

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel (tilladelsesordning for varebiler)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed i indtil 10 år.

Stk. 2. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 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 i indtil 10 år.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

2. § 3, stk. 1-3, affattes således:

»Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der,

- 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
- 2) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og
- 3) kan sandsynliggøre, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. For udstedelse af tilladelse til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der har tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, skal virksomheden udover kravene i stk. 1 opfylde de krav, der følger af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009.

Stk. 3. Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der, udover at leve op til kravene i stk. 1, har et tilstrækkeligt økonomisk grundlag.«

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

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

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

5. § 4, stk. 1-4, affattes således:

»§ 4. En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2, skal have en godkendt transportleder, der,

- 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 forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover,
- 4) ikke er dømt for strafbare forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og
- 5) kan sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Stk. 2. En transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, skal udover kravene i stk. 1 opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1072/2009.

Stk. 3. En transportleder i en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal, udover kravene i stk. 1,

- 1) faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde,
- 2) være bosiddende i et EU- eller EØS-land og
- 3) have de nødvendige faglige kvalifikationer.

Stk. 4. Drives en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som en personligt ejet virksomhed, skal transportlederen være virksomhedsejeren.«

6. § 5 affattes således:

»§ 5. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1 og 2, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2, herunder om, hvilke økonomiske eller faglige krav der skal være opfyldt og den digitale løsning, jf. stk. 1.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for ansøgninger i forbindelse med behandling af ansøgninger efter § 1, stk. 2.

7. I § 6 indsættes som *stk. 5* og *6*:

»*Stk. 5.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2.«

8. I § 6a, *stk. 1-3*, ændres »§ 1, stk. 1« til »§ 1, stk. 1 eller 2«.

9. § 10 affattes således:

»§ 10. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser efter § 1, herunder til dækning af omkostninger forbundet med tilsyn.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører, godkendelse af uddannelsessteder samt for udlevering af afmærkningskilt og for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11.

Stk. 3. Betales gebyrerne efter stk. 2-3 ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5. «

10. § 11, *stk. 1*, affattes således:

»§ 11. Et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, samt varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, skal, såfremt det anvendes til firmakørsel, anmeldes til Skat, med mindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom. «

11. I § 12 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 2, nr. 3, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

b) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, samt køretøjers største tilladte totalvægt,

c) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,

d) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,

e) skatte- og afgiftslovgivningen,

f) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller

g) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel, eller

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

Stk. 2-6 bliver herefter til stk. 3-7.

12. i § 12, *stk. 2*, der bliver til § 12, stk. 3, indsættes som sidste pkt.:

»En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilsvarende tilbagekaldes, hvis en fører eller 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 betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3.«

13. I § 12, *stk. 3*, der bliver til § 12, stk. 4, indsættes efter »nr. 1 og 2,« »eller stk. 2, nr. 1 og 2,«.

14. § 12, *stk. 4*, der bliver til § 12, stk. 5, affattes således:

»*Stk. 5.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller stk. 2, eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1-3, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.«

15. I § 12, *stk. 5*, der bliver til § 12, stk. 6, ændres »§ 1, stk. 2, nr. 1« til »§ 1, stk. 3, nr. 1«

16. § 12, *stk. 6*, der bliver til § 12, stk. 7, affattes således:

»*Stk. 7.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 3, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, 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.«

17. I § 12 indsættes som *stk. 8*:

»*stk. 8.* Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for godkendelse af ny transportleder i forbindelse med fratrædelse af en godkendt transportleder for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, under konkurs eller rekonstruktion med afhændelse, afvikling eller lignende.«

18. I § 12 a indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 1,« til » og § 12, stk. 2, nr. 1«.

19. § 13, *stk. 1-4*, affattes således:

»§ 13. 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. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, 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.

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 betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 2 eller 3, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelserne i § 4, stk. 1, nr. 3 eller 5. 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.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 2, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, nr. 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden ikke må udøves under ankesagens behandling.

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, nr. 2, § 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. 1, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 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.«

20. § 16 d affattes således:

»§ 16 d. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om krav til uddannelse og uddannelsesbevis for føreren af motorkøretøjer, der er omfattet af denne lov, og om tilsyn med godkendte uddannelsessteder.«

21. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1 og 2,« til » § 1, stk. 1-3,«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, stk. 2.

Stk. 3. Ved ansøgning om tilladelse i henhold til lovens § 1, stk. 2, indgivet af en virksomhed, som ved lovens ikrafttræden udførte godskørsel for fremmed regning i vareiler, kan der ses bort fra kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, hvis virksomheden eller transportlederen har indgået en afdragsaftale med Skat om indfrielse af restancen inden for en rimelig periode.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om en overgangsordning for personer, der på tidspunktet for tilladelseskravets ikrafttræden kan dokumentere mindst 2 års erfaring som vognmand i virksomheder, der er omfattet af tilladelseskravet efter § 1, stk. 1, samt nærmere regler om en overgangsordning for personer, der inden for de seneste 10 år fra tilladelseskravets ikrafttræden i en periode på mindst to år har været beskæftiget som varebilschauffør.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Lovforslagets hovedindhold
 - 3.1. Godskørselslovens anvendelsesområde
 - 3.1.1. Gældende ret
 - 3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Vægtgrænse for varebiler og pr. stykgods
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Betingelser for meddelelse af tilladelse
 - 3.3.1. Bemyndigelse til at fastsætte regler om økonomiske og faglige krav
 - 3.3.1.1. Gældende ret
 - 3.3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.2. Restancer til det offentlige, vandel og god skik
 - 3.3.2.1. Gældende ret
 - 3.3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.3. Virksomhedsform og etableringssted
 - 3.3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.4. Ansættelseskontrakt og løn- og arbejdsvilkår
 - 3.3.4.1. Gældende ret
 - 3.3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Tilbagekaldelse af tilladelser
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.5. Gebyrfinansiering
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Økonomiske konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at indføre en tilladelsesordning for varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning. Tilladelsesordningen er en tilpasset udgave af de krav, som i dag gælder for godskørsel for fremmed regning med lastbiler på over 3.500 kg.

2. Baggrund

Den 31. maj 2016 vedtog et flertal i Folketinget bestående af Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet og Socialistisk Folkeparti beslutningsforslag B 165, der pålagde regeringen at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de nødvendige ændringer af administrative forskrifter, der sikrer, at varebiler med tilladt totalvægt under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfattes af principperne i godskørselsloven. Efter B 165 skulle der blandt andet stilles krav inden for følgende områder:

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

Som opfølgning på beslutningsforslaget nedsatte den daværende transport- og bygningsminister Varebilsudvalget, der skulle se på regler for varebiler, der kører godskørsel for fremmed regning. Udvalget skulle se på en mulig ny regulering for varebiler, der kører godskørsel for fremmed regning med fokus på, om det ønskede formål med beslutningsforslaget – at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafikikkerheden – kan opnås ved at lade varebiler under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfatte af principperne i godskørselsloven, eller om de ønskede formål bedre kan opnås på andre måder og eventuelt ved anden lovgivning end ved ændring af godskørselsloven.

Gennem hele udvalgsforløbet var der forskellige tilkendegivelser om relevansen af en tilladelsesordning for varebiler under 3.500 kg, der kører gods for fremmed regning. Det var ikke muligt at opnå enighed i Varebilsudvalget om, hvorvidt der kunne anbefales indført en tilladelsesordning for varebiler. Forskellige argumenter – både for og imod en tilladelsesordning – blev fremført af medlemmerne i udvalget. Argumenterne for at indføre en tilladelsesordning var blandt andet, at en sådan vil medvirke til at skabe ordnede forhold i branchen, herunder bekæmpe snyd, bedrageri, konkursrytteri og overlæs i varebilsbranchen. Argumenterne mod at indføre en tilladelsesordning var blandt andet, at man med ordningen vil ramme en masse lovlydige virksomheder med administrative og økonomiske byrder, som ikke står mål med resultaterne, herunder at man ikke kan håndhæve ordningen og komme snyd og bedrageri mv. til livs.

Med udgangspunkt i Varebilsudvalgets anbefalinger blev den konkrete afgrænsning af en tilladelsesordning drøftet mellem regeringen og partierne bag beslutningsforslaget. Disse drøftelser mundede ud i en model, besluttet af et politisk flertal bestående af Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti, hvorefter det kræver tilladelse at udføre godskørsel for fremmed regning i en varebil med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg, som fragter gods, der vejer mere end 11 kg pr. stykgods.

3. Lovforslagets hovedindhold

3.1. Godskørselslovens anvendelsesområde

3.1.1. Gældende ret

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen udsteder nationale og internationale tilladelser til godskørsel for fremmed regning til virksomheder, der er etableret på dansk område, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1. Tilladelsen udstedes som en fællesskabstilladelse med en gyldighed i indtil 10 år.

Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøjer eller vogntog, hvor der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller på anden måde er knyttet til den registrerede bruger af køretøjet, jf. godskørselslovens § 1, stk. 3.

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

Godskørsel for fremmed regning er nærmere reguleret i bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel (herefter godskørselsbekendtgørelsen), der har hjemmel i godskørselsloven og færdselsloven. Godskørselsbekendtgørelsen regulerer en række krav for betingelser for meddelelse af tilladelser til udførelse af godskørsel for fremmed regning, herunder krav til selve ansøgningen, økonomi og faglige kvalifikationer. Det fremgår endvidere af godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 1, at der er krav om tilladelse, når der med et motorkøretøj eller vogntog med en samlet totalvægt på mere end 3.500 kg udføres godskørsel for fremmed regning.

Der stilles i dag alene krav om tilladelse for kørsel med motorkøretøjer eller vogntog med totalvægt, der overstiger 3.500 kg.

3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides, således at der som noget nyt stilles krav om tilladelse til godskørsel for virksomheder, der er etableret i Danmark, og som udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler med en totalvægt på mere end 2.000 kg, som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods (kolli).

Dermed bliver godskørsel for fremmed regning med varebiler omfattet af godskørselslovens anvendelsesområde og krav om tilladelse. Tilladelsesordningen for varebiler vil dog udgøre en tilpasset udgave af de krav, der i dag gælder for godskørsel for fremmed regning med lastbiler på over 3.500 kg. Tilladelsesordningen for varebiler vil adskille sig fra de gældende krav for lastbiler vedrørende krav til faglige kvalifikationer og krav om uddannelse af chauffører, ligesom gældende regler om køre- og hviletid, herunder krav til takograf m.m., ikke vil finde anvendelse for varebiler.

Ved varebil forstås køretøjer indrettet til godsbeholdning, som dermed følger definitionen i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (024, Varebil, N1). Dermed målrettes tilladelsesordningen de køretøjer, der rent faktisk er indrettet til at fragte gods, og det undgås herved, at kørsel i almindelige personbiler i forbindelse med f.eks. avisudbringning eller lignende omfattes af krav om tilladelse til godskørsel. Ved vægtgrænse pr. stykgods forstås den samlede vægt af den enkelte pakke eller kolli.

En tilladelse for varebiler efter dette lovforslag vil udgøre en national tilladelse, da godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer og vogntog på under 3.500 kg ikke er EU-reguleret. Det betyder, at de EU-retlige krav, der i dag gælder for godskørsel for fremmed regning i medfør af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af

vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009) ikke finder anvendelse for en tilladelsesordning for varebiler. Tilladelsen for varebiler udstedes, i lighed med tilladelser til godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer og vogntog med tilladt totalvægt over 3.500 kg, med en gyldighed i indtil 10 år.

3.2. Vægtgrænse for varebiler og pr. stykgods

3.2.1. Gældende ret

Der er efter § 1, stk. 1, sidste pkt., i godskørselsbekendtgørelsen krav om tilladelse efter godskørselsloven, når der med et motorkøretøj eller vogntog med en samlet totalvægt på mere end 3.500 kg udføres godskørsel for fremmed regning. Kravet om tilladelse for motorkøretøjer eller vogntog med en samlet totalvægt på mere end 3.500 kg følger minimumskravet i henhold til forordning nr. 1072/2009. Den gældende vægtgrænse på 3.500 kg udgør således en minimumsgrænse, idet forordningen ikke fastsætter regler for køretøjer under denne vægtgrænse. Der gælder således ingen EU-retlig regulering af godskørsel i køretøjer med en totalvægt på op til 3.500 kg.

Ligeledes gælder der efter den gældende godskørselslov ingen særlig regulering relateret til vægt af godset, idet der principielt ikke er en nedre vægtgrænse for, hvor meget godset skal veje, før godskørselsloven finder anvendelse.

3.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at tilladelsesordningen for varebiler alene skal gælde varebiler med en totalvægt, der overstiger 2.000 kg. Anvendelsesområdet for den foreslåede tilladelsesordning vil således være varebiler med totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg.

Hensigten bag denne vægtgrænse er at indføre en nedre bagatelgrænse for, hvilken type af varebiler der er omfattet af tilladelseskravet, således at mindre køretøjer indrettet til godsbefordring ikke omfattes af krav om tilladelse efter dette lovforslag. Bagatelgrænsen skal ses i sammenhæng med den vægtgrænse pr. stykgods, der ligeledes fremgår af tilladelsesordningen.

Kravet om tilladelse vil således alene gælde for levering af pakker, hvis den enkelte pakke eller det enkelte kolli vejer mere end 11 kg. Et stykgods kan således bestå af flere enkelte varer, der er pakket som én enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i denne lov. Vægtgrænsen på 11 kg er baseret på aftale indgået af et politisk flertal bestående af Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti, som henviser til Arbejdstilsynets At-vejledning D.3.1. af september 2005, hvoraf det fremgår, at løft tæt ved kroppen af genstande på op til 11 kg normalt ikke anses for sundhedsskadelige løft på grund af vægt og rækkeafstand.

Samtidig fungerer vægtgrænsen pr. stykgods som en bagatelgrænse for, hvornår der kræves tilladelse. Med den anførte vægtgrænse kan der uden tilladelse transporteres gods for fremmed regning på op til 11 kg pr. stykgods (kolli). Det er hermed hensigten, at omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker ikke skal være omfattet af krav om tilladelse.

Med den foreslåede ændring skrives vægtgrænserne for henholdsvis godskørsel med varebiler og godskørsel med motorkøretøjer eller vogntog over 3.500 kg desuden ind i godskørselsloven.

3.3. Betingelser for meddelelse af tilladelse

3.3.1. Bemyndigelse til at fastsætte regler om økonomiske og faglige krav

3.3.1.1 Gældende ret

Efter godskørselslovens § 5 kan trafikministeren – nu transport-, bygnings- og boligministeren, fastsætte regler om ansøgningers indhold, herunder om hvilke økonomiske eller faglige krav der skal være opfyldt.

Bestemmelsen er for tilladelser til transport af gods for fremmed regning efter lovens § 1, stk. 1, udmøntet i godskørselsbekendtgørelsen.

Det følger af bekendtgørelsens § 9, at en person, der ansøger om tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning efter godskørselslovens § 1, stk. 1, anses for fagligt kvalificeret, hvis han udover at leve op til kravene i godskørselslovens § 1, stk. 1, og inden for de seneste 10 år har gennemført et af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendt kursus og ved en skriftlig prøve har dokumenteret færdigheder i de emner, der er angivet i bekendtgørelsens bilag 1.

Bilaget indeholder således en fortegnelse over de emner, der skal indgå i kurset. Kurset skal således gennemgå følgende emner: Borgerlig ret, handelsret, arbejdsmarkeds- og sociallovgivning, skattelovgivning, forretningsmæssig og økonomisk virksomhedsledelse, adgang til markedet, tekniske standarder og tekniske aspekter af driften, vejtrafiksikkerhed, chaufførvikarvirksomhed, forhandlingsteknik og trafikledelse.

Det følger af bekendtgørelsens § 19, stk. 1, om godkendelse af kurser, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal godkende kurser og kursusudbydere, hvis kurserne opfylder de indholds krav, der er angivet ovenfor, jf. bekendtgørelsens bilag 1. Af stk. 2 fremgår det, at kurserne skal have en varighed på mindst 144 lektioner, og at hver lektion har en varighed på 45 minutter.

Kravene om kvalifikationsuddannelse (grundlæggende uddannelse og efteruddannelse) for lastbilschauffører findes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF. Direktivet er implementeret i dansk lovgivning ved bekendtgørelse nr. 1327 af 29. november 2017 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. Der stilles krav til, at grunduddannelsen varer enten 4 eller 8 uger, afhængig af chaufførens alder. Desuden stilles der krav om, at efteruddannelsen, der skal gennemføres hvert 5. år, har en varighed på 5 dage.

Kravene til ansøgerens egenkapital og sikkerhedsstillelse er reguleret i § 8 i godskørselsbekendtgørelsen.

Efter denne bestemmelse skal en ansøger ved ansøgning om indtil to tilladelser skal kunne dokumentere en egenkapital på mindst 150.000 kr. Ved ansøgning om yderligere tilladelser forhøjes beløbet med 40.000 kr. for hver ekstra tilladelse.

Kravet om egenkapital for at drive vognmandsvirksomhed har været gældende i dansk ret siden 1989. Kravet blev dengang fastsat til 100.000 kr. for de to første tilladelse og 25.000 kr. for hver ekstra tilladelse. Beløbsgrænserne blev fastsat efter ønske fra en enig transportbranche for at højne standarden inden for branchen. Kravet blev i 1995 forhøjet til det nuværende krav.

På EU-niveau er der ligeledes fastsat krav om egenkapital for virksomheder, der udøver godskørsel for egen regning. Det følger således af artikel 7, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 (om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF), at en virksomhed for at opfylde kravet til økonomisk grundlag skal dokumentere, at den råder over en egenkapital på mindst 9.000 EUR (ca. 67.500 kr.) for den første tilladelse og 5.000 EUR (ca. 37.500 kr.) for hver efterfølgende tilladelse. Der er således tale om, at Danmark har nationale særkrav på området, idet de danske egenkapitalkrav går videre, end hvad der påkrævet efter EU-retten.

3.3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at ordningen om, at ansøgere om tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning skal gennemføre et vognmandskurses inden for 10 år, videreføres, for så vidt angår godskørsel for fremmed regning med varebiler. Det foreslås dog, at kurset for varebiler skal være af kortere varighed end de gældende krav efter bekendtgørelse om godskørsel.

Konkret foreslås det, at kvalifikationsuddannelsen for varebilschauffører omfattet af tilladelseskravet efter dette lovforslag skal have en varighed af højst tre dage. Efteruddannelsen skal have en varighed af højst to dage. Samtidig foreslås en overgangsordning fra kravet om kvalifikationsuddannelse for chauffører, der på tidspunktet for lovens ikrafttræden udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, som omfattet af dette lovforslag, og som på tidspunktet for lovens ikrafttræden kan dokumentere mindst to års erfaring som varebilschauffør.

Endvidere foreslås det, at ansøgere om tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden driver virksomhed med godskørsel for fremmed regning i varebiler, ikke skal gennemføre og bestå varebilsvognmandskursus.

Tilladelsesordningen for varebiler viderefører ligeledes krav om, at virksomhederne skal have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag – således krav om egenkapital. Dog skal kravet til egenkapital for virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, være lavere end for virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i lastbiler. Konkret foreslås det, at varebilsvognmænd skal være i besiddelse af en egenkapital på 13.500 kr. for første tilladelse og 6.750 kr. for hver efterfølgende tilladelse. Kravet til egenkapital skal fastsættes ved bekendtgørelse, jf. forslaget til § 5 og bemærkningerne hertil.

3.3.2. Restancer til det offentlige, vandel og god skik

3.3.2.1. Gældende ret

For at få udstedt tilladelse til godskørsel for fremmed regning skal virksomheden opfylde kravene i § 3 i godskørselsloven og i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009).

Det fremgår af godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1, at tilladelse i henhold til lovens § 1, stk. 1, kan meddeles til en dansk virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, jf. § 3, stk. 1, nr. 1, ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og som gør det antageligt, at den vil udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, jf. § 3, stk. 1, nr. 3

Formålet med kravet efter § 3, stk. 1, nr. 2, om, at virksomheden ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover er primært at sikre, at virksomheden forhindres i at oparbejde yderligere restancer og derved

belaste de offentlige budgetter. Det er ikke afgørende, om gælden vedrører vognmandsvirksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende tilladelse. Anden gæld, der hidrører fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, kan medføre nægtelse, såfremt gælden er af en sådan størrelse, at det antages, at der fremtidigt vil opstå restancer til det offentlige, hvis der gives den pågældende virksomhed tilladelse. Tilsvarende regel findes på en række andre sektorområder, hvor der ifølge lovgivningen kræves særlig tilladelse for at udøve et erhverv.

Kravet om god skik efter § 3, stk. 1, nr. 3, dækker dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundes en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og dels tilfælde, hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Derudover kan omstændigheder ved en eventuel tidligere konkurs, betalingsstandsning mv. medføre, at den pågældende ikke kan anses for at kunne udføre virksomheden på forsvarlig måde. Endvidere skal det sikres, at ansøgeren kan drive virksomheden på en sådan måde, at den lever op til gældende regler og kutymer inden for branchen for god og sædvanlig, faglig kompetent transportvirksomhed.

I hvilket omfang der er tale om forhold, der falder ind under bestemmelsen om god skik, afhænger af en konkret vurdering. F.eks. vil en vognmand, der anvender chauffører, som opholder sig illegalt i landet, eller en vognmand, der ikke betaler skat eller begår socialt bedrageri, efter omstændighederne kunne få tilbagekaldt sin tilladelse eller nægtet fornyelse heraf, fordi han ikke lever op til kravet om god skik. Der skal dog i alle tilfælde foreligge meget grove eller gentagne tilfælde af ovennævnte forhold, før det kan føre til nægtelse af udstedelse eller tilbagekaldelse af tilladelse.

Endelig skal virksomheden opfylde de krav, som fremgår af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009. Forordningen kræver blandt andet, at en virksomhed, der udøver vejtransporterhvervet, skal udvise god vandel og have et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. For at opfylde kravet til tilstrækkeligt økonomisk grundlag skal virksomheden godtgøre at råde over kapital og reserver af en værdi på mindst 9.000 EUR, når den benytter et enkelt køretøj, og 5.000 EUR for hvert derudover benyttet køretøj, jf. afsnit 3.3.1.

Tilsvarende stilles der krav vedrørende restancer til det offentlige, vandel og god skik i relation virksomhedens transportleder. Transportlederen er den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

Kravene til transportlederen fremgår af godskørselslovens § 4. Efter denne bestemmelse skal transportlederen være myndig og ikke under værgemål efter værgemålslovens § 7. Transportlederen må derudover ikke være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, må ikke have betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, og må ikke være dømt for strafbare forhold, der begrundes nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2. Endelig skal transportlederen gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Der henvises derudover til bemærkningerne til kravene til virksomheden efter § 3, stk. 1, jf. gennemgangen ovenfor i dette afsnit.

3.3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at kravene i godskørselslovens § 3, stk. 1, i vid udstrækning videreføres for en tilladelsesordning for varebiler inden for lovforslagets anvendelsesområde. Således videreføres alle eksisterende betingelser for meddelelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler efter dette lovforslag bortset fra de

betingelser, der følger af EU-regulering. Samtidig foreslås det, at visse betingelser for meddelelse af tilladelse, som for tilladelser efter § 1, stk. 1, følger af forordning 1071/2009, også skal gælde for tilladelser efter § 1, stk. 2. Disse betingelser følger af forslaget til § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3 og 4. Der henvises til bemærkningerne til disse bestemmelser.

3.3.3 Virksomhedsform og etableringssted.

3.3.3.1. Gældende ret

Det følger af godskørselslovens § 1, stk. 1, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret køretøj eller vogntog, der overstiger en af transport-, bygnings- og boligministeren fastsat vægtgrænse (i godskørselsbekendtgørelsen fastsat til 3.500 kg), skal have tilladelse hertil. Godskørselsloven stiller således krav om, at virksomheden er etableret på dansk område og hjemhørende i landet. Virksomheden skal være registreret i Det Centrale Virksomhedsregister, og alle virksomhedsformer er tilladt, eksempelvis enkeltmandsvirksomhed, aktieselskab, anpartsselskab, interessentskab m.fl.

3.3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at de gældende krav til virksomhedsform og etableringssted overføres til en tilladelsesordning for varebiler. Det vil herefter være et krav om tilladelse for virksomheder, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med varebiler. Som for godskørsel for fremmed regning med lastbiler foreslås det, at alle virksomhedsformer vil være tilladt, idet det er et krav, at virksomheden der registreret i Det Centrale Virksomhedsregister.

3.3.4. Ansættelseskontrakt og løn- og arbejdsvilkår

3.3.4.1. Gældende ret

Det følger af beslutning truffet af Vejtransportrådet i 2001, at transportlederens arbejdsopgaver samt et vederlag på mindst 15.000 kr. om måneden skal fremgå af ansættelseskontrakten. Hvis transportlederen tillige er chauffør, skal den pågældende person i stedet modtage den overenskomstmæssige aflønning som chauffør og derudover modtage et vederlag på mindst 50.000 kr. om året. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har siden ændringen i Vejtransportrådets opgaver til alene at være rådgivende for transport-, bygnings- og boligministeren overtaget denne praksis.

Løn- og arbejdsvilkår for chauffører er derudover reguleret i de pågældende kollektive overenskomster. Det følger således af godskørselslovens § 6, stk. 3, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Med Højesterets dom af 4. februar 2015 – den såkaldte NORTRA-dom – fastslog Højesteret, at bestemmelsen skal forstås således, at enhver overenskomst, uanset dens indhold, lever op til lovens krav om at følge ”de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster”.

3.3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren for en transportleder for en virksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler kan fastsætte regler om, at transportlederen skal modtage et minimumsvederlag, og at dette skal fremgå af ansættelseskontrakten.

Det foreslås i den forbindelse, at beløbet skal fastsættes på et lavere niveau end det vederlag, der gælder for lastbilvognmænd. Det konkrete niveau skal fastsættes administrativt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Der henvises til § 6, stk. 6, jf. forslaget til nr. 7, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås desuden, at en indehaver af en vognmandstilladelse til godskørsel med varebiler skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der måtte findes i kollektive overenskomster for varebiler. Således vil godskørselslovens § 6, stk. 3, også finde anvendelse på varebilsområdet.

3.4. Tilbagekaldelse af tilladelser

3.4.1. Gældende ret

Reglerne for tilbagekaldelse af tilladelse til udførelse af godskørsel for fremmed regning, der er udstedt efter godskørselslovens § 1, stk. 1, følger af lovens § 12.

En tilladelse kan herefter tilbagekaldes, hvis indehaveren af en tilladelse ikke længere må antages at opfylde de betingelser for udstedelse af tilladelse, der følger af lovens § 3, stk. 1, nr. 3, om god skik inden for branchen, jf. punkt 5.1. ovenfor, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udøvelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i godskørselsloven, herunder § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3, om bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår reguleret i kollektive overenskomster, eller forskrifter udstedt efter godskørselsloven, færdselslovgivningen om bl.a. hastighed, kørsel uden kørekort eller overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.m., lovgivning om euforiserende stoffer eller narkotikahandel, miljølovgivning om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald, skatte- og afgiftslovgivning, lovgivning om beskyttelse af dyr under transport, eller lovgivning om menneskesmugling eller menneskehandel.

Det forudsættes, at den tilladelses- eller godkendelsesudstedende myndighed skal godtgøre, at de nærmere omstændigheder i en konkret sag begrunder, at tilladelsen tilbagekaldes. I praksis tildeles der som udgangspunkt en forudgående advarsel, inden der træffes endelig afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse.

Derudover kan en tilladelse tilbagekaldes, hvis indehaveren har en betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. Det forudsættes herved, at den tilladelsesudstedende myndighed forud for en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse meddeler tilladelsens indehaver, at en så betydelig restance kan medføre tilbagekaldelse af tilladelse, således at vedkommende har mulighed for at indfri restancen inden for en rimelig frist.

3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Godskørselslovens gældende bestemmelser for tilbagekaldelse af tilladelse foreslås i vid udstrækning overført til de nye bestemmelser om tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler.

I forhold til de gældende regler for godskørsel med lastbiler vil bestemmelserne dog være tilpasset til varebiler. Det drejer sig specifikt om, at en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler ikke er omfattet af EU-reguleringen efter forordning 1071/2009, jf. punkt 3.2, hvorfor godskørselslovens § 12, stk. 1, litra d), ikke overføres til også at gælde for varebiler. Tilsvarende vil færdselslovens køre- og hviletidsbestemmelser ikke være gældende for godskørsel med varebiler, hvorfor der ikke kan ske overtrædelse af færdselslovens køre- og hviletidsbestemmelser, som kan begrunde tilbagekaldelse af tilladelse.

3.5. Gebyrfinansiering

3.5.1. Gældende ret

Efter godskørselslovens § 10 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og for udstedelse af tilladelse og godkendelse samt udlevering af afmærkningsskilt og for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til lovens § 11. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen varetager i dag opgaver i relation til udstedelse af tilladelser til og tilsyn med vognmænd, der udfører godskørsel for fremmed regning i køretøjer på mere end 3.500 kg. Disse opgaver er i dag finansieret ved bevilling på finansloven, idet der ikke siden 1996 har været opkrævet gebyr på området.

Ministerens kan desuden fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen varetager opgaven med udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser til lastbilschauffører, godkendelse af uddannelsessteder og tilsyn med disse. Området er finansieret ved et gebyr på 155 kr. pr. udstedt bevis, jf. bekendtgørelse nr. 1629 af 19. december 2017 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens gebyrer og afgifter for vejtransportområdet.

3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at godskørselslovens § 10 nyaffattes, så der, udover muligheden for efter gældende ret at fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelse, fremover også kan fastsættes regler om gebyr for tilsyn med tilladelser efter loven. Det vil herefter være muligt at fastsætte regler for gebyr for tilsyn både i henhold til tilladelser for godskørsel for fremmed regning efter de eksisterende regler og for godskørsel for fremmed regning med varebiler som foreslået i denne lov.

Et politisk flertal bestående af Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten og SF har i forlængelse heraf besluttet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meromkostninger i forbindelse med administration af en tilladelsesordning for varebiler skal finansieres ved et gebyr på varebilsområdet for udstedelse af tilladelser til varebiler. Gebyret skal således beregnes ud fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens faktiske og afgrænsede omkostninger forbundet med den nye tilladelsesordning efter dette lovforslag. Der henvises til afsnit 4 og 5 nedenfor.

I de ovennævnte omkostninger indgår både omkostninger vedr. sagsbehandling og udstedelse af godkendelse samt omkostninger vedr. det efterfølgende tilsyn på vognmandsområdet for vognmænd i køretøjer med en totalvægt på mere end 2.000 kg. men under 3.500 kg.

Der fastsættes et gebyr, der alene skal finansiere meromkostningerne på varebilsområdet, ved at varebilsområdet (vognmænd i køretøjer på mere end 2.000 kg og mindre end 3.500 kg) omfattes af gebyrbekendtgørelsen på vejtransportområdet. Omkostningerne vedr. udstedelse af tilladelser og tilsyn for vognmænd i køretøjer med en totalvægt på mere end 3.500 kg., er på nuværende tidspunkt bevillingsfinansieret. Disse tilladelser vil fremover fortsat være finansieret via bevillingen på finansloven. Dette betyder i praksis, at varebilsvognmænd, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler med tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg, fremover vil skulle betale for at få en tilladelse, mens vognmænd der udfører godskørsel for fremmed regning i køretøjer med en totalvægt over 3.500 kg fortsat får tilladelsen gratis.

Det estimeres på nuværende tidspunkt, at gebyrsatsen pr. udstedt vognmandstilladelse til godskørsel for fremmed regning i små varebiler vil beløbe sig til ca. 1.500 kr. pr. udstedelse. Gebyrsatsen beregnes med udgangspunkt i en periode på 10 år, frem for Finansministeriets standard på fire år, så udsving i satsen minimeres mest muligt.

Som alternativ til denne gebyrmodel kan der i stedet udstedes et gebyr pr. ansøgning. Da en ansøgning kan vedrøre tilladelse til flere varebiler på én gang, vil en sådan gebyrmodel i højere grad tilgodese de store

virksomheder, som har flere varebiler og chauffører tilknyttet virksomheden. Gebyrsatsen forventes i så fald at blive højere.

Der indføres desuden et gebyr for udstedelse af uddannelsesbeviser for varebilchauffører, som dækker over udstedelse af beviser og tilsyn med uddannelsessteder. Gebyret svarer til det eksisterende gebyr for chaufføruddannelsesbeviser på lastbilområdet, som p.t. udgør 155 kr. Dette gebyr vil således også være gældende for varebilområdet. Det bemærkes i den sammenhæng, at gebyret for lastbiler genberegnes og reguleres på årlig basis, hvilket også vil være tilfældet for varebilområdet.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen varetager i dag myndighedsopgaver i relation til udstedelse af tilladelser og efterfølgende tilsyn i forhold til godsvognmænd med køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg. Det drejer sig om udstedelse af tilladelser til og tilsyn med godsvognmænd, udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser, godkendelse af uddannelsessteder og tilsyn med disse Meradministrationen som følge af udvidelse af tilladelsesordningen til også at omfatte varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg skal tilsvarende varetages af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Forslaget vurderes således at have økonomiske konsekvenser for Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, da indførelse af en tilladelsesordning for godskørsel for fremmed regning med varebiler vil betyde nye, administrative opgaver for styrelsen, som ikke er finansieret inden for de eksisterende rammer på finansloven.

I rapporten ”Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler”, udarbejdet af Incentive i 2017, er den samlede flåde af varebiler med en totalvægt på højst 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, opgjort til ca. 12.000 varebiler. Dette tal dækker over en række forskelligartede virksomheder i forskellige sektorer, herunder primært vejgodstransport, posttjenester omfattet af forsyningspligten og øvrige post- og kurértjenester. Med afsæt i tilladelseskravet for varebiler efter denne lov vil antallet af varebiler være mindre på baggrund af vægtgrænsen på varebilen og vægtgrænsen for det enkelte stykgods (kolli), jf. afsnit 3.2.

Det vurderes på den baggrund, at ca. 10.600 varebiler vil være omfattet af lovens anvendelsesområde.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer, at antallet af ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler vil være størst år 1 efter lovens ikrafttræden. Med udgangspunkt i ovenstående har styrelsen estimeret, at mindst 4.500 ansøgninger forventes indgivet inden for ansøgningsfristen, jf. forslaget til ny § 5, stk. 2, bemærkningerne hertil.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer på den baggrund, at styrelsens gennemsnitlige årlige omkostninger til udstedelse af tilladelser til godskørsel med varebiler og efterfølgende tilsyn vil beløbe sig til ca. 2,5 mio. kr. pr. år over en 10 årig periode, fordelt efter følgende afløbsprofil:

År	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Omkostninger i mio. kr.	10,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6

Tilsvarende forventer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen et gennemsnitligt ekstra årsværksforbrug på varebilområdet på 2,1 årsværk pr. år, med størstedelen af aktiviteten i år 1, fordelt efter følgende afløbsprofil:

År	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Antal årsværk	11,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
------------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Forslaget vurderes derudover at medføre mindre administrative konsekvenser for Skat, da antallet af køretøjer, der anvendes til firmakørsel og derfor skal anmeldes til Skat, vil forøges som følge af, at vægtgrænsen for den gældende bestemmelses anvendelsesområde ændres til også at omfatte varebiler.

Forslaget vurderes tilsvarende at medføre mindre administrative konsekvenser for politiet i forbindelse med udvidelse af lovens anvendelsesområde, da politiet i dag kontrollerer overholdelsen af godskørselsloven for motorkøretøjer over 3.500 kg, og da politiet efter ikrafttræden af tilladelseskravet ligeledes skal føre tilsyn med varebiler.

Endelig forventes lovforslaget at medføre mindre administrative konsekvenser for staten i forbindelse med, at varebilschauffører skal gennemføre grundlæggende uddannelseskursus samt efteruddannelseskursus. Begge kurser er arbejdsmarkedsuddannelser (AMU), der hører under Undervisningsministeriets ressort. Det er imidlertid forventningen, at et eksisterende kursusforløb kan anvendes, således at der ikke skal etableres et nyt kursusforløb målrettet varebilschauffører alene.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Indførelse af en tilladelsesordning for godskørsel for fremmed regning med varebiler vil betyde nye administrative og økonomiske byrder for de virksomheder, der vil blive omfattet af ordningen.

De økonomiske konsekvenser vedrører gebyr for udstedelse og behandling af tilladelser.

Som anført under afsnit 3.5.2. udvides godskørselslovens § 10 til også at omfatte bemyndigelse for transport, - bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om tilsyn med tilladelser efter loven som supplement til den eksisterende bemyndigelse til at fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelser. Med undtagelse af gebyr for udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser er hjemlen ikke p.t. udnyttet til at fastsætte gebyr.

Det er dog forudsat, at omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler samt efterfølgende tilsyn skal finansieres via gebyrindtægter. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer, at gebyret isoleret set vil medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomheder og vognmænd på i alt 1,9 mio. kr. pr. år i gennemsnit for hele branchen målt over en 10-årig periode. Branchens omkostninger forventes at være størst i år 1 efter lovens ikrafttræden. Hertil kommer, at varebilsbranchen forventes at have øgede omkostninger på i alt 0,5 mio. kr. forbundet med udgifter til chaufføruddannelsesbeviser. Endelig forventes uddannelsesstederne at have øgede udgifter til gebyrer på ca. 0,2 mio. kr. i år 1 efter lovens ikrafttræden, som er forbundet med godkendelsesproceduren. Efter år 1 forventes uddannelsesstederne ikke at have øgede udgifter.

Det estimeres, at gebyret for den enkelte tilladelse på varebilsområdet vil blive ca. 1.500 kr. pr. udstedelse. Samlet set forventes der øgede udgifter for den enkelte virksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, svarende til ca. 4.000 kr. for gebyrer alene. Denne beregning er foretaget med udgangspunkt i, at den enkelte vognmand i gennemsnit forventes at have to køretøjer med to tilknyttede chauffører. De konkrete økonomiske konsekvenser for den enkelte virksomhed vil således afhænge af virksomhedens størrelse.

Derudover vil de berørte virksomheder have en række administrative udgifter som følge af lovforslaget.

De krav, der i dag stilles til lastbilvognmænd og lastbilchauffører som følge af godskørselsloven og forskrifter udstedt i medfør heraf, betyder, at virksomhederne har administrative omkostninger anslået til 1.000 kr. i forbindelse med ansøgning om tilladelse forbundet med tidsforbrug m.m. De virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, forventes at have tilsvarende administrationsomkostninger – således ca. 1.000 kr. pr. ansøgning.

Endelig vil de omfattede virksomheder have en række efterlevelseseomkostninger forbundet med tilladelseskravet.

Først og fremmest skal nye vognmænd gennemføre et obligatorisk vognmandskursus, jf. afsnit 3.3.1.2. Det er forudsat, at vognmandskurset skal have en varighed på højst tre dage. Udgifterne til dette kursus anslås at være op til 5.000 kr. pr. deltager.

Varebilschauffører skal desuden gennemføre et grundlæggende uddannelseskursus samt efterfølgende efteruddannelseskursus. Det grundlæggende kursus forventes ikke at medføre omkostninger for de enkelte virksomheder, da chaufførerne gennemfører kurset, før de ansættes. Kurset forventes at have en varighed af 2 dage. Efteruddannelseskurset forventes tilsvarende at have en varighed af 1-2 dage. Efteruddannelsen vil betyde, at virksomheden skal undvære chaufføren i den pågældende periode, idet der dog for chaufførens vedkommende kan søges om en VEU-godtgørelse for tab af løn eller mulighed for at arbejde, når man deltager i erhvervsrettet uddannelse for voksne. For virksomhedens vedkommende kan der ske refusion af udgifterne til en vikar fra en fond, hvis virksomheden er medlem af en arbejdsgiverforening. Det bemærkes, at der foreslås indført en overgangsordning for varebilschauffører, der forud for tilladelseskravets ikrafttræden har udført godskørsel for fremmed regning i varebiler. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2.

For de enkelte chauffører vil der være en egenbetaling pr. dag for både det grundlæggende uddannelseskursus og det efterfølgende efteruddannelseskursus. Det forventes, at prisen vil være ca. 110 kr. pr. dag. Derudover vil deltagelse på kurserne medføre øgede administrative udgifter for det offentlige, jf. afsnit 4, da der er tale om arbejdsmarkedsuddannelser (AMU) rettet mod faglærte og ufaglærte. AMU-kurser hører under Undervisningsministeriets ressort.

Endelig skal virksomhederne leve op til krav om egenkapital og restancer til det offentlige, jf. afsnit 3.3.1. og 3.3.2.

6. Økonomiske konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen direkte økonomiske konsekvenser for borgerne. Det må imidlertid forventes, at lovforslaget vil medføre en række afledte økonomiske konsekvenser for borgerne. Det må således forventes, at erhvervets administrative og økonomiske udgifter forbundet med dette lovforslag i et vist omfang vil blive overvæltet på forbrugerne i form af højere priser for leveringsydelser – herunder udlevering af pakker, levering af mad- og dagligvarer mv. Endelig forventes lovforslaget at medføre konsekvenser for transportvirksomheder baseret på en forretningsmodel efter deleøkonomiske principper, som bl.a. udnytter ledig kapacitet i varebiler. Krav om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler må forventes at betyde, at borgernes adgang til varetransport baseret på disse tjenester vil blive hæmmet.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF indeholder den EU-retlige regulering af godskørselserhvervet.

Det fremgår af artikel 1, stk. 4, i forordning 1071/2009, at forordningen ikke finder anvendelse på virksomheder, der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogn tog, hvis tilladte totalmasse ikke overstiger 3,5 tons. Medlemsstaterne kan dog nedsætte denne grænse for alle eller visse transportkategorier. Derudover fremgår det af artikel 3, stk. 2, i forordning 1071/2009, at medlemsstaterne kan stille yderligere krav, som virksomhederne skal opfylde for at opnå tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet. Disse krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.

Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil således udgøre overimplementering af de EU-retlige minimumsforpligtelser.

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

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

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har i perioden den 9. februar 2018 – 9. marts 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejdsgiverne, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, COOP A/S, Copenhagen Business School, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Detail, Dansk Erhverv, Dansk Supermarked A/S, Danmarks Erhvervsfremme, Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd, Danske Advokater, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, De Sammenvirkende Købmænd, DI, DI Transport, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund 3F, FK Distribution, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Forbrugerrådet Tænk, Foreningen for Dansk Internethandel, H.P. Therkelsen, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark, Mover, NOAH-Trafik, Rigspolitiet, Post Nord AB, Rådet for Sikker Trafik, SMVdanmark, Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Vækstforum Region Bornholm, Vækstforum Region Hovedstaden, Vækstforum Region Midtjylland, Vækstforum Region Nordjylland, Vækstforum Region Sjælland, Vækstforum Region Syddanmark og Årstiderne.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for Trafik-, Bygge- og

		<p>Boligstyrelsen, da indførelsen af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre nye administrative opgaver, som p.t. ikke er finansieret. Det vurderes, at styrelsens gennemsnitlige årlige omkostninger vil være ca. 2,5 mio. kr., som gebyrfinansieres.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Forslaget vil medføre administrative konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i form af behandling af ansøgninger, udstedelse af tilladelser og efterfølgende tilsyn.</p> <p>Forslaget vurderes derudover at medføre mindre administrative konsekvenser for Skat, da antallet af køretøjer, der anvendes til firmakørsel og derfor skal anmeldes til Skat, vil forøges som følge af, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides til også at omfatte varebiler med tilladt totalvægt over 2.000 kg og højst 3.500 kg.</p> <p>Forslaget vurderes endelig at medføre mindre administrative konsekvenser for politiet, da politiet i dag fører tilsyn med motorkøretøjer over 3.500 kg, som anvendes til godskørsel for fremmed regning. Med lovforslaget udvides godskørselslovens anvendelsesområde til også at omfatte varebiler med tilladt totalvægt over 2.000 kg og højst 3.500 kg.</p> <p>Endelig forventes lovforslaget at forvente mindre administrative konsekvenser for det offentlige, da varebilschauffører skal gennemføre grundlæggende uddannelseskursus og efteruddannelse via AMU-kurser.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at lovforslaget vil medføre væsentlige omstillingskonsekvenser for erhvervslivet, idet sektoren omfattes af nye udgiftsbelagte krav, som de ikke er</p>

		<p>omfattet af i dag.</p> <p>Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative omkostninger forbundet med udstedelse af tilladelser og efterfølgende tilsyn på varebilsområdet forudsættes finansieret ved gebyr.</p> <p>Det forventes, at varebilsbranchens samlede omkostninger forbundet med gebyr for udstedelse af tilladelser samt gebyr for udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser beløber sig til 2,4 mio. kr. pr. år i gennemsnit over 10 år.</p> <p>Herunder forventes gebyret pr. tilladelse at beløbe sig til ca. 1.500 kr. pr. tilladelse. En vognmand på varebilsområdet forventes i gennemsnit at have to varebiler tilknyttet virksomheden. Dette tal skal ses i lyset af, at mange virksomheder er organiseret som enmandsvirksomheder. For en gennemsnitsvirksomhed på varebilsområdet forventes gebyromkostningerne at beløbe sig til 4.000 kr.</p> <p>Dertil kommer, at nye vognmænd skal gennemføre et vognmandskursus. Udgifterne til et sådant kursus vil afhænge af kursets længde og nærmere indhold, som endnu ikke er fastlagt. Med udgangspunkt i et kursus af en varighed på højst tre dage, estimeres prisen til ca. 5.000 kr. pr. person (vognmand)..</p> <p>Virksomhederne på varebilsområdet skal derudover leve op til krav om egenkapital svarende til 13.500 kr. for den første tilladelse og 6.750 kr. for hver efterfølgende tilladelse. Virksomhederne skal derudover opfylde krav om restancer til det</p>
--	--	--

		<p>offentlige.</p> <p>De enkelte varebilschauffører skal desuden gennemføre grundlæggende uddannelseskursus samt efteruddannelseskursus. Der forventes en egenbetaling for kursusdeltagelse på 110 kr. pr. dag.</p> <p>Lovforslaget forventes desuden at have afledte konsekvenser for visse virksomheder baseret på en forretningsmodel efter deleøkonomiske principper, som bl.a. udnytter ledig kapacitet i varebiler.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>Lovforslaget vil medføre nye administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>De virksomheder, der omfattes af en tilladelsesordning for varebiler, vil således have øget administrative omkostninger i forbindelse med ansøgning om tilladelse. Det estimeres, at virksomhederne har udgifter svarende til 1.000 kr. pr. ansøgning forbundet med tidsforbrug etc.</p>
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	<p>Lovforslaget forventes at medføre afledte konsekvenser for borgerne, da virksomhedernes meromkostninger forbundet med lovforslaget i et vist omfang forventes at blive overvæltet på forbrugerpriserne. Derudover hæmmes adgangen til at benytte transportvirksomheder baseret på deleøkonomi.</p>
Forholdet til EU-retten	<p>Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil udgøre overopfyldelse af de EU-retlige minimumsforpligtelser, da lovforslaget går videre, end hvad der er påkrævet efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF.</p>	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA X	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Godskørselslovens § 1 definerer lovens anvendelsesområde. Det fremgår af § 1, stk. 1, 1. pkt., at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog, der overstiger en af transport-, bygnings- og boligministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil.

Det fremgår endvidere af godskørselsbekendtgørelsens § 1, stk. 1, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med et dansk registreret motorkøretøj eller vogntog, der overstiger en samlet tilladt totalvægt på 3.500 kg, skal have tilladelse hertil i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1. Tilladt totalvægt for et motorkøretøj må ikke nedsættes til 3.500 kg eller derunder. Dette betyder, at man ikke må nedveje køretøjet.

Det foreslås i § 1, stk. 1 og 2, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides til at omfatte godskørsel for fremmed regning i varebiler med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods (kolli). Med varebil forstås køretøj med en totalvægt på ikke over 3.500 kg, som er indrettet til godsbefordring, jf. definitionen af varebil i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (024, Varebil, N1). Anvendelsesområdet er således varebiler med en totalvægt på mere end 2.000 kg og højest 3.500 kg. Konkret vil det betyde, at køretøjer med totalvægt på op til 2.000 kg ikke er omfattet af krav om tilladelse, når der udføres godskørsel for fremmed regning.

Med en vægtgrænse pr. stykgods på 11 kg indføres således en nedre vægtgrænse for, hvornår transport af gods er omfattet af lovens anvendelsesområde. Det enkelte stykgods skal således veje mere end 11 kg, før transporten er omfattet af tilladelseskravet. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som én enhed. Det er den samlede vægt af denne enhed, der er afgørende for, om transporten falder under anvendelsesområdet i denne lov. Hensigten med denne afgrænsning er først og fremmest at sikre, at levering af aviser, reklamer og mindre forsendelser m.m. kan ske tilladelsesfrit. Den tilladelsesfri kørsel er dog ikke derved afgrænset til alene at gælde levering af aviser og reklamer, idet den anførte tilladelsesfrie kørsel gælder for fragt af alle typer af gods.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.1 og 3.2.

Til nr. 2

Godskørselslovens § 3 regulerer betingelser for meddelelse af tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning.

Det foreslås i § 3, stk. 1-3, at betingelserne efter § 3, stk. 1, udvides til også at omfatte tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. nr. 1 om forslaget til ny § 1, stk. 1 og 2. En tilladelse hertil kan herefter udstedes til virksomheder, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvormed forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, og som gør det antageligt, at den vil udøve virksomheden på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Det er med denne bestemmelse således tilsigtet, at de samme betingelser for udstedelse af tilladelse, som efter gældende ret gælder for køretøjer med en samlet totalvægt, der overstiger 3.500 kg, også skal gælde for udstedelse af tilladelse efter dette lovforslag, jf. nr. 1.

Dog er tilladelser efter dette lovforslag ikke omfattet af de krav, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009. Disse krav skal dog fortsat være gældende for udstedelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg. Således foreslås et nyt *stk. 2*, som alene er møntet på de eksisterende tilladelser til godskørsel for fremmed regning med lastbil..

Samtidig foreslås det i *stk. 3*, at tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, alene kan meddeles en her i landet hjemhørende virksomhed, der har et tilstrækkeligt økonomisk grundlag. Det følger samtidig af forslaget til § 5, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

Til nr. 3-4

Godskørselslovens § 3, stk. 2-3, regulerer betingelser for meddelelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter gældende ret vedrørende virksomhedsform og forretningssted. Af *stk. 2* fremgår det, at der kan meddeles tilladelse til i Danmark hjemhørende foreninger, fonde og andre selvejende institutioner samt offentlige myndigheder og virksomheder. Bestemmelsen supplerer lovens § 1, stk. 1, jf. forslaget til nr. 1.

Det foreslås i § 3, *stk. 2-3*, der bliver til § 3, stk. 4-5, at godskørselslovens gældende krav efter § 3, stk. 2 og 3, der bliver til *stk. 3* og 4, udvides til også at omfatte virksomheder, der søger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. nr. 1 i dette lovforslag. Det vil herefter være muligt for alle virksomhedsformer at få tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning i varebiler efter denne lov på samme måde, som det i dag er tilfældet for virksomheder omfattet af det gældende tilladelseskraV til godskørsel for fremmed regning.

Til nr. 5

Godskørselslovens § 4 regulerer de krav, der stilles til en virksomheds transportleder. Begrebet transportleder svarer til definitionen i forordning 1071/2009, hvorved der forstås den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

Det foreslås i § 4, *stk. 1-3*, at godskørselslovens krav til transportledere udvides til også at omfatte transportledere i virksomheder, der er omfattet af kravet om tilladelse efter dette lovforslags nr. 1. Dog skal de krav, der følger af forordning nr. 1071/2009, fortsat alene gælde for transportledere i virksomheder, der er omfattet af den gældende godskørselslov om godskørsel for fremmed regning med lastbiler. Således foreslås et nyt *stk. 2*, som alene er møntet på transportledere i disse virksomheder. Definitionen af begrebet transportleder skal dog også gælde for transportledere i virksomheder efter forslaget til nr. 1 i dette lovforslag. Desuden foreslås det i *stk. 3*, at det eksplicit fremgår som krav for transportledere i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, at personen faktisk og vedvarende skal lede virksomhedens transportarbejde, være bosiddende i et EU- eller EØS-land og have de nødvendige faglige kvalifikationer. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om faglige kvalifikationer efter forslaget til § 5, jf. nr. 7. Endelig foreslås det i *stk. 4*, at transportlederen skal være samme person som virksomhedsejeren, når virksomheden drives som personligt ejet virksomhed.

Til nr. 6

Godskørselslovens § 5 giver transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at fastsætte regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1, herunder hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt. Bestemmelsen foreslås affattet på ny.

Det foreslås i *stk. 1*, at ansøgning om tilladelse efter lovens § 1, stk. 1 og 2, skal indgives til transport-, bygnings- og boligministeren digitalt med anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, som ministeren stiller til rådighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Forslaget medfører, at det bliver et krav, at ansøgninger om tilladelser efter loven indgives digitalt. Hvis ansøgningen ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transport-, bygnings- og boligministeren. Kravet kan dog afviges, hvis den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift. Bestemmelsens anvendelsesområde vil være tilladelser efter den gældende godskørselslov, jf. § 1, stk. 1, samt tilladelser på varebilsområdet, jf. § 1, stk. 2.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, medfører ikke, at alle bilag til ansøgningen også skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter, der evt. kan indgives på en anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som gælder for den offentlige forvaltning efter sikkerhedsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 om sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse af personoplysninger, som behandles for den offentlige forvaltning, ligesom persondataloven vil blive iagttaget i sin helhed.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger efter § 1, stk. 1 og 2. Der er tale om en delvis videreførelse af den gældende § 5, der foreslås udvidet til også at omfatte tilladelser på varebilsområdet. Det foreslås derudover, at bestemmelsen udvides til også at omfatte nærmere regler om den digitale selvbetjeningsløsning efter stk. 1.

Det foreslås i *stk. 3*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om frister for ansøgning i forbindelse med behandling af ansøgninger efter § 1, stk. 2.

Der er tale om en ny bestemmelse, der skal sikre, at der etableres en passende overgangsordning for de virksomheder, der ønsker at udføre godskørsel for fremmed regning i varebiler efter ikrafttrædelse af § 1, stk. 2, jf. lovforslagets § 2, stk. 2. Ansøgningsfristen skal således sikre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den fornødne tid til at behandle ansøgninger, så tilladelser kan udstedes med virkning fra tilladelseskravets ikrafttræden. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 2.

Til nr. 7

Godskørselslovens § 6 omhandler krav til løn- og arbejdsvilkår i forbindelse med tilladelser efter loven.

Med forslaget til *stk. 5*, får transport-, bygnings- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer. Bestemmelsen skal sikre, at tilladelsesindehaver ikke udfører godskørsel for fremmed regning med flere køretøjer end antallet af udstedte tilladelser. Det vil således blive fastsat i bekendtgørelsesform, hvorledes indehaveren af tilladelser skal oplyse transport-, bygnings- og boligministeren om, hvilke køretøjer der anvendes.

Med forslaget til *stk. 6* kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte bestemmelser om vederlag til transportledere i virksomheder, der er indehaver af tilladelse efter § 1, stk. 2.

Der er tale om en ny bestemmelse.

For tilladelser efter den gældende godskørselslov, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, gælder det, at transportlederens arbejdsopgaver samt et vederlag på mindst 15.000 kr. om måneden skal fremgå af ansættelseskontrakten. Hvis transportlederen tillige er chauffør, skal den pågældende person i stedet modtage den overenskomstmæssige aflønning som chauffør og derudover modtage et vederlag på mindst 50.000 kr. om året. Dette følger af beslutning truffet af Vejtransportrådet i 2001. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har siden ændringen i Vejtransportrådets opgaver til alene at være rådgivende for transport-, bygnings- og boligministeren overtaget denne praksis. Der er imidlertid behov for på tilsvarende vis at fastsætte et minimumsvederlag for transportledere i virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler. Det forudsættes, at der bliver tale om et beløb på et lavere niveau, end hvad der gælder for transportledere i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1.

Til nr. 8

Med forslaget til § 6 a, *stk. 1-3*, udvides den gældende § 6a om anvendelse af chauffører og chaufførvikarer samt godkendelse af chaufførvikarvirksomheder til også at omhandle tilladelser efter § 1, stk. 2. Der er derudover ikke foretaget ændringer af bestemmelsen.

Til nr. 9

Efter den gældende § 10 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og for godkendelse som transportleder. Der kan desuden opkræves gebyr for udlevering af afmærkningsskilte og for udstedelse af bevis for anmeldelse af et motorkøretøj til firmakørsel, jf. godskørselslovens § 11.

Bestemmelsen foreslås affattet på ny, så det herefter fremgår, at der kan fastsættes gebyrer, der også finansierer tilsynet med erhvervstransport.

Det foreslås i *stk. 1*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser til godkørsel for fremmed regning efter § 1, samt gebyr for tilsyn med tilladelser i henhold til § 1. Der er tale om en præcisering af anvendelsesområdet af den gældende § 10, idet det dog nu fremgår som noget nyt, at gebyret kan omfatte tilsyn med tilladelser. Regler fastsat med hjemmel i denne bestemmelse vil omfatte både eksisterende tilladelser til godskørsel for fremmed regning med køretøjer eller vogntog, der overstiger 3.500 kg, og tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler, der overstiger 2.000 kg.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren desuden kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører, godkendelse af uddannelsessteder samt for udlevering af afmærkningsskilt og for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11. Der er i vid udstrækning tale om en videreførelse af den bemyndigelse, der fremgår af den gældende § 10.

Som noget nyt foreslås det i *stk. 3*, at det i lovteksten tydeliggøres, at der tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5 ved forsinket betaling af gebyrer.

Til nr. 10

Det følger af den gældende § 11 sammenholdt med § 1 i godskørselsbekendtgørelsen, at et dansk registreret motorkøretøj eller vogntog med en totalvægt på mere end 3.500 kg, der udfører firmakørsel, skal anmeldes til Skat, med mindre brugeren i forvejen har tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Med firmakørsel forstås transport af gods, der tilhører den, der er registreret som bruger af køretøjet, eller gods, som denne lejer, udlejer, låner, udlåner eller har i sin besiddelse med henblik på køb, salg, fremstilling, behandling, bearbejdning eller reparation. Firmakørsel kan udføres uden tilladelse efter denne lov. Hensigten med anmeldelsespligten efter denne bestemmelse er, at det på en relativ enkel måde skal være muligt at kontrollere overholdelsen af reglerne om den almindelige vognmandskørsel.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at anmeldelsespligten udvides til også at omfatte firmakørsel i varebiler med en samlet totalvægt på mere end 2.000 kg, så det også i forbindelse med kontrol med tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler bliver lettere for myndigheder at adskille disse fra firmakørsel, der ikke kræver tilladelse.

Til nr. 11

Godskørselslovens § 12, stk. 1, regulerer under hvilke betingelser, en tilladelse til godskørsel for fremmed regning m.m. kan tilbagekaldes.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at der indføres en ny bestemmelse om tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler efter denne lov, jf. lovforslagets nr. 1. Bestemmelsen svarer i vid udstrækning til den eksisterende bestemmelse om tilbagekaldelse af tilladelser m.m. Tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler er dog en national tilladelse, der ikke er underlagt EU-regulering, således Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85. Derfor videreføres hverken henvisningen til forordning 1071/2009 i godskørselslovens § 12, stk. 1, 1. pkt., eller godskørselslovens § 12, stk. 1, litra d. Derudover finder reglerne om køre- og hviletid ikke anvendelse for godskørsel for fremmed regning i varebiler, hvorfor henvisning til færdselslovgivningen om regler for køre- og hviletid ikke videreføres for tilbagekaldelsesbestemmelsen for godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. forslaget i nr. 11 til § 12, stk. 2, litra b.

Til nr. 12

Godskørselslovens § 12, stk. 2, vedrører tilbagekaldelse af tilladelse til godskørsel for fremmed regning ved gentagne eller grove overtrædelser af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1.

I § 12, stk. 2, der bliver til § 12, stk. 3, foreslås en tilsvarende bestemmelse indført for tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler, idet der således henvises til den for varebiler tilpassede bestemmelse om tilbagekaldelse af tilladelser, jf. forslaget til nr. 11. Spørgsmålet om, i hvilke tilfælde bestemmelsen finder anvendelse, skal vurderes ud fra samme kriterier som den gældende bestemmelse i § 12, stk. 2, der med dette lovforslag bliver til § 12, stk. 3.

Til nr. 13

Godskørselslovens § 12, stk. 3, der med dette lovforslag bliver til stk. 4, vedrører tilbagekaldelse af godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. lovens § 4.

Idet det ligeledes skal være muligt at tilbagekalde en godkendelse som transportleder af en virksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, foreslås det med § 12, stk. 3, der bliver til stk. 4, at der i bestemmelsen indsættes henvisning til § 12, stk. 2, nr. 1 og 2, jf. forslaget til nr. 11.

Der henvises således til bemærkningerne til forslaget til § 1, nr. 11.

Til nr. 14

Godskørselslovens § 12, stk. 4, der med dette lovforslag bliver til stk. 5, regulerer tilbagekaldelse af tilladelser efter denne lov i de tilfælde, der ikke er omfattet af de øvrige kriterier for tilbagekaldelse af tilladelser efter § 12, således de tilfælde, hvor betingelse for udstedelse af en tilladelse eller godkendelse ikke længere er til stede.

For at skabe parallelitet mellem mulighederne for tilbagekaldelse af tilladelser og godkendelser efter den gældende godskørselslov og de nye tilladelser og godkendelser i relation til godskørsel for fremmed regning i varebiler, foreslås det med i § 12, stk. 4, der bliver til stk. 5, affattes således, at der henvises til tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. forslaget til nr. 1, samt til de hertil hørende bestemmelser om tilbagekaldelse af tilladelse, jf. forslaget til § 1, nr. 11.

Der sker ikke ændringer i vurderingen af, hvornår bestemmelsen finder anvendelse. Det gælder således for både tilladelser efter den gældende godskørselslov samt tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler, at bestemmelsen f.eks. omfatter tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver – uden at der foreligger rekonstruktionsbehandling eller konkurs – må anses for ikke længere at have grundlag for at drive virksomheden på en forretningsmæssig forsvarlig måde.

Til nr. 15

Forslaget til § 12, stk. 5, der bliver til § 12, stk. 6, er en konsekvensændring som følge af forslaget til nyaffattelsen af § 1, stk. 1 og 2, jf. forslagets § 1, nr. 1, hvor der til lovens § 1 indsættes et nyt stykke sammenholdt med den gældende bestemmelse.

Til nr. 16

Forslaget til § 12, stk. 6, der bliver til § 12, stk. 7, er en konsekvensændring som følge af tilføjelsen af nyt stykke i § 1, jf. lovforslagets nr. 1, samt tilføjelse af nyt stykke i § 12, jf. forslaget til nr. 11.

Til nr. 17

Det foreslås i § 12, stk. 8, at transport-, bygnings og boligministeren kan fastsætte regler om frister for godkendelse af ny transportleder i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2, og for midlertidig fortsættelse af en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, under konkurs eller rekonstruktion med afhændelse, afvikling eller lignende. Der er tale om en ny bestemmelse. Der gælder tilsvarende bestemmelse for virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1, som følger af forordning nr. 1071/2009, som dog ikke gælder for varebiler. For således at skabe parallelitet på dette område mellem de to typer af tilladelser, foreslås en tilsvarende ordning indskrevet direkte i loven.

Til nr. 18

Godskørselslovens § 12 a vedrører sager om tilbagekaldelse og pligten for myndigheder til at give tilladelsesindehaveren oplysninger om overtrædelser begået af fører eller anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med hvervet.

Det foreslås i § 12 a, at denne oplysningspligt udvides til også at omfatte overtrædelser relateret til tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. forslaget til § 1, nr. 11.

Til nr. 19

Godskørselslovens § 13 vedrører domstolsprøvelse.

Med forslaget til § 13, stk. 1-4, indsættes en række konsekvensændringer som følge af indførelse af en ny tilladelsesordning for godskørsel for fremmed regning i varebiler. Det er samlet set hensigten, at afgørelser efter denne bestemmelse vedrørende tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler skal have samme adgang til domstolsprøvelse, som gælder for gældende tilladelser.

Til nr. 20

Det foreslås i § 16 d, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om krav til uddannelse og uddannelsesbevis for førere af motorkøretøjer, der er omfattet af denne lov. I forhold til den gældende bestemmelse er ordlyden således ændret fra ”kvalifikationskrav” til ”krav til uddannelse og uddannelsesbevis”, så der dermed åbnes op for, at uddannelsen og uddannelsesbeviset kan reguleres nærmere på bekendtgørelsesniveau. Hensigten er hermed, at ministeren får hjemmel til i bekendtgørelsesform at tilpasse kravene til uddannelse og uddannelsesniveau til kørsel for fremmed regning i varebiler omfattet af denne lov.

Til nr. 21

Forslaget til § 17, stk. 1, er en konsekvensændring som følge af tilføjelsen af nyt stykke i § 1, jf. lovforslagets nr. 1. Det er således tilsigtet, at godskørselslovens gældende bestemmelser om overtrædelser efter loven også skal omfatte overtrædelse af kravet om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. nr. 1 til dette lovforslag.

Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juli 2018.

Dog følger det samtidig af forslaget til stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om tidspunktet for ikrafttrædelse af lovens § 1, stk. 2. Først efter det af ministeren fastsatte tidspunkt kan politi og andre myndigheder således håndhæve reglerne over for de tilladelsespligtige virksomheder og vognmænd. Det er herved hensigten, at vognmænd og chauffører på varebilsområdet har mulighed for at indgive ansøgning om tilladelse på forhånd samt gennemføre den påkrævede uddannelse. Ikrafttrædelsestidspunktet for den øvrige del af lovforslaget vil derudover sikre, at der er fornøden tid til at etablere de uddannelser for varebilsvognmænd og chauffører. Dette omfatter bl.a., at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen skal definere indholdet af uddannelserne, der efterfølgende skal godkendes i Undervisningsministeriet, hvorefter uddannelsesstederne skal udarbejde undervisningsplaner og udvikle undervisningsmateriale. Endelig skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkende de uddannelsessteder, der ønsker at udbyde de pågældende uddannelser.

I forbindelse med, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om ikrafttrædelse af § 1, stk. 2, vil det blive tilstræbt, at datoen for ikrafttrædelsen følger regeringens regler for fælles ikrafttrædelse af erhvervsrettet lovgivning, og at ikrafttrædelsesdatoen således bliver enten 1. juli eller 1. januar.

Der henvises desuden til forslaget til § 1, nr. 2, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås i stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om etablering af en overgangsordning for de chauffører, der forud for lovforslagets ikrafttræden har udført godskørsel for fremmed regning i varebiler. Hensigten er således at etablere en overgangsordning, der betyder, at disse chauffører ikke

opfylde de krav til gennemførelse af grunduddannelseskursus for godskørsel for fremmed regning med varebiler, der efter denne lov følger af godskørselsbekendtgørelsen, idet chaufførerne dog inden for en periode skal have gennemført den i bekendtgørelsen regulerede efteruddannelse. Tilsvarende kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om en overgangsordning for personer, der på tidspunktet for tilladelseskraavets ikrafttræden kan dokumentere, at de har været beskæftiget som vognmænd i en virksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler.

Det foreslås i *stk. 4*, at der ved ansøgning om tilladelse efter denne lov kan ses bort fra forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, jf. forslaget til § 3, stk. 1, nr. 2, hvis virksomheden har indgået en afdragsaftale med Skat om indfrielse af restancen inden for en rimelig periode. Ved rimelig afviklingsperiode forstås som udgangspunkt 1 år. Baggrunden for denne lempeligere regel er, at der er tale om virksomheder i drift.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.