



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

30. oktober 2024

2024-4259

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. oktober 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mads Olsen (SF).

Spørgsmål nr. 8:

Vil ministeren redegøre for konsekvenserne for Co2-udledningen ved afskaffelsen af varebilstilladelserne, da det vil blive billigere og nemmere at flytte gods i små varebiler frem for lastvogne? Og vil ministeren i samme forbindelse oplyse antallet af vognmænd, der med afskaffelsen ikke længere vil være reguleret af godskørselsloven?

Svar:

Jeg kan på baggrund af oplysninger fra Færdselsstyrelsen oplyse, at der per 14. oktober 2024 var 14.993 gyldige varebilstilladelser fordelt på 2.678 tilladelsesindehavere. Disse vil ved afskaffelse af tilladelseskravet ikke længere behøve en tilladelse for at udføre national godskørsel for fremmed regning i varebil eller vogntog på over 2,5 ton. De tilladelsesomfattede varebiler, der bruges til godskørsel, udgør kun en lille andel af bestanden af varebiler i Danmark. Per 30. september 2024 var der således indregistreret i alt 351.159 varebiler i Danmark, heraf 302.201 dieselvarebiler.

Såfremt flere virksomheder vil gøre brug af varebiler fremfor lastbiler, hvis det bliver mindre administrativt byrdefuldt at udføre national godskørsel for fremmed regning med varebil under 3,5 ton, fremfor med motorkøretøjer over 3,5 ton, vil det 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, såfremt virksomheder anvender fossildrevne varebiler. Konsekvenserne i form af en ændring i den samlede CO₂-udledning fra national varebiltransport afhænger således af, hvilken grad afskaffelse af tilladelseskravet fører til en sådan øget godskørsel i varebil, herunder som følge af overflytning af gods fra lastbiler.



Overflytningsgraden vil udover den mindskede administrative byrde afhænge af blandt andet den enkelte vognmands kørselsomkostninger, der igen afhænger af blandt andet lastekapaciteten for varebiler kontra lastbiler og dermed brændstofeffektiviteten og kundens pris per leverance, udbuddet af chauffører, og om der er tale om land- eller bykørsel.

Overflytningsgraden er ikke estimeret, men forventes umiddelbart at være begrænset. Målrettede initiativer for den grønne omstilling, herunder oprettelse af miljøzoner i storbyerne, giver således indikationer på en hurtigere omstilling af varebilsvognparken til el-drevne varebiler, end det er tilfældet for lastbilvognparken til el-drevne lastbiler. Hertil kommer de forskellige roller, som lastbiler og varebiler i dag spiller på forskellige distancer, og som der umiddelbart ikke er grund til at forvente en væsentlig ændring af.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen