En privat fællesvej er en vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. privatvejslovens § 10, nr. 3. En privat fællessti er et færdselsareal, der fortrinsvis er forbeholdt gående, cyklende eller ridende færdsel, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer. Private veje er vej, gade, bro eller plads, der ikke opfylder betingelserne for at være offentlig vej eller privat fællesvej, jf. § 10, nr. 9.

Lovens regler om private fællesveje og udlagte private fællesveje finder tilsvarende anvendelse på private fællesstier, jf. § 10, nr. 4, og udlagte private fællesstier, jf. § 2, stk. 2, og lovens regler om private veje finder tilsvarende anvendelse på private stier, jf. § 10, nr. 10.

Det fremgår af privatvejslovens § 60, at §§ 86, 88, 92 og 93 i vejloven tilsvarende finder anvendelse på private fællesveje. Det betyder, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om anbringelse af faste genstande, skilte eller lign, der rager ind over en privat fællesvejs areal (§ 86), om tankanlæg (§ 88), myndighedens anbringelse af vejskilte, færdselstavler m.v. på ejendomme langs en privat fællesvej (§ 92) og påbud om hegn på ejendomme, der grænser til en privat fællesvej (§ 93).

## UDKAST

Det foreslås, at henvisningen til vejlovens § 86 i privatvejslovens § 60, *stk. 1*, udgår, og at der indsættes et nyt *stk. 2*, men selvstændig henvisning til, at vejlovens § 86 finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, nr. 3, om vejlovens § 132, hvor klageadgangen foreslås afskåret for bl.a. vejlovens § 86, *stk. 1*, og lovforslagets § 3, nr. 3, om ændring af rekursordning for afgørelser efter privatvejsloven, jf. § 87. Med foreslåede ændring af § 60 vil adgangen til at klage over kommunalbestyrelsens afgørelser om placering af faste genstande, skilte el.lign., der rager ind over en privat fællesvej, kunne afskæres, men adgangen til at klage over afgørelser efter § 60, *stk. 1*, jf. vejlovens §§ 88, 92 og 93, opretholdes.

Det foreslåede vil medføre, at det i ændring af rekursordningen ensertes for hvilke forhold i henholdsvis vejloven og privatvejsloven kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til Vejdirektoratet, og for hvilke der ikke vil kunne påklages. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 3, nr. 3.

Til nr. 2

Det følger af § 87, *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens afgørelser om ekspropriation efter § 29 og § 72, *stk. 3*, kan påklages til transportministeren, og af *stk. 2*, at kommunalbestyrelsens øvrige afgørelser efter denne lov kan påklages til transportministeren, for så vidt retlige spørgsmål.

Det foreslås, at der i § 87, *stk. 2*, indsættes en henvisning til *stk. 3*.

Det foreslåede er en konsekvens af lovforslagets § 3, nr. 3, om ændring af rekursordningen for visse af kommunalbestyrelsens afgørelser efter privatvejsloven. Der henvises til de specielle bemærkninger til nr. 3.

Til nr. 3



## UDKAST

Det følger af § 87, stk. 2, i privatvejsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

Ifølge privatvejslovens § 2 a kan vejmyndigheden for en offentlig sti bestemme, at en privat fællesvej skal have status som offentlig sti, men i øvrigt bibeholdes som privat fællesvej. Vejmyndigheden afholder derefter en forholdsmæssig andel af udgifterne til den private fællesvejs vedligeholdelse.

Det følger af privatvejslovens § 6, stk. 1, at i områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at ejeren af en privat vej, skal vedligeholde vejen, hvis vejen indgår i det almindelige vejnet, er mindst 40 meter lang og tjener som færdselsareal for mere en syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller tolv beboelseslejligheder.

Det følger af privatvejslovens § 7, stk. 1, at i områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at ejeren af private arealer, der benyttes som offentligt tilgængelige færdselsarealer, herunder parkerings- og gårdarealer, skal holde arealerne belyst.

Det følger af privatvejslovens § 8, stk. 1, at i områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejeren af en privat vej, jf. § 10, nr. 9, skal rydde den for sne, bekæmpe glat føre og renholde vejen efter reglerne i §§ 80-82, hvis vejen 1) indgår i det almindelige vejnet, 2) er mindst 40 m lang og 3) tjener som færdselsareal for mere end syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller 12 beboelseslejligheder. Det fremgår af stk. 2, at reglerne i stk. 1 gælder tilsvarende for skov- og klitveje og veje på havneområder og lign., der er åbne for offentlig færdsel og af væsentlig betydning for denne, selv om de ligger i områder omfattet af landreglerne, jf. § 4.

## UDKAST

Det fremgår af privatvejslovens § 27, at nye vejudlæg skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Ved udlæg af nye private fællesveje skal kommunalbestyrelsen godkende et skitseprojekt, der angiver vejens linjeføring og bredde samt dens tilslutning til andre veje. Et vejudlæg er en reservation af et bestemt areal til fremtidig anvendelse som privat fællesvej eller privat fællessti, jf. § 10, nr. 7.

Det følger af privatvejslovens § 30, at i forbindelse med godkendelse af et skitseprojekt, jf. § 27, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning ved vejens anlæg.

Der kan efter privatvejslovens § 31, stk. 1, nr. 2, udlægges de skråningsarealer, der er nødvendige for vejen anlæg. Det følger af stk. 2, fremgår, at kommunalbestyrelsen kan bestemme, at skråningsarealer skal forblive under de tilgrænsende ejendomme.

Der kan kun foretages udstykning, matrikulering, arealoverførsel eller sammenlægning, hvis de parceller, der opstår, har lovlig adgang til offentlig vej, enten direkte eller med kommunalbestyrelsens godkendelse af privat fællesvej eller udlagt privat fællesvej, jf. privatvejslovens § 32, stk. 1. Det følger af stk. 2, at hvis de nye parceller får adgang ad en udlagt privat fællesvej, hvis udlæg ikke er godkendt af kommunalbestyrelsen, kan kommunalbestyrelsen som betingelse for sin godkendelse efter stk. 1 stille sådanne krav til vejudlægget og til oversigtsforholdene ved vejens tilslutning til andre veje, som arten og omfanget af den forventede færdsel ad vejen begrunder. Af stk. 4 fremgår, at hvis de nye parceller får adgang ad en privat fællesvej, kan kommunalbestyrelsen som betingelse for sin godkendelse efter stk. 1 ud over de i stk. 3 nævnte krav forlange, at der foretages sådanne anlægsmæssige forbedringer, herunder forbedringer af vejens udstyr m.v., som arten og omfanget af den forventede færdsel ad vejen begrunder.

Ifølge privatvejslovens § 41, stk. 1, må en udlagt privatfællesvej eller strækning heraf ikke anlægges eller tages i brug som privat fællesvej, før

## UDKAST

1) vejudlægget er godkendt og 2) kommunalbestyrelsen har godkendt detailprojekt for vejanlægget, herunder længde- og tværprofil, befæstelse og afvanding m.v. Det fremgår af § 41, stk. 2, at i forbindelse med godkendelse af et detailprojekt, jf. stk. 1, nr. 2, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at der skal etableres færdselsregulering eller færdselsindskrænkning på vejen. Af stk. 3 fremgår, at når forholdene taler for det, kan kommunalbestyrelsen tillade, at vejen anlægges midlertidigt efter et foreløbigt detailprojekt.

Ifølge privatvejslovens § 54 kan kommunalbestyrelsen tillade, at grundejerne betaler udgifter til arbejder, som kommunen sørger for at udføre, over et tidsrum på op til 15 år. Perioden fastsættes under hensyn til beløbets størrelse. Det samme gælder udgifter ved arbejder, der udføres af grundejerne, hvis kommunen efter grundejernes anmodning stiller de nødvendige beløb til rådighed eller garanterer for lån optaget af grundejerne. Det beløb, der til enhver tid skyldes, forrentes af grundejerne med en årlig rente, der svarer til den på tidspunktet for beslutningen om afdragsordningen af Danmarks Nationalbank fastsatte, gældende udlånsrente med tillæg af 2 pct.

Det følger af privatvejslovens § 56, stk. 2, at en godkendelse eller en tilladelse efter de i stk. 1 nævnte bestemmelser bortfalder, hvis det arbejde, som tilladelsen vedrører, ikke er påbegyndt inden to år fra tilladelsens dato. Ifølge stk. 3 kan kommunalbestyrelsen i særlig tilfælde forlænge fristen i stk. 2.

Det følger af privatvejslovens § 60, at en række afgørelser efter vejloven om råden over vejareal også finder anvendelse for private fællesveje, herunder vejlovens § 86 om, at det kræver vejmyndighedens tilladelse til at anbringe faste genstande, skilte el.lign., hvis de rager ind over en vejs areal.

Af privatvejslovens § 61, stk. 1, fremgår, at træer og anden beplantning kun må plantes på arealer, der er private fællesveje, med kommunens godkendelse. Det følger af privatvejslovens § 63, stk. 2, at en adgang, der alene er anlagt til brug for den færdsel, der er nødvendig for jordens

## UDKAST

landbrugsmæssige drift markoverkørsel ikke må benyttes til anden færdsel uden kommunalbestyrelsens godkendelse. Af stk. 4 fremgår at en ind- og udkørsel uden for de tilladte adgange ikke må finde sted uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Det fremgår af privatvejslovens § 66, stk. 1, at på arealer, der er privat fællesvej, kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsørengstande, ikkeindregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign.

Det følger af privatvejslovens § 99, at den, der har skabt en ulovlig tilstand ved overtrædelse af loven eller af regler fastsat i medfør af loven, er forpligtet til faktisk at lovliggøre forholdet, hvis den nødvendige tilladelse til at bibeholde tilstanden ikke kan opnås. Det samme er ejeren af en tilgrænsende ejendom, hvis den ulovlige tilstand kan henføres til ejendommen.

Kompetencen til at behandle klager efter privatvejslovens § 87, stk. 2, over kommunalbestyrelsens afgørelser er delegeret til Vejdirektoratet, jf. § 7, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 469 af 4. maj 2023.

Det foreslås, at der i § 87, som nyt *stk. 3* indsættes, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 2 a, § 6, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1 og 2, § 27, stk. 1, § 30, § 31, stk. 2, § 32, stk. 2 og 4, § 41, stk. 2 og 3, § 54, § 56, stk. 3, §§ 60 og 61, § 63, stk. 2 og 4, og § 66 ikke kan påklages, og at afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser ikke kan påklages.

Det foreslås desuden, at der som nyt *stk. 4* indsættes, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 3.

## UDKAST

Bestemmelsen foreslås parallelt med den foreslåede bestemmelse til vejlovens § 132, stk. 2 og 3, om afskæring af klageadgang over visse af kommunalbestyrelsens afgørelser. Der henvises derfor til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i punkt 2.3.2.

### *Til § 4*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2024.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet det følger af § 19 i godskørselsloven, § 162 i vejloven og § 108 i privatvejsloven, at de tre love ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i *stk. 2*, at sager efter lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, hvor kommunalbestyrelsen ved lovens ikrafttræden har truffet endelig afgørelse, kan indbringes for Vejdirektoratet, efter de hidtil gældende regler.

Klagefristen er fire uger fra den dag, en afgørelse efter vejlovgivningen er meddelt den pågældende, jf. vejlovens § 132, stk. 4 og privatvejslovens § 87, stk. 4. Det er kun endelige afgørelser, der kan påklages til Vejdirektoratet.

Det foreslåede vil betyde, at hvis kommunen har truffet endelig afgørelse efter vejlovens § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, og privatvejslovens § 2 a, § 6, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1, § 27, stk. 1, § 30, § 31, stk. 2, § 32, stk. 2 og 4, § 41, stk. 2 og 3, § 54, § 56, stk. 3, § 60, stk. 2, § 61, § 63, stk. 2 og 4, og § 66 senest den 31. december 2024, vil afgørelsen under iagttagelse af klagefristen kunne påklages til Vejdirektoratet, der skal behandle klagen og træffe afgørelse efter de gældende regler. Det gælder uanset, at kommunens afgørelse ikke måtte være blevet meddelt adressaten senest den 31. december 2024.

## UDKAST

Sager, der verserer i kommunen, men hvor der ikke er truffet endelig afgørelse efter vejlovens § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, og privatvejslovens § 2 a, § 6, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1, § 27, stk. 1, § 30, § 31, stk. 2, § 32, stk. 2 og 4, § 41, stk. 2 og 3, § 54, § 56, stk. 3, § 60, stk. 2, § 61, § 63, stk. 2 og 4, og § 66 senest den 31. december 2024, vil være omfattet af lovforslaget. Det betyder, at der ikke vil være adgang til at påklage den endelige afgørelse til Vejdirektoratet, og at direktoratet skal afvise at behandle klager over de ovennævnte afgørelser, som er truffet efter den 31. december 2024. Baggrunden herfor er, at opgavebortfald i staten vil indgå som en del af finansloven for 2025.

Kommunalbestyrelsen må dog ikke udsætte en sagsbehandling eller udsætte at træffe endelig afgørelse efter de pågældende bestemmelser med henblik på at undgå, at afgørelsen påklages til Vejdirektoratet.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om ..., jf. lovbekendtgørelse nr. ... af ..., som ændret ved lov nr. ... af ..., foretages følgende ændringer:</p>
<b>§ X. ...</b>	<b>1. § X affattes således:</b> »§ X. ...«.
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>I lov offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, foretages følgende ændringer:</p>
<p><b>§ 87.</b> Vejmyndigheden kan, når vejens vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over, ved og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Vejmyndigheden kan lade arbejdet udføre for ejerens regning, hvis vejmyndighedens krav efter stk. 1 ikke efterkommes inden for en fastsat frist.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Stk. 1 og 2 gælder for hegn, jf. lov om hegn. Hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller fastslås dette ved et hegnssyn, afholder</p>	<p><b>1. § 87 affattes således:</b> »Vejmyndigheden kan, når vejens vedligeholdelse, hensynet til etablering, tilsyn og vedligeholdelse af ledninger eller til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Vejmyndigheden kan kræve træer og anden beplantning ved vejens areal fjernet, nedskåret eller studset, når denne beplantning udgør en nærliggende fare for vejen, dens udstyr og færdslen på vejen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Vejmyndigheden kan lade arbejdet udføre for ejerens</p>

## UDKAST

<p>vejmyndigheden udgifterne til de pålagte arbejder.</p>	<p>regning, hvis vejmyndighedens krav efter stk. 1 og 2 ikke efterkommes inden for en fastsat frist.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Stk. 1 og 3 gælder for hegn, jf. lov om hegn. Hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller fastslås dette ved et hegnssyn, afholder vejmyndigheden udgifterne til de pålagte arbejder.«</p>
<p><b>§ 132.</b> Kommunalbestyrelsernes afgørelser efter denne lov kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2</p>	<p><b>2.</b> I § 132, <i>stk. 1</i>, indsættes efter »stk. 2«: »og stk. 4«.</p>
	<p><b>3.</b> I § 132, indsættes som nyt stk. 2 og 3:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, kan dog ikke påklages. Afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser kan ikke påklages.</p> <p><i>Stk. 3.</i> De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 2.«</p>
<p><i>Stk. 2-9. ---</i></p>	<p>Stk. 2-9 bliver herefter til stk. 4-11.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 3</b></p> <p>I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2024, som ændret ved lov nr. 679 af 3. juni 2023 og lov nr. 1568</p>



## UDKAST

	af 12. december 2023, foretages følgende ændringer:
<p><b>§ 60.</b> §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.</p>	<p><b>1.</b> I § 60 udgår »86«, og der indsættes som nyt stykke:  »Stk. 2. § 86 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.«</p>
<p><b>§ 87.</b> ---</p>	
<p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsens øvrige afgørelser efter denne lov kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.</p>	<p><b>2.</b> I § 87, <i>stk. 2</i>, indsættes efter »retlige spørgsmål«:  »jf. dog <i>stk. 3</i>«.</p>
	<p><b>3.</b> I § 87 indsættes efter <i>stk. 2</i> som nyt <i>stk. 3</i> og <i>4</i>:  »<i>Stk. 3.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 2 a, § 6, § 7, <i>stk. 1</i>, § 8, <i>stk. 1</i>, § 27, <i>stk. 1</i>, § 30, § 31, <i>stk. 2</i>, § 32, <i>stk. 2</i> og <i>4</i>, § 41, <i>stk. 2</i> og <i>3</i>, § 54, § 56, <i>stk. 3</i>, § 60, <i>stk. 2</i>, § 61, § 63, <i>stk. 2</i> og <i>4</i>, og § 66 kan dog ikke påklages. Afgørelser om lovliggørelse enten af forhold omfattet af eller i medfør af de nævnte bestemmelser kan ikke påklages.  <i>Stk. 4.</i> De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af <i>stk. 3</i>.«</p>
<p><i>Stk. 3-7.</i> ---</p>	<p><i>Stk. 3-7</i> bliver herefter til <i>stk. 5-9</i>.</p>