

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-204992
12-05-2021

Høringsnotat

Bekendtgørelse om godskørsel

Færdselsstyrelsen har den 8. april 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om godskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 6. maj 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX, Dansk Bilbrancheråd, Danske Erhvervsskoler og- Gymnasier, Fagbevægelsens Hovedorganisation, KRIFA, Politiforbundet.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DTL Danske Vognmænd (herefter DTL), Dansk Erhverv, Danske Speditører, DI Transport og ITD.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Danske Speditører bemærker, at de bakker op om fælleseuropæiske regler, hvor nationale særregler ikke går videre end EU-lovgivningen, idet det medvirker til at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af EU's transportbranche, mens manglende implementering og håndhævelse af EU-lovgivning kan føre til ulige konkurrence. Det anføres i samme forbindelse, at det er væsentligt for opretholdelse af en effektiv godslogistik, at rammevilkårene ikke hindres i et omfang, som påvirker muligheden for effektiv og smidig samhandel.

Det bemærkes endvidere, at reglernes omfang indebærer, at transportvirksomheder i langt højere grad vil benytte sig af varebiler under 2.500 kg, så de ikke omfattes af reglerne. Dette indebærer, at transportvirksomhederne vil anvende sig af mindre varebiler med den virkning, at der kan transporteres færre varer. Det forventes på den baggrund, at der vil skulle anvendes flere varebiler med øget miljøbelastning som følge. Det anføres også, at den negative effekt vil vise sig i takt med, at varebiler over 2.500 kg. omfattes af reglerne om køre- og hviletid, som det er tilfældet for køretøjer over 3.500 kg.

Danske Speditører bemærker endeligt, at det ikke fremover vil være mere attraktivt at anvende varebiler over 2.500 kg. end lastbiler over 3.500 kg.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at tilladelsesordningen med international varebilskørsel – og dermed også vægtgrænsen på 2.500 kg. - følger af EU-retslige regler ved forordning 1071/2009, og der er således ikke tale om et nationalt initiativ. For så vidt angår miljøbelastning, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at alene få virksomheder udfører international varebilskørsel i dag, hvorfor det er Færdselsstyrelsens vurdering, at de samlede miljømæssige konsekvenser er begrænsede.

2. Egenkapital for blandede virksomheder og minimumskrav til egenkapital

ITD har i forhold til bekendtgørelsesudkastets § 11, stk. 3, om egenkapitalkravet til blandede virksomheder, bemærket, at det bør angives i bekendtgørelsesudkastet, at kravet til dokumentation af egenkapital for blandede virksomheder, bør medtages i bekendtgørelsesudkastets § 11, når alle øvrige beløb er oplistet.

For så vidt angår minimumskravet til egenkapital har ITD anført, at satserne, der fremgår af artikel 7 i forordning 1071/2009, der er ændret med ændringsforordning 2020/1055, kan fortolkes som minimumskrav, og opfordrer Færdselsstyrelsen til at undersøge, om det er muligt at fastsætte et egenkapitalkrav, der er højere end satsen i artikel 7.

Såfremt det vurderes muligt, opfordrer ITD til, at det tidligere egenkapitalkrav genindføres, idet det er mere proportionalt i forhold til de økonomiske forhold i Danmark, og dermed er medvirkende til at sikre den høje standard af uddannede og seriøse vognmænd.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at beskrivelsen af egenkapitalkravet til blandede virksomheder manglede, og bekendtgørelsesudkastets § 11, stk. 1, nr. 3, er ændret i overensstemmelse hermed. For så vidt angår egenkapitalkravets størrelse har Færdselsstyrelsen tidligere vurderet, at det ikke er muligt at stille et højere egenkapitalkrav som følge af, at artikel 3, stk. 2 i forordning 1071/2009, er udgået med ændringsforordning 2020/1055. Efter Færdselsstyrelsens opfattelse vil det fortsat have karakter af et nationalt særkrav, såfremt de højere egenkapitalkrav genindføres. Det anførte høringssvar giver således ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.

3. Tilladelseskrav til national og international varebilskørsel

DI Transport bemærker, at bekendtgørelsesudkastet ikke ses at tage højde for det problem, at varebiler skal have to godskørselstilladelser til både national varebilskørsel og international varebilskørsel.

Det anbefales, at bekendtgørelsen ændres, så det er muligt at udføre national godskørsel med varebil på baggrund af en tilladelse til international godstransport med varebil.

Dansk Erhverv bemærker, at de igen ønsker at gøre synspunktet gældende om, at en fællesskabstilladelse til godskørsel med varebiler bør give adgang til national godskørsel med

varebiler, så de vognmænd, der både kører national og international kørsel, ikke skal have to tilladelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet til tilladelsestypen er et lovkrav, der følger af godskørselsloven, og kan således ikke ændres på bekendtgørelsesniveau.

4. International godstransport på baggrund af en fællesskabstilladelse til lastbiler

DI Transport bemærker, at der bør være muligt at udføre international godstransport med varebiler på baggrund af en fællesskabstilladelse til lastbiler, hvilket begrundes med, at kravene til lastbiler er højere. DI Transport vurderer, at indførelsen af sådan en ordning vil give mere fleksibilitet.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det som udgangspunkt er muligt at anvende en fællesskabstilladelse til godskørsel til brug for international varebilskørsel. Det afgørende er, at virksomheden er indehaver af én tilladelse pr. køretøj. Virksomheden må således ikke have flere tilladelser end de har indregistrerede køretøjer. Det skal endvidere bemærkes, at uanset om man i disse tilfælde benytter en tilladelse til godskørsel med lastbil til international varebilskørsel, skal virksomheden stadig dokumentere den egenkapital, som følger tilladelsestypen. Det vil sige, 66.950 kr. for det første benyttede motorkøretøj og 37.200 kr. for hvert derudover benyttet motorkøretøj.

En fællesskabstilladelse udstedt til international varebilskørsel udstedes specifikt til international godskørsel i et køretøj på over 2.500 kg, men under 3.500 kg, og vil således få tilføjet en markering, som angiver dette. Tilladelsen til international godskørsel med varebil, vil således ikke kunne bruges til godskørsel med lastbil.

De bekræftede kopier skal forefindes fysisk i køretøjet, når der udføres godskørsel for fremmed regning. En fællesskabstilladelse til international godstransport kan dog ikke benyttes til national varebilskørsel.

Såfremt en virksomhed skal have internationale varebilstilladelser, og har nationale varebilstilladelser i forvejen, skal virksomheden ikke dokumentere mere egenkapital, såfremt virksomheden benytter samme køretøjer til international varebilskørsel som de nationale varebilskørsler.

5. Overgangsordningen i bekendtgørelsesudkastets § 43

DI Transport bemærker, at de støtter, at der med bekendtgørelsesudkastet indsættes en overgangsordning. Det anføres, at reglerne gennemføres for sent til at virksomhederne skal have en realistisk chance for at gennemføre en prøve til godskørselstilladelse. Overgangsordningen bør derfor ændres, så transportlederne har frem til den 1. januar til at gennemføre prøven.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det anførte forslag til ændring af overgangsordningen vil være i strid med forordning 1071/2009, idet forordningens artikel 8 stiller krav om dokumentation af kundskaber ved en obligatorisk skriftlig prøve. Prøven skal således være bestået, før der kan udstedes tilladelse til international varebilskørsel.

Det anførte høringssvar giver således ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.

6. Manglende og mangelfuld myndighedsplanlægning

DTL bemærker, at baggrunden for udstedelse af bekendtgørelsen er Vejpakken, der blev vedtaget af EU i juli 2020, og at de danske myndigheder længe har vidst, at de nye regler for godskørsel med varebiler træder i kraft den 21. maj 2022.

Det anføres, at bekendtgørelsen er sendt sent i høring, og at branchen har været uvidende om, hvilke regler, de blev stillet i sigte. Dertil anføres det, at det først har været muligt at ansøge om tilladelse til international varebilskørsel en måned før ordningens ikrafttrædelse, hvilket har efterladt varebilsbranchen i en umulig situation, da det ikke har været muligt at omstille sig til de regler, der træder i kraft. Det anføres også, at der må forventes en vis sagsbehandlingstid forbundet med ansøgningsprocessen.

Det anbefales, at Færdselsstyrelsen retter henvendelse til EU-Kommissionen med henblik på udsættelse eller træffe beslutning om, at reglerne ikke håndhæves efter en vejledningsperiode på minimum tre måneder.

Dansk Erhverv bemærker, at regelsættet træder i kraft den 21. maj 2022, mens Færdselsstyrelsen først den 29. april 2022 har meldt ud, at det er muligt at indgive ansøgning om international varebilskørsel. Ligeledes anføres det, at regelgrundlaget endnu ikke er på plads, jf. Færdselsstyrelsens høring af den 8. april 2022.

Det anføres, at det er kritisabelt, at regelgrundlaget og ansøgningsproceduren ikke har været fastlagt på et tidligere stade, hvilket har efterladt branchen i en helt urimelig venteposition. Det anføres også, at det forværrer situationen, at der generelt opleves forlængede sagsbehandlingstider i Færdselsstyrelsen, hvilket gør det vanskelig for vognmænd at få tilsagn om en tilladelse, før tilladelsesordningen træder i kraft.

Det opfordres på den baggrund til, at Færdselsstyrelsen prioriterer ekstra ressourcer til sagsbehandlingen af tilladelser til international varebilskørsel, dog sådan, at dette ikke går ud over sagsbehandlingstiden for andre erhvervstilladelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen anerkender, at bekendtgørelsesudkastet kunne have været tilvejebragt tidligere. Færdselsstyrelsen bemærker dog, at det fra den 29. april 2022 har været muligt at indgive en ansøgning om tilladelse til international varebilskørsel. Færdselsstyrelsen har afsat ekstra ressourcer til at behandle de indkomne ansøgninger, således at de ansøgere, der opfylder betingelserne og rettidigt indsender dokumentation herfor, kan få udstedt tilladelser.

7. Transportlederens faglige kvalifikationer og antallet af kursuslektioner

DTL bemærker, at der stilles samme faglige krav til ansøgere om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, som tilfældet er for ansøgere om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i lastbiler, jf. bekendtgørelsesudkastets § 12, stk. 1 og 2.

Det anføres i den forbindelse, at ansøgerne skal opfylde et kursus på mindst 144 lektioner og aflægge en prøve, mens kursuskravet til ordningen for nationale varebilsvognmænd er mindst 37 lektioner. DTL Danske Vognmænd stiller sig uforstående for den betydelige diskrepans mellem antallet af lektioner, der alene ses begrundet i, at der er tale om en international transport.

DTL anfører, at de er opmærksomme på, at varebilsansøgeren skal bestå samme prøve som ansøgere til tilladelser over 3.500 kg., men at forordningens artikel 8, stk. 1 alene fastsætter muligheden for at, at medlemsstaterne *kan* fastsætte et krav om kursus. Den fleksibilitet ser DTL gerne anvendt, fx ved, at der stilles krav om færre lektioner for transportledere af en international varebilsvirksomhed, men kravet om at skulle bestå den samme prøve opretholdes.

Endvidere stiller DTL sig uforstående for, at varebilsansøgerne allerede nu skal undervises og prøves i reglerne om køre- og hviletid, der først træder i kraft i 2026.

Dansk Erhverv bemærker, at de anerkender EU-kravet om, at der stilles krav om, at transportlederen skal bestå samme prøve, som tilfældet er for en transportleder i en lastbilsvirksomhed. I samme forbindelse anføres det, at det er op til medlemsstaterne selv at fastsætte krav om evt. kursus forud for prøven, hvilket indebærer, at det kan overvejes at stille krav om færre lektioner for transportledere af en international varebilsvirksomhed.

Dansk Erhverv stiller sig ligeledes undrende over for, hvorfor transportlederen nu skal undervises i regler om køre- og hviletid, der først træder i kraft i 2026.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i medfør af artikel 8 i forordning 1071/2009 både er fastsat et krav om obligatorisk skriftlig prøve og et krav om, at de berørte personer skal have kundskaber svarende til det niveau, der er fastsat i forordningens bilag 1. Det er således Færdselsstyrelsens vurdering, at et tilsvarende kundskabsniveau sikres ved at stille krav om, at der skal gennemføres et kursus med samme indhold og af samme varighed som kurset, der skal gennemføres for at få udstedt tilladelser til godskørsel for fremmed regning i lastbiler, for at få udstedt en tilladelse til international varebilskørsel. For så vidt angår bemærkningen om undervisning i køre- og hviletidsreglerne finder Færdselsstyrelsen det dermed ikke muligt at ændre i kursets indhold.

8. Transportlederens mulighed for fritagelse for kursus- og prøvekrav

DTL bemærker, at de i forhold til fritagelseskravet i bekendtgørelsesudkastets § 12, stk. 4, stiller sig uforstående for, at der både stilles krav om, at virksomheden har udført godskørsel med varebiler og at denne kørsel skal have været international.

Det anføres i samme forbindelse, hvorfor det ikke er tilstrækkeligt, at ansøgerne har udført national transport med varebiler i mindst 10 år, ligesom der spørges ind til, hvori forskellen består på national og international transport med varebiler, hvor mange ture, der skal til, før at man er

international varebilsvognmand, og hvordan bestemmelsen fortolkes blandt øvrige medlemsstater.

Dansk Erhverv bemærker, at fortolkningen af formuleringen "samme type", der stammer fra forordning 1071/2009, skal fortolkes bredt, således at der ikke skelnes mellem nationale og internationale varebilsvirksomheder. Det anføres, at det bør være tilstrækkeligt, at ansøgeren vedvarende i en periode på ti år har ledet en varebilsvirksomhed, der alene opererer nationalt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, til spørgsmålet om, hvorvidt det er tilstrækkeligt, at ansøgeren vedvarende i en periode på 10 år før den 20. august 2020 har ledet en virksomhed, der udfører national varebilskørsel, at det fremgår af artikel 9, stk. 2, i forordning 1071/2009, at fritagelsesmuligheden gælder for personer, der kan fremlægge dokumentation for, at de vedvarende i en periode på 10 år før den 20. august 2020 har ledet en virksomhed "af samme type". Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der med "samme type" menes, at den pågældende virksomhed skal have været beskæftiget med den type kørsel, som tilladelsen giver ret til at udføre, hvilket blandt andet vil sige international varebilskørsel.

Det bemærkes i øvrigt, at der ikke hermed fastsættes krav om, at virksomheden alene skal have udført international varebilskørsel, og at virksomheden gerne må have udført national varebilskørsel ved siden af den internationale varebilskørsel. Det afgørende er således, at virksomheden som minimum har udført international varebilskørsel.

For så vidt angår spørgsmålet om forskellen på national og international varebilskørsel kan Færdselsstyrelsen bemærke, at der ved en national varebilskørsel forstås godskørsel inden for Danmarks grænser, mens der ved international varebilskørsel forstås godskørsel uden for Danmarks grænser, men inden for EU.

I forhold til spørgsmålet om, hvad der skal til for, at man betragtes som international varebilsvognmand, skal Færdselsstyrelsen bemærke, at det beror på en konkret vurdering, hvori der bl.a. kan indgå, hvor mange internationale transporter, som virksomheden vedvarende har udført.

Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, hvordan andre medlemslande fortolker artikel 9, stk. 2, i forordning 1071/2009. Det bemærkes dog, at der er tale om en bestemmelse, der har direkte virkning i alle medlemsstaterne.

9. Krav til størrelsen af navnet på karosseriet

DTL og Dansk Erhverv bemærker, at de også tidligere har gjort opmærksom på, at der forekommer uoverensstemmelse mellem bekendtgørelsesudkastets § 20, stk. 1, om angivelse af navn på karosseri for køretøjer over 3.500 kg., og bekendtgørelse om registrering af køretøjer, for så vidt angår varebiler på gule plader med tilladt totalvægt under 4.000 kg., der udfører godskørsel for fremmed regning.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at der er en uoverensstemmelse og fjerner henvisningen til § 1, stk. 3, i lov om godskørsel.

10. Administrativ praksis vedrørende tilladelser

Dansk Erhverv bemærker, at tilføjelsen af § 3, stk. 3, i bekendtgørelse om godskørsel fra februar 2022, hvorved ansøgeren om tilladelser til godskørsel skal oplyse om antallet af køretøjer, som ansøgeren er registreret ejer eller bruger af, har voldet branchen store udfordringer. Det anføres, at Færdselsstyrelsen er overgået til en praksis, hvor en virksomhed højst kan have/få udstedt én tilladelse pr. køretøj, mens der tidligere har været en fleksibel praksis, hvor det var muligt at have flere tilladelser end køretøjer.

Dansk Erhverv opfordrer til, at man går tilbage til den tidligere praksis, som vurderes at kunne rummes inden for EU-reglerne, idet Dansk Erhverv vurderer, at EU's Vejpakke ikke har nødvendiggjort denne praksisændring.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsens nuværende praksis især rammer virksomheder, der ansøger om førstegangstilladelser, da virksomhederne ikke kan opnå tilladelse uden at registrere køretøjerne, men samtidigt ikke kan indregistrere køretøjerne uden at have en tilladelse. Dansk Erhverv stiller sig i den forbindelse til rådighed for dialog mellem Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen, for at finde en pragmatisk løsning på udfordringen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan henvise til tidligere svar i høringsnotatet af 25. februar 2022 over høring om bekendtgørelse om godskørsel.

Bekendtgørelsens § 3, stk. 3, som alene omhandler ansøgerens oplysningspligt, skal ses i sammenhæng med bekendtgørelsens § 3, stk. 2, som henviser til betingelserne for udstedelse af fællesskabstilladelsen og bekræftede kopier heraf i artikel 4, stk. 3 i forordning 1072/2009. Af artikel 4, stk. 3 fremgår udnyttelseskravet, hvorefter der alene kan udstedes et antal bekræftede kopier svarende til antallet af køretøjer, som indehaveren af fællesskabstilladelsen råder over som ejer eller på et andet grundlag, navnlig i kraft af en afbetalingsaftale eller en leje- eller leasingaftale.

Færdselsstyrelsen praksis er i overensstemmelse med forordningens klare ordlyd om udnyttelseskravet, hvorfor det ikke er muligt at indføre en lempeligere praksis.

For virksomheder, som ansøger om førstegangstilladelser er betingelsen om, at virksomheden have mindst ét køretøj indregistreret, en del af etableringskravet, som skal opfyldes, før der kan udstedes fællesskabstilladelse, jf. § 3, stk. 1 i godskørselsloven, som henviser til etableringskravene i artikel 3 i forordning 1071/2009, som er suppleret i forordningens artikel 5.

Færdselsstyrelsen indgik et samarbejde med motorstyrelsen, da det viste sig, at etableringskravet i nogle tilfælde medførte, at køretøjer ikke kunne indregistreres forud for udstedelsen af fællesskabstilladelsen og bekræftede kopier heraf. Efter aftale med motorstyrelsen kan køretøjer fremover indregistreres alene ved fremvisning af fællesskabstilladelsen. Motorstyrelsen har udsendt nyhedsbrev om denne praksis til nummerpladeoperatører og godsvognmænd. Samtidig har Færdselsstyrelsen ændret praksis, så en ansøger om førstegangstilladelse får udstedt fællesskabstilladelsen, før der er indregistreret et køretøj. Så snart køretøjet er indregistreret udstedes den bekræftede kopi af fællesskabstilladelsen.

Bilag 1

Høringsliste

3F Fælles Fagligt Forbund
Advokatrådet
AMU Transport Danmark
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Arbejdsgiverforeningen KA
Arbejdstilsynet
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AUTIG - Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark
AutoBranchen Danmark
Bilbranchen
BilsynsBranchen.dk
Dansk Agroindustri
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)
Dansk Erhverv
Dansk Erhvervsfremme (DEF)
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk Metal
Dansk Mobilitet
Dansk PersonTransport (DPT)
Dansk Standard (DS)

Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG)
Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
Det Centrale Handicapråd
Det Faglige Hus
DI Dansk Byggeri
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Dækbranchen Danmark
Erhvervsstyrelsen (OBR)
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Forbrugerombudsmanden
Forbrugerrådet Tænk
Foreningen af Frie Kørelærere
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Forsikring & Pension
Havarikommissionen for vejtrafikulykker
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
ITSDanmark
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Krifa

Kørelærerforeningen
Køreprøvesagkyndiges Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Maskinleverandørerne
Midsjællands kørelærerforening
Motorcykel Forhandler Foreningen
Motorcykel Importør Foreningen (MIF)
Motorstyrelsen
NOAH-Trafik
Overenskomstnævnet v/formanden
Politiforbundet
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Grøn Omstilling
Rådet for Sikker Trafik
Sikre Veje
SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution
SMVdanmark
Teknologisk Institut
Trafikstyrelsen
Trafikselskaberne i Danmark
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Vejdirektoratet