

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 samlet 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 eller vogntog med en samlet 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. I § 1, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til »stk. 5«.

3. I § 1, stk. 4, 3. pkt., der bliver § 1, stk. 5, 3. pkt., indsættes efter »skal« »for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg,«.

4. § 3, stk. 1-3, affattes således:

»§ 3. 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 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).

Stk. 3. Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemhørende virksomhed, der, udover at leve op til kravene i stk. 1, har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.«.

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

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

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

7. § 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.«.

8. § 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.«.

9. I § 6, *stk. 1*, ændres »denne lov« til »§ 1, stk. 1«.

10. 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. 1 eller 2.«.

11. I § 6 a, *stk. 1*, indsættes efter »§ 1, stk. 1« eller 2« og efter »chauffører.« indsættes »Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, må endvidere udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter *stk. 3* er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«.

12. I § 6 a indsættes efter *stk. 2* som nyt *stk.*:

»*Stk. 3.* Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2, godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskrauet i § 1, stk. 2.«.

Stk. 3-6 bliver herefter *stk. 4-7*.

13. To steder i § 6 a, *stk. 4*, der bliver § 6 a, *stk. 5*, ændres »*stk. 3*« til »*stk. 4*«.

14. I § 6 a, *stk. 5*, der bliver § 6 a, *stk. 6*, indsættes efter »*stk. 2*« og 3« og efter »§ 1, stk. 1« indsættes »eller 2«.

15. I § 6 a, *stk. 6*, der bliver § 6 a, *stk. 7*, indsættes efter »*stk. 2*« og 3« og »*stk. 4*« ændres til »*stk. 5*«.

16. I § 8, *stk. 4*, ændres »§ 1, stk. 2, nr. 1« til »§ 1, stk. 3, nr. 1«.

17. § 10 affattes således:

»§ 10. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser efter § 1, herunder regler om gebyr 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 regler for udlevering af afmærkningskilt og regler for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11. «.

18. § 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.«.

19. I § 12, *stk. 1, nr. 1, litra a*, ændres »§ 6 a, *stk. 3*« til »§ 6 a, *stk. 4*«.

20. 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. 1, nr. 3*, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 4,
 - b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, samt køretøjers største tilladte totalvægt,
 - d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
 - e) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen,
 - g) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller
 - h) 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 stk. 3-7.

- 21.** I § 12, *stk. 2*, der bliver § 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.«.
- 22.** I § 12, *stk. 3*, der bliver § 12, *stk. 4*, indsættes efter »nr. 1 og 2,« »eller *stk. 2*, nr. 1 og 2,«.
- 23.** § 12, *stk. 4*, der bliver § 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.«.
- 24.** I § 12, *stk. 5*, der bliver § 12, *stk. 6*, ændres »§ 1, *stk. 2*, nr. 1« til »§ 1, *stk. 3*, nr. 1«.
- 25.** § 12, *stk. 6*, der bliver § 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.«.
- 26.** 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*, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.«.
- 27.** I § 12 *a* indsættes efter »§ 12, *stk. 1*, nr. 1,« »og § 12, *stk. 2*, nr. 1«.
- 28.** I § 13, *stk. 1, 2. pkt.*, indsættes efter »§ 12, *stk. 1*, nr. 2,« »§ 12, *stk. 2*, nr. 1, litra a, § 12, *stk. 2*, nr. 2«, og efter »jf. *stk. 1*, nr. 1, litra a,« »*stk. 2*, nr. 1, litra a,« og efter »og *stk. 1*, nr. 2,« »*stk. 2*, nr. 2,« og »§ 12,

stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«, »§ 12, stk. 4« ændres til »§ 12, stk. 5« og »§ 12, stk. 5« ændres til »§ 12, stk. 6«.

29. I § 13, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i,« »§ 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h,« og efter »jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i« »og stk. 2, nr. 1, litra b-h« og »§ 12, stk. 2« ændres til »§ 12, stk. 3« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«.

30. I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »§ 4,« »stk. 1,«.

31. I § 13, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 2,« »§ 12, stk. 2, nr. 2,« og efter »jf. stk. 1, nr. 2,« »og stk. 2, nr. 1,« og efter »§ 4,« »stk. 1,« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«.

32. I § 13, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 2,« »nr. 1,« »§ 12, stk. 3,« og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« »og stk. 2, nr. 1,« og efter »jf. § 4,« »stk. 1,« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4« og »§ 12, stk. 4« ændres til »§ 12, stk. 5« og »§ 12, stk. 5« ændres til »§ 12, stk. 6«.

33. I § 15 indsættes efter »tilladelse« »udstedt i medfør af § 1, stk. 1,«.

34. § 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.«.

35. 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, og § 11, stk. 1.

Stk. 3. Ved ansøgning om tilladelse i henhold til lovens § 1, stk. 2, indgivet af en virksomhed, som ved lovens ikrafttræden udførte gods-kørsel for fremmed regning i varebiler, kan der ses bort fra kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 1, nr. 3, 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. 2, 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. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Vægtgrænse for varebiler og pr. stykgods
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. 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. 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. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.3. Virksomhedsform og etableringssted
 - 3.3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.3.2. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.4. Ansættelseskontrakt og løn- og arbejdsvilkår
 - 3.3.4.1. Gældende ret
 - 3.3.4.2. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.5. Chaufførvikarvirksomhed
 - 3.3.5.1. Gældende ret
 - 3.3.5.2. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Tilbagekaldelse af tilladelser
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.5. Gebyrfinansiering
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. 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 eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning med gods med en samlet vægt på mere end 11 kg. pr. stykgods. 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 en 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 en mulig ny regulering for varebiler, der udfører 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 udfører godskørsel 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, jf. godskørselslovens § 1, stk. 4.

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 tilladt 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 en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg.

3.1.2. Overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at godskørselslovens anvendelsesområde udvides, således at der som noget nyt stilles krav om tilladelse for virksomheder, der er etableret i Danmark, og som udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistrerede varebiler eller vogntog med en tilladt 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 bl.a. 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 tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg udføres godskørsel for fremmed regning. Kravet om tilladelse for motorkøretøjer eller vogntog med en samlet tilladt 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. Tilsvarende findes der ingen særlig regulering relateret til vægten af godset i EU-reglerne.

3.2.2 Overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at tilladelsesordningen for varebiler alene skal gælde varebiler eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg. Anvendelsesområdet for den foreslåede tilladelsesordning vil således være varebiler eller vogntog med en tilladt 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.

Det foreslås endvidere, at tilladelsesordningen for varebiler alene skal gælde, når der fragtes gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. 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 en 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 indsættes vægtgrænserne for henholdsvis godskørsel for fremmed regning med varebiler og godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt 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 den pågældende allerede er godkendt som transportleder i en vognmandsvirksomhed, eller hvis den pågældende 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.

Bilag 1 indeholder 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 indholdskrav, 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 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 udfører godskørsel for fremmed regning. Det følger således af artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 1071/2009, 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. Overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet af ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler eller vognvogt med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg, jf. § 1, stk. 1. Det forudsættes, at ordningen om, at ansøgere om tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning skal gennemføre et vognmandskursus inden for de seneste 10 år, videreføres, for så vidt angår godskørsel for fremmed regning med varebiler. Det forudsættes dog, at kurset for varebilsvognmænd vil være af kortere varighed end de gældende krav efter godskørselsbekendtgørelsen for lastbilvognmænd. Varigheden og indholdet af uddannelsen vil blive fastlagt på bekendtgørelsesniveau. Indholdet af uddannelsen vil tage afsæt i emnerne i den eksisterende uddannelse for lastbilvognmænd, som også er relevante for varebilsvognmænd.

Samtidig foreslås det, at 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. 2, ikke skal gennemføre og bestå varebilsvognmandskursus.

Endvidere foreslås det, at kvalifikationsuddannelsen for varebilsschauffører omfattet af tilladelseskravet efter dette lovforslag skal have en varighed af højst tre dage. Efteruddannelsen skal have en varighed af højst to dage. Indholdet af uddannelserne vil tage afsæt i emnerne i de eksisterende uddannelser for lastbilsschauffører, som også er relevante for varebilsschauffører.

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 varebilsschauffør.

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 kravet 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. Det konkrete niveau fastlægges på bekendtgørelsesniveau, idet det herunder er forventningen, at varebilsvognmænd fremover skal være i besiddelse af en egenkapital på 13.500 kr. for første tilladelse og 6.750 kr. for hver efterfølgende tilladelse.

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 forordning nr. 1071/2009.

Det fremgår af godskørselslovens § 3, stk. 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, medfører nægtelse, såfremt gælden er 50.000 kr. eller derover. 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 begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, dels tilfælde, hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt forsvarligt.

Det betyder, at omstændigheder ved en eventuel tidligere konkurs, betalingsstandsning mv. kan medføre, at den pågældende ansøger 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 kutyper 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, jf. afsnit 3.4

Endelig skal virksomheden opfylde de krav, som fremgår af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009. 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 begrundet 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. 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 vogn, 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 hjemmehørende 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. 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 er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister.

3.3.4. Ansættelseskontrakt og løn- og arbejdsvilkår

3.3.4.1. Gældende ret

Det følger af en 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 lastbilchauffører 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 kollektiv overenskomst for chauffører, 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. Overvejelser og den foreslåede ordning

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

Det forventes 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.

Der foreslås en tilsvarende hjemmel for transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler for en transportleders minimumsvederlag i en virksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning med lastbil. Forslaget viderefører den nuværende praksis fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det foreslås desuden, at en indehaver af en tilladelse 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.

3.3.5. Chaufførvikarvirksomhed

3.3.5.1. Gældende ret

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

Det kræver en godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at udleje chaufførvikarer til kørsel på danske lastbiler i Danmark. Godkendelsen kan ske i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, eller en tilladelse udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde. Godkendelsen omfatter udlejning af chauffører til godstransport med lastbiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt over 3.500 kg og til erhvervmæssig buskørsel, jf. godskørselslovens § 6 a, stk. 2.

Der stilles krav om, at transportlederen har gennemført og bestået et særligt chaufførvikarkursus, ligesom der stilles krav til virksomhedens egenkapital for etablering af en chaufførvikarvirksomhed på 150.000 kr., jf. godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 2. Det betyder, at danske virksomheder ikke skal opfylde yderligere kapitalkrav for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed udover det eksisterende krav for vejtransporttilladelser.

Godkendelsen til drift af chaufførvikarvirksomhed tillader kun udlejning af ansatte chauffører. Ejeren i en personlig drevet virksomhed kan således ikke udleje sig selv.

3.3.5.2. Overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at de gældende regler for udførelse af godskørsel for fremmed regning og godkendelse for drift af chaufførvikarvirksomhed overføres til tilladelsesordningen for varebiler, dog således, at der sondres mellem en

godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomheder med tilladelser udstedt i henhold til hhv. § 1, stk. 1 (lastbiler) og § 1, stk. 2 (varebiler).

Sondringen skyldes, at der stilles forskellige krav til egenkapitalens størrelse for hhv. en lastbilvirksomhed og en varebilvirksomhed og forskellige uddannelseskrav for vognmændenes faglige kvalifikationer i hhv. en lastbilvirksomhed og en varebilvirksomhed.

Det foreslås således, at godskørsel for fremmed regning med tilladelser til lastbiler og varebiler kan udføres af enten indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der på grundlag af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med lastbiler er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører. Endvidere må godskørsel for fremmed regning med varebiler udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der på grundlag af en tilladelse til fremmed regning med varebiler er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Det foreslås endvidere i § 6 a, stk. 3, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler kan godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, som er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.

En varebilvirksomhed, som godkendes til drift af chaufførvikarvirksomhed efter § 6 a, stk. 3, vil således være begrænset til at udleje chauffører til andre varebilvirksomheder. Godkendelsen efter § 6 a, stk. 3, omfatter således ikke udlejning af chauffører til lastbil- buskørselsvirksomheder. I modsætning hertil vil en godskørselsvirksomhed, som er godkendt til drift af chaufførvikarvirksomhed, kunne udleje chauffører til både varebilvirksomheder, lastbilvirksomheder og buskørselsvirksomheder.

Det foreslås endvidere, at der stilles krav til varebilvirksomhedens egenkapital for etablering af en chaufførvikarvirksomhed på 13.500 kr., således at kapitalkravet er det samme som ved ansøgning om en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med en varebil. En varebilvirksomhed vil således ikke skulle opfylde yderligere kapitalkrav for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed udover kravet for en tilladelse.

Ejeren i en personlig drevet varebilvirksomhed vil, ligesom på lastbilområdet, ikke kunne udleje sig selv.

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 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 tilladelsesudstedende myndighed skal godtgøre, at de nærmere omstændigheder i en konkret sag begrundes, 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. 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 om køre- og hviletid, 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.

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.

Ministerne 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. Overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at gebyrbestemmelsen i godskørselslovens § 10 ændres, så der, udover muligheden for efter gældende ret at fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og udstedelse af tilladelser, fremover 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 besluttet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens 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 tilladelser samt omkostninger vedr. det efterfølgende tilsyn på vognmandsområdet for vognmænd i varebiler eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg.

Der fastsættes et gebyr, der alene skal finansiere meromkostningerne på varebilsområdet, ved at varebilsområdet (kørsel i køretøjer på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg) omfattes af gebyrbekendtgørelsen på vejtransportområdet. Omkostningerne vedr. udstedelse af tilladelser og tilsyn med vognmænd i køretøjer eller vogntog med en tilladt 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 eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 3.500 kg, fremover vil skulle betale et gebyr for at få en tilladelse, mens vognmænd der udfører godskørsel for fremmed regning i køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt over 3.500 kg fortsat ikke skal betale gebyr for udstedelse af tilladelser.

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

Der indføres desuden et gebyr for udstedelse af uddannelsesbeviser for varebilschauffører, 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 varebilsområdet. Det bemærkes i den sammenhæng, at gebyret for chaufføruddannelsesbevis på lastbilområdet genberegnes og reguleres på årlig basis, hvilket også vil være tilfældet for varebilsområdet.

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 udvidelsen 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. 13.000 varebiler. Dette tal dækker over en række forskelligartede virksomheder i forskellige sektorer, herunder primært vejgodstransport, posttjenester omfattet af forsyningspligten og øvrige post- og kurértjenester.

Lovforslagets anvendelsesområde omfatter dog alene varebiler med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg, hvorfor varebiler i vægtklassen op til 2.000 kg skal udgå af opgørelsen. Det vurderes på den baggrund, at ca. 11.500 varebiler vil være omfattet af lovens anvendelsesområde.

Incentive har i samme rapport opgjort antallet af virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, til 4.100. Det er hertil Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at antallet af omfattede virksomheder ikke reduceres som følge af vægtgrænsen på køretøjet, idet de virksomheder, som er omfattet af optællingen i rapporten fra Incentive, vurderes i forvejen at benytte sig af varebiler, med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg.

Ved endelig vurdering af det forventede antal af udstedte tilladelser skal der desuden tages højde for, at alene godskørsel for fremmed regning med gods, der vejer mere end 11 kg pr. stykgods, er omfattet af tilladelseskravet. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at denne afgrænsning ikke vil have betydning for, hvor mange virksomheder der vil blive omfattet af tilladelseskravet, da de enkelte virksomheder vurderes at udføre godskørsel for fremmed regning med gods, der vejer både mindre og mere end 11 kg pr. stykgods, hvormed virksomheden i sin helhed vil være omfattet af tilladelseskravet. Derimod vil afgrænsningen betyde en reduktion af antallet af omfattede varebiler. Det skyldes en forventning om, at de virksomheder, der fremgår af rapporten, og som udfører godskørsel for fremmed regning af varer, som varierer i vægt, kan indrette sig således, at enkelte varebiler alene fragter gods, der vejer mindre end 11 kg pr. stykgods.

Det skal hertil bemærkes, at antallet af virksomheder og antallet af varebiler, som er opgjort i rapporten fra Incentive, tager udgangspunkt i 9 brancher, hvor det primære formål er godskørsel for fremmed regning, eller som i forvejen er i besiddelse af en godskørseltilladelse, reklamerer med at de udfører kurér- eller transportopgaver, eller hvor ordet ”kurér” eller ”transport” indgår i navnet. Dermed vil ikke nødvendigvis samtlige virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, fremgå af opgørelsen, ligesom det ikke har været muligt at identificere de varebiler, der anvendes af privatpersoner, men som i praksis anvendes til godskørsel for fremmed regning. Ovenstående er derfor et konservativt estimat over det reelle antal af virksomheder og varebiler, som omfattes af tilladelseskravet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer på den baggrund, 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 er det estimeret, at de ovenfor nævnte 4.100 virksomheder forventes at indgive ansøgninger, og at hver virksomhed i gennemsnit vil søge om tilladelse til to varebiler. Det estimeres således, at ca. 8.200 tilladelser skal udstedes inden for ansøgningsfristen, jf. forslaget til ny § 5, stk. 2, samt bemærkningerne hertil og afsnit 5 nedenfor.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer desuden, at der hvert år i gennemsnit vil blive indgivet ca. 300 ansøgninger om nye tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler fra nystartede virksomheder. Det estimeres, at hver virksomhed i gennemsnit vil være i besiddelse af 2 varebiler, og at der således årligt skal udstedes ca. 600 nye tilladelser.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer på den baggrund, at de gennemsnitlige årlige omkostninger til udstedelse af tilladelser til godskørsel med varebiler og efterfølgende tilsyn samt udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser på varebilsområdet 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	1,6
----------------------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Tilsvarende forventer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet et gennemsnitligt ekstra årsværksforbrug på varebilsområdet 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.

Rigspolitiet vurderer, at kontrollen af varebiler er en ny kontrolopgave, der forventes at kræve yderligere ressourcer til politiet, herunder til uddannelse af nye medarbejdere og anskaffelse af nyt udstyr i form af vægte til kontrolvejning af det fragtede stykgods. Kontrollen af varebiler vurderes således ikke at kunne varetages som led i den eksisterende kontrol med overholdelsen af godskørselsloven for køretøjer over 3.500 kg.

Rigspolitiet vurderer endvidere, at tilladelseskravet for varebiler vil bevirke flere sager hos politiet, hvilket dermed også vil påvirke anklagemyndigheden ressourcemæssigt.

Ved en kontrol af 5 % af de omfattede varebiler (ca. 10.600) anslår Rigspolitiet en selvstændig kontrolindsats vedrørende godstransport i varebiler at kræve 2 årsværk svarende til en udgift på ca. 1,4 mio. kr.

Skat oplyser desuden, at lovforslaget forudsætter tilretning af Det Danske Motorregister (DMR), idet der ikke p.t. er mulighed for, at varebiler kan få tilladelsen ”vognmandskørsel”. Skatteministeriet oplyser, at den fornødne tilretning af DMR forventes at koste 50.000 kr.

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 tilpasses, 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.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i samarbejde med Erhvervsstyrelsen udarbejdet en kortlægning af lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Som beskrevet ovenfor i afsnit 4, forventer Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at der årligt vil opstå ca. 300 nye virksomheder, som vil være omfattet af tilladelseskravet, hvoraf ca. 150 virksomheder forventes at søge om fornyelse af tilladelse, når den første udløber. I tillæg hertil forventes ca. 200 ansøgninger årligt om fornyelse af tilladelser fra de virksomheder, der allerede i dag udfører godskørsel for fremmed regning, og som fremadrettet omfattes af tilladelseskravet.

Disse virksomheder skal opfylde en række oplysningsmæssige krav i forbindelse med ansøgningerne – herunder ved fornyelse af tilladelser. Virksomhederne skal kunne dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier svarende til kravene til egenkapital, jf. afsnit 3.3.1., som enten kan ske ved revisorerklæring eller ved bankgaranti. Dertil kommer omkostninger forbundet med udfyldelse af selve ansøgningen samt udarbejdelse af ansættelseskontrakt for transportledere.

Det vurderes samlet set, at de løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet vil være ca. 3,2 mio. kr. årligt.

Derudover vurderes lovforslaget at medføre administrative omstillingsomkostninger for erhvervslivet, som vedrører de nuværende 4.100 virksomheder, jf. afsnit 4, som i dag udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, og som omfattes af tilladelseskravet. Disse virksomheder forventes således at indsende ansøgning om tilladelse fra tidspunktet for lovens ikrafttræden. Disse virksomheder vil således også skulle opfylde krav til dokumentation for egenkapital, jf. ovenfor. Tilsvarende skal virksomhederne udarbejde og indsende ansættelseskontrakt for transportledere.

Herunder forventes en række virksomheder at benytte sig af lovforslagets overgangsordninger, som forudsætter, at virksomhederne skal indsende dokumentation for mindst 2 års erfaring som hhv. vognmand/transportleder og chauffør. Erfaringskravet skal dokumenteres forskelligt alt efter, om den pågældende har været selvstændig eller ansat i en vognmandsvirksomhed. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at overgangsordningen medfører indsendelse af ca. 3.280 erklæringer fra vognmænd og 7.500 erklæringer fra chauffører.

Derudover vil en række virksomheder anmelde til Skat, såfremt virksomhederne til firmakørsel benytter sig af varebiler, der vejer mere end 2.000 kg og højest 3.500 kg. Dette gøres gennem en blanket på Virk.dk. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at ca. 225.000 eksisterende køretøjer forventes omfattet af anmeldelseskravet.

De samlede omstillingsomkostninger vurderes på baggrund af ovenstående at udgøre 60-75 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vedrører først og fremmest 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 samt udgifter forbundet med udstedelse af chaufføruddannelsesbeviser og efterfølgende tilsyn skal finansieres via gebyrindtægter. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer, at gebyrerne isoleret set vil medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomheder og vognmænd på i alt 2,4 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. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer således, at varebilsbranchens samlede udgifter til gebyr for udstedelse af vognmandstilladelser og chaufføruddannelsesbeviser på varebilsområdet i år 1 vil være 10,6 mio. kr. Beløbet opgøres som indtægt for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), og de afrundede beløb vil pr. år have følgende forventede afløbsprofil:

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

Gebyret for chaufføruddannelsesbeviserne beregnes som ét samlet gebyr for både lastbilsområdet, busområdet og varebilsområdet. Det er således de samme uddannelsessteder, der benyttes til alle typer af chaufføruddannelser, hvilket betyder, at tilsynsomkostningerne vil være ensartet på tværs af brancheområderne. Desuden vil omkostningerne forbundet med sagsbehandlingen og udstedelse af selve beviset være ensartet. Tilføjelsen af varebilsområdet til chaufføruddannelsesbeviserne vil isoleret set for bus- og godskørselsområdet betyde en stigning pr. bevis på ca. 5 kr., hvilket vil øge Transport-, Bygnings- og Boligministeriets gebyrindtægter med 0,1 mio. kr. årligt.

Endelig forventes de enkelte uddannelsessteder 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. Samlet set forventes der øgede udgifter for den enkelte virksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning i varebiler, svarende til ca. 3.000 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.

Endelig vil de omfattede virksomheder have en række øvrige efterlevelsomkostninger forbundet med tilladelseskrauet, ligesom lovforslaget forventes at medføre adfærdsvirkninger for erhvervslivet.

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 varebilchauffører, der forud for tilladelseskraavets 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 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 formindsket.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1072/2009 indeholder den EU-retlige regulering af godskørselserhvervet.

Det fremgår af artikel 1, stk. 4, i forordning nr. 1071/2009, at forordningen ikke finder anvendelse på virksomheder, der kun udøver godskørselserhvervet med motorkøretøjer eller vogntog, 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 nr. 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 på højst 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	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Forslaget vil medføre administrative konsekvenser for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, da indførelsen af en tilladelsesordning for varebiler vil medføre nye administrative opgaver, som p.t. ikke er finansieret. Det vurderes, at de gennemsnitlige årlige omkostninger vil være ca. 2,5 mio. kr., som gebyrfinansieres.</p> <p>Forslaget vil derudover medføre administrative konsekvenser for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet 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</p>

		<p>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 højest 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 højest 3.500 kg. Rigspolitiet oplyser, at de samlede omkostninger vil svare til 1,4 mio. kr. pr. år.</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>
<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen</p>	<p>Lovforslaget vurderes at medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</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 ca. 2 mio. kr. pr. år i gennemsnit over 10 år.</p> <p>Herunder forventes gebyret pr.</p>

		<p>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 3.000 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>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>Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at lovforslaget vil medføre væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet sektoren omfattes af nye udgiftsbelagte krav, som de ikke er omfattet af i dag.</p> <p>Lovforslaget vurderes at medføre løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet for ca. 3,2 mio. kr.</p>

		<p>årligt.</p> <p>Lovforslaget vurderes dertil at medføre administrative omstillingsomkostninger for erhvervslivet for 60-75 mio. kr.</p>
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	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 begrænses adgangen til at benytte transportvirksomheder baseret på deleøkonomi.
Forholdet til EU-retten	Indførelse af en tilladelsesordning for varebiler vil udgøre overopfyldelse af de EU-retlige minimumsforpligtelser, da lovforslaget går videre, end hvad der er påkrævet efter forordning nr. 1071/2009.	
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 eller vogntog 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 eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 2.000 kg og højst 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 endvidere 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

Forslaget til § 1, stk. 3, er en konsekvensændring som følge af tilføjelse af et nyt stykke til § 1.

Til nr. 3

Godskørselslovens § 1, stk. 4, definerer firmakørsel. Der stilles i bestemmelsen krav om, at den pågældende godskørsel, der kategoriseres som firmakørsel, skal udføres af en chauffør ansat i den pågældende virksomhed, eller som er ansat i et godkendt chaufførvikarbureau.

Det foreslås i § 1, stk. 4, der bliver til stk. 5, at det præciseres, kravet om, at chauffører, der udfører firmakørsel, skal være ansat i den pågældende virksomhed eller i et godkendt chaufførvikarbureau, alene gælder for firmakørsel i motorkøretøj eller vogntog med en samlet totalvægt, der overstiger 3.500 kg. Således vil firmakørsel i varebiler med en samlet totalvægt, der overstiger 2.000 kg og højst 3.500 kg, jf. forslaget til § 1, stk. 2, ikke

være begrænset til alene at kunne udføres af virksomhedens egne chauffører eller chaufførvikarer fra en godkendt chaufførvikarvirksomhed.

Til nr. 4

Godskørselslovens § 3 regulerer betingelser for meddelelse af tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning. Bestemmelsen vedrører dels de krav, der følger af forordning nr. 1071/2009 (krav til etableringssted, vandel og økonomisk grundlag), og dels krav om, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, samt krav om at virksomheden skal kunne sandsynliggøre, at den kan udøve virksomheden på en forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

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 forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover, og som kan sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på 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 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 hjemmehørende 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. 5-6

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 hjemmehørende 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 § 3, stk. 4-5, at godskørselslovens gældende krav efter § 3, stk. 2 og 3, udvides til også at omfatte virksomheder, der søger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. nr. 1 i dette lovforslag. Det omfatter, at der kan meddeles tilladelse efter § 1, stk. 2, til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selvejende institutioner, samt til offentlige myndigheder og virksomheder, ligesom filialer af udenlandske selskaber kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren. 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. 7

Godskørselslovens § 4 indeholder de krav, der stilles til en transportleder i en virksomhed, der enten er indehaver af en tilladelse efter § 1, stk. 1, eller § 1, stk. 2. Begrebet transportleder svarer til definitionen i forordning nr. 1071/2009, hvorved der forstås den person, der faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde. Der er tale om en ny affattelse af bestemmelsen, der dog i vid udstrækning er en videreførelse af den gældende § 4 med de ændringer, der følger af indførelse af en tilladelsesordning for varebiler, jf. forslaget til § 1, stk. 2.

Det foreslås i § 4, *stk. 1, nr. 1-5*, at godskørselslovens krav til transportledere udvides til også at omfatte transportledere i virksomheder, der er omfattet af kravet om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 2, og nr. 1 til dette lovforslag. Bestemmelsen vil herefter opregne en række krav, der gælder for transportledere i både virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1, samt i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2. Kravene gælder i dag alene for transportledere i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 1.

I nr. 1 og 2 foreslås det således at videreføre de formelle krav om, at ansøgeren skal være myndig, ikke må være under værgemål eller under samværgemål, og at ansøgeren ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

I nr. 3 foreslås det, at ansøgeren ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. Bestemmelsen er en sprogligt moderniseret videreførelse af den gældende § 4, nr. 3. Der er med den foreslåede formulering ikke tilsigtet materielle ændringer af bestemmelsen.

I nr. 4 foreslås det, at ansøgeren ikke må være dømt for strafbare forhold, der begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og i nr. 5 foreslås det, at ansøgeren skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. For begge bestemmelser vedkommende er der tale om en videreførelse af den gældende § 4, nr. 3 og 4, idet forslaget til nr. 4 dog er sprogligt moderniseret, uden at der derved er tilsigtet materielle ændringer. Kravet i forslaget til nr. 5 dækker således dels over tilfælde, hvor der er begået et eller flere strafbare forhold, der ikke umiddelbart begrundet en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, dels tilfælde, hvor ansøgeren i en tidligere virksomhed har dokumenteret mangel på evne til at drive virksomheden økonomisk og forretningsmæssigt ansvarligt. Forslaget til § 4, stk. 1, nr. 4 og 5, udfylder således de betingelser, som en transportleder skal opfylde i medfør af forordning nr. 1071/2009 for at opfylde vandelskravet. Forordningen gælder som udgangspunkt alene for en transportleder i en virksomhed med tilladelser efter § 1, stk. 1, men med dette forslag udvides vandelskravene til også at omfatte en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2.

De krav til transportledere, der i øvrigt følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009, skal fortsat alene gælde for transportledere i virksomheder, der er omfattet af den gældende godskørselslov om godskørsel for fremmed regning i køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg. Således foreslås et nyt *stk. 2*, som alene er møntet på transportledere i disse virksomheder, hvorefter en transportleder i en virksomhed, der har tilladelse efter § 1, stk. 1, skal opfylde kravene i forordning nr. 1071/2009, artikel 4.

Samtidig er det vurderet hensigtsmæssigt at fastsætte enkelte særkrav, som alene er rettet mod transportledere i virksomheder med tilladelse efter § 1, stk. 2. Det foreslås således 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. Der er tale om en ny bestemmelse. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om faglige kvalifikationer efter forslaget til § 5, jf. nr. 7.

Tilsvarende foreslås det som noget nyt i *stk. 4*, at transportlederen i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 2, skal være samme person som virksomhedsejeren, når virksomheden drives som personligt ejet virksomhed.

Til nr. 8

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. Reglerne fremgår i dag af godskørselsbekendtgørelsen, hvor der stilles nærmere krav til økonomi, faglige kvalifikationer og vandel.

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 og persondataforordningen, der træder i kraft 1. maj 2018, 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 transport-, bygnings- og boligministeren 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. 9

Det følger af § 6, stk. 1, at tilladelser efter denne lov skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet. Virksomheder, som udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, skal således medbringe en tilladelse ved kørsel i både Danmark og i udlandet.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at alene tilladelser efter § 1, stk. 1, skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder kørslen i udlandet. Forslaget medfører dermed ikke ændringer i den nuværende retsstilling, og virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, skal således fortsat medbringe en tilladelse ved kørslen både i Danmark og i udlandet. Tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler efter lovforslagets § 1, stk. 2, er derimod en national tilladelse og gælder således alene i Danmark. Derudover bliver tilladelsen efter § 1, stk. 2, digitale, hvorfor tilladelsen ikke kan medbringes fysisk i køretøjet.

Til nr. 10

Det foreslås i § 6, stk. 5, at transport-, bygnings- og boligministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.

Der er tale om en ny bestemmelse.

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.

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.

Det foreslås i § 6, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om vederlag til transportledere i virksomheder, der er indehaver af tilladelse efter § 1, stk. 1 eller 2.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Der er således 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. 11

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

Det kræver en godkendelse fra transport-, bygnings- og boligministeren at udleje chaufførvikarer til kørsel på danske lastbiler i Danmark. Godkendelsen kan ske i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, eller en tilladelse udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde. Godkendelsen omfatter

udlejning af chauffører til godstransport med lastbiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt over 3.500 kg og til erhvervmæssig buskørsel, jf. godskørselslovens § 6 a, stk. 2.

Godkendelsen til drift af chaufførvikarvirksomhed tillader kun udlejning af ansatte chauffører. Ejeren i en personlig drevet virksomhed kan således ikke udleje sig selv.

Det foreslås, at de gældende regler for udførelse af godskørsel for fremmed regning og godkendelse for drift af chaufførvikarvirksomhed overføres til en tilladelsesordning for varebiler, dog således at der sondres mellem en godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomheder med tilladelser udstedt i henhold til hhv. § 1, stk. 1 (lastbiler) og § 1, stk. 2 (varebiler).

Sondringen skyldes, at der stilles forskellige krav til egenkapitalens størrelse for hhv. en lastbilvirksomhed og en varebilvirksomhed og forskellige uddannelseskra­v for vognmændenes faglige kvalifikationer i hhv. en lastbilvirksomhed og en varebilvirksomhed.

Det foreslås således i § 6 a, stk. 1, at godskørsel for fremmed regning med tilladelser til lastbiler og varebiler kan udføres af enten indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der på grundlag af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med lastbiler er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører. Endvidere må godskørsel for fremmed regning med varebiler udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der på grundlag af en tilladelse til fremmed regning med varebiler er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Til nr. 12

Det foreslås i § 6 a, stk. 3, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler kan godkendes, at indehaveren erhvervmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, som er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.

Der er tale om en ny bestemmelse.

En varebilvirksomhed, som godkendes til drift af chaufførvikarvirksomhed efter § 6 a, stk. 3, vil således være begrænset til at udleje chauffører til andre varebilvirksomheder. Godkendelsen efter § 6 a, stk. 3, omfatter således ikke udlejning af chauffører til lastbil- buskørselsvirksomheder. I modsætning hertil vil en godskørselsvirksomhed, som er godkendt til drift af chaufførvikarvirksomhed, kunne udleje chauffører til både varebilvirksomheder, lastbilvirksomheder og buskørselsvirksomheder.

Ejeren i en personlig drevet varebilvirksomhed vil, ligesom på lastbilområdet, ikke kunne udleje sig selv.

Til nr. 13

Forslaget til § 6 a, stk. 4, som bliver § 6 a, stk. 5, er en konsekvensændring som følge af tilføjelsen af nyt stykke efter § 6 a, stk. 2, jf. lovforslagets nr. 10.

Til nr. 14

I § 6 a, stk. 5, som bliver § 6 a, stk. 6, foreslås det, at bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af både § 1, stk. 1 og 2, tilsvarende skal finde anvendelse for godkendelse i henhold til § 6 a, stk. 2 og 3.

Til nr. 15

Der stilles i godskørselsbekendtgørelsens § 10 krav om, at transportlederen i en chaufførvikarvirksomhed godkendt af transport-, bygnings- og boligministeren skal have gennemført og bestået et særligt chaufførvikarkursus. Der stilles endvidere i godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, krav til virksomhedens egenkapital for etablering af en chaufførvikarvirksomhed på 150.000 kr. Det betyder, at danske virksomheder ikke skal opfylde yderligere kapitalkrav for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed ud over det eksisterende krav for vejtransporttilladelser.

Det foreslås i § 6 a, stk. 6, som bliver § 6 a, stk. 7, at transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om meddelelse af godkendelse efter stk. 2 udvides til at omfatte stk. 3.

Der vil på bekendtgørelsesniveau blive fastsat krav til, at varebilvirksomhedens egenkapital for etablering af en chaufførvikarvirksomhed skal være 13.500 kr., således at kapitalkravet er det samme som ved ansøgning om en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med en varebil. En varebilvirksomhed vil således ikke skulle opfylde yderligere kapitalkrav for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed ud over kravet for en tilladelse. Til nr. 16

Forslaget til § 8, stk. 4, er en konsekvensændring som følge af forslaget til nyaffattelsen af § 1, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets nr. 1, hvor der til § 1 indsættes et nyt stykke sammenholdt med den gældende bestemmelse.

Til nr. 17

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.

Det foreslås i § 10, at bemyndigelsen til at fastsætte gebyrer udvides til også at omfatte tilsynet med vognmandsvirksomheder.

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 med en tilladt totalvægt over 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.

Til nr. 18

Det følger af godskørselslovens § 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 bestemmelsen og dermed anmeldelsespligten udvides til også at omfatte firmakørsel i varebiler eller vogntog med en tilladt 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. 19

Forslaget til § 12, stk. 1, nr. 1, litra a), er en konsekvensændring som følge af tilføjelsen af nyt stk. 2 til lovens § 6 a, stk. 3, jf. nr. 11 til lovforslaget.

Til nr. 20

Godskørselslovens § 12, stk. 1, regulerer under hvilke betingelser, en tilladelse til godskørsel for fremmed regning m.m. kan tilbagekaldes. De i forordning nr. 1071/2009 fastsatte tilbagekaldelsesmuligheder vedrører virksomhedens og transportlederens manglende opfyldelse af vandelskravet, transportlederens manglende opfyldelse af kravet til faglige kvalifikationer eller bopælskravet, tilfælde af dødsfald eller hvor tilladelsesindehaver er fysisk ude af stand til at varetage hvervet, en virksomheds manglende forretningssted eller manglende opfyldelse af det økonomiske grundlag. Det er den tilladelses- eller godkendelsesudstedende myndighed, der skal godtgøre, at de nærmere omstændigheder i en konkret sag begrundet tilbagekaldelse af en tilladelse.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at der indføres en ny bestemmelse om tilbagekaldelse af tilladelser, som er målrettet tilladelser til godskørsel for fremmed regning med varebiler, jf. § 1, stk. 2. Bestemmelsen svarer i vid udstrækning til § 12, stk. 1, om tilbagekaldelse af tilladelser m.m., som er rettet mod tilladelser til godskørsel for fremmed regning i køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, idet der dog er foretaget visse tilpasninger for tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i varebiler. Det skyldes, at disse tilladelser udgør nationale tilladelser, der ikke er underlagt EU-regulering, herunder 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. 21

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, om manglende opfyldelse af kravet efter § 3, stk. 1, nr. 3, hvorefter virksomheden skal kunne sandsynliggøre, at virksomheden kan udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

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. 22

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

Idet det ligeledes skal være muligt at tilbagekalde en godkendelse som transportleder i en virksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler, foreslås det med § 12, stk. 3, der bliver § 12, stk. 4, at der i bestemmelsen indsættes henvisning til § 12, stk. 2, nr. 1 og 2, jf. forslaget til nr. 20.

Der henvises således til bemærkningerne til forslaget til § 1, nr. 20.

Til nr. 23

Godskørselslovens § 12, stk. 4, 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, at § 12, stk. 4, der bliver § 12, 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. 20.

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. 24

Forslaget til § 12, stk. 5, der bliver § 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. 25

Forslaget til § 12, stk. 6, der bliver § 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. 20.

Til nr. 26

Det er fastsat i forordning nr. 1071/2009, at den kompetente myndighed kan give en virksomhed højst 6 måneder til at ansætte en afløser for transportlederen, hvis denne ikke længere opfylder vandelskravet eller kravet til faglige kvalifikationer, idet fristen kan forlænges med tre måneder, hvis transportlederen afdør ved døden eller bliver fysisk ude af stand til at varetage sit hverv.

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, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.

Der er tale om en ny bestemmelse.

For således at skabe parallelitet på dette område mellem de to typer af tilladelser, foreslås en tilsvarende ordning indskrevet direkte i loven. Forslaget omfatter dog også tilfælde af dødsfald, hvilket ikke i samme omfang er reguleret af forordning nr. 1071/2009. Muligheden for at fortsætte en virksomhed efter dødsfald anses som nødvendigt i praksis, særligt i de tilfælde hvor ejeren i en personligt drevet virksomhed måtte afgå ved døden, og hvor eksempelvis sønnen eller ægtefællen, som har medvirket til driften af virksomheden, får mulighed for midlertidigt at fortsætte virksomheden med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende. Det vil herunder være muligt at starte en ny virksomhed og ansøge om tilladelse mv. hertil.

Til nr. 27

Godskørselslovens § 12 a vedrører sager om tilbagekaldelse og pligten for myndigheder til at give tilladelsesindehaveren oplysninger om overtrædelser begået af en fører eller anden, der optræder i virksomhedens interesse, i forbindelse med hvervet. Baggrunden for bestemmelsen er, at det ud fra almindelige retssikkerhedsmæssige principper, i tilfælde af en afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse, som er begrundet i førerens eller andre ansattes grove og gentagne overtrædelser af lovgivningen, er vigtigt at sikre, at tilladelsesindehaveren er bekendt med de oplysninger, der kan medføre, at myndighederne træffer afgørelse om tilbagekaldelse.

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. 20.

Til nr. 28-32

Godskørselslovens § 13 vedrører domstolsprøvelse, hvorefter afgørelse om tilbagekaldelse efter forordning nr. 1071/2009 og loven i øvrigt kan indbringes for domstolene.

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, jf. § 1, stk. 2, skal have samme adgang til domstolsprøvelse, som gælder for tilladelser til godskørsel for fremmed regning med køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg udstedt efter § 1, stk. 1.

Til nr. 33

Det følger af godskørselslovens § 15, at en tilladelse, der er tilbagekaldt, straks skal afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

Det foreslås i § 15, at pligten til at aflevere en tilladelse, der er tilbagekaldt, begrænses til alene at vedrøre tilladelser til godskørsel for fremmed regning med lastbilsvirksomheder udstedt i medfør af § 1, stk. 1. Tilladelser til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2, vil blive digitale, og dermed vil tilladelserne ikke skulle afleveres tilbage til den udstedende myndighed.

Til nr.34

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. 35

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.

Det er hensigten, at de vejledende bødesatser for overtrædelser af godskørselslovgivningen, som fremgår af bilag 2 til L 58 (2013/14) om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, også vil gælde for varebilsområdet. Hvis den ulovlige kørsel fortsætter gennem længere tid, vil dette have betydning for bødens størrelse, idet denne vil kunne fordobles eller tredobles, hvor der foreligger skærpene omstændigheder.

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, og lovens § 11, stk. 1. Først efter det tidspunkt, som ministeren fastsætter, kan politi og andre myndigheder således håndhæve reglerne over for de tilladelsespligtige virksomheder. Det er herved hensigten, at vognmænd og chauffører på varebilsområdet har mulighed for at indrette sig efter den nye lovgivning, herunder gennemføre den påkrævede uddannelse og indgive ansøgning om tilladelse og chaufføruddannelsesbevis. Ikrafttrædelsestidspunktet for den øvrige del af lovforslaget vil derudover sikre, at der er fornøden tid til at etablere uddannelserne for varebilsvognmænd og varebilshauffører. Dette omfatter bl.a., at transport-, bygnings- og boligministeren skal definere indholdet af uddannelserne, der efterfølgende skal godkendes i Undervisningsministeriet, hvorefter uddannelsesstederne skal udarbejde undervisningsplaner og udvikle undervisningsmateriale. Endelig skal transport-, bygnings- og boligministeren 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 der i forbindelse med behandling af ansøgning om tilladelse til godskørsel for fremmed regning med varebiler indgivet af en virksomhed, som ved lovens ikrafttræden udførte godskørsel for fremmed regning i varebiler, kan ses bort fra forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, jf. forslaget til § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 4, stk. 1, nr. 3, hvis virksomheden eller transportlederen 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. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har en tilsvarende praksis i forbindelse med fornyelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning.

Det foreslås i *stk. 4*, at 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 tilladelseskravets § 1, stk. 2, samt nærmere reglerne om en overgangsordning for personer, der inden for de seneste 10 år fra tilladelseskravets ikrafttræden i en periode på mindst 2 år har været beskæftiget som varebilschauffør.

De omhandlede transportledere skal ikke gennemføre og bestå varebilsvognmandskurset for at opfylde kravet til faglige kvalifikationer. Baggrunden for overgangsbestemmelsen er, at transportlederen allerede ud fra erfaringen inden for branchen anses som fagligt kvalificeret.

De omhandlede varebilschauffører skal ikke gennemføre og bestå det grundlæggende varebilschaufførkursus, idet chaufførerne dog inden for en nærmere fastsat periode skal gennemføre efteruddannelsen for varebilschauffører. Ordningen vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau.

Til § 3

Det følger af godskørselslovens § 19, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. På den baggrund følger det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

I det følgende gengives de relevante dele af de relevante gældende bestemmelser 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 i § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015:

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog, der overstiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse, 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. Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Den Europæiske Union, international aftale eller bestemmelser fastsat af transportministeren, kræver udførelse af godskørsel med motorkøretøj eller vogntog særlig tilladelse ved kørsel

- 1) over landets grænse eller
- 2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Stk. 3. Ved godskørsel for fremmed regning forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved der mod betaling af enhver art transporteres gods, der ikke tilhører eller er knyttet til køretøjets bruger på den i stk. 4 nævnte måde.

Lovforslaget

§ 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 i § 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 samlet 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 samlet 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. I § 1, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til »stk. 5«.

Stk. 4. Ved firmakørsel forstås kørsel med motorkøretøj eller vogntog, hvorved 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. Kørslen kan tillige udføres med et køretøj eller vogntog lejet uden fører. Godskørslen, der kun må være en hjælpefunktion i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter, skal udføres af en chauffør ansat hos denne eller, for så vidt angår kørsel her i landet, af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter § 6 a, stk. 2, er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

§ 3. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (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),

1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,
2) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, og
3) gør det antageligt, at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

3. I § 1, stk. 4, 3. pkt., der bliver § 1, stk. 5, 3. pkt., indsættes efter »skal« »for så vidt angår kørsel i et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg.«.

4. § 3, stk. 1-3, affattes således:

»§ 3. 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 hjemhørende 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 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).

Stk. 3. Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemhørende virksomhed, der, udover at leve op til kravene i stk. 1, har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.«.

Stk. 2. Der kan under de i stk. 1 nævnte betingelser meddeles tilladelse til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 3. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 2 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transportministeren.

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

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

7. § 4 affattes således:

§ 4. Virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,

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 betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover,

4) ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, jf. straffelovens § 78, stk. 2, og

5) gør det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

»§ 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.«

8. § 5 affattes således:

§ 5. Transportministeren kan fastsætte regler om ansøgningers indhold, herunder om hvilke økonomiske eller faglige krav, der skal være opfyldt.

»**§ 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.«

§ 6. Tilladelser i henhold til denne lov skal medbringes i motorkøretøjet under kørslen, herunder i udlandet.

9. I § 6, *stk. 1*, ændres »denne lov« til »§ 1, stk. 1«.

Stk. 2-4. ---

10. 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. 1 eller 2.«

§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1,

11. I § 6 a, *stk. 1*, indsættes efter »§ 1, stk. 1« »eller 2« og efter »chauffører.« indsættes

stk. 1, må kun udføres af indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter påbud fra transportministeren indsende dokumentation for overholdelse af, at den følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. stk. 3.

Stk. 5. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, tilsvarende anvendelse.

Stk. 6. Trafikministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 4.

§ 10. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyr for behandling af ansøgninger og for udstedelse af tilladelse og godkendelse samt for udlevering af afmærkningskilt og for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører.

»Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, må endvidere udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.«.

12. I § 6 a indsættes efter stk. 2 som nyt stk.:
»Stk. 3. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2, godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.«.

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

13. To steder i § 6 a, stk. 4, der bliver § 6 a, stk. 5, ændres »stk. 3« til »stk. 4«.

14. I § 6 a, stk. 5, der bliver § 6 a, stk. 6, indsættes efter »stk. 2« »og 3« og efter »§ 1, stk. 1« indsættes »eller 2«.

15. I § 6 a, stk. 6, der bliver § 6 a, stk. 7, indsættes efter »stk. 2« »og 3« og »stk. 4« ændres til »stk. 5«.

16. I § 8, stk. 4, ændres »§ 1, stk. 2, nr. 1« til »§ 1, stk. 3, nr. 1«.

17. § 10 affattes således:

»**§ 10.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelser efter § 1, herunder regler om gebyr 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 regler for udlevering af afmærkningsskilt og regler for udstedelse af bevis for anmeldelse i henhold til § 11.«.

18. § 11, stk. 1, affattes således:

§ 11. Et motorkøretøj eller vogntog, hvis tilladte totalvægt overstiger en af transportministeren fastsat vægtgrænse skal, såfremt det anvendes til firmakørsel, anmeldes til told- og skatteforvaltningen, medmindre brugeren har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1. Transportministeren kan efter forhandling med skatteministeren fastsætte regler herom.

»**§ 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. «

Stk. 2. ---

§ 12. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren

- 1) må antages ikke længere at opfylde betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i
 - a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3

19. I § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, ændres »§ 6 a, stk. 3« til »§ 6 a, stk. 4«

20. 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 lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 4,
 - b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
 - c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, samt køretøjers største tilladte totalvægt,

- d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
 - e) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
 - f) skatte- og afgiftslovgivningen,
 - g) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller
 - h) 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 stk. 3-7.

21. I § 12, stk. 2, der bliver § 12, stk. 3, indsættes som sidste pkt.:

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

»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.«

Stk. 3. En godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 4, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

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

23. § 12, stk. 4, der bliver § 12, stk. 5, affattes således:

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

»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.«

godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 5. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller såfremt en fører eller en anden, der optræder i virksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

Stk. 6. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1, tilbagekaldes, hvis virksomhedens tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, tilbagekaldes efter stk. 1-4 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.

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

§ 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. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a,

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

25. § 12, stk. 6, der bliver § 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.«

26. 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, efter dødsfald, under konkurs eller rekonstruktion med henblik på afhændelse, afvikling eller lignende.«

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

28. I § 13, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 2,« »§ 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2«, og efter »jf. stk. 1, nr. 1, litra a,« »stk. 2, nr. 1, litra a,« og efter »og stk. 1, nr. 2,« »stk. 2, nr. 2,« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«, »§ 12, stk. 4« ændres til »§ 12, stk. 5« og »§ 12, stk. 5« ændres til »§ 12, stk. 6«.

og stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 4, eller § 12, stk. 5, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Trafikstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i, § 12, stk. 2, eller § 12, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i, 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, 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. 3, jf. stk. 1, 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, § 12,

29. I § 13, stk. 1, 3. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-i,« »§ 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h,« og efter »jf. stk. 1, nr. 1, litra b-i« »og stk. 2, nr. 1, litra b-h« og »§ 12, stk. 2« ændres til »§ 12, stk. 3« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«.

30. I § 13, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter »§ 4,« »stk. 1,«.

31. I § 13, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 1, nr. 2,« »§ 12, stk. 2, nr. 2,« og efter »jf. stk. 1, nr. 2,« »og stk. 2, nr. 1,« og efter »§ 4,« »stk. 1,« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4«.

32. I § 13, stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »§ 12, stk. 2,« »nr. 1, § 12, stk. 3,« og efter »jf. stk. 1, nr. 1,« »og stk. 2, nr. 1,« og efter »jf. § 4,« »stk. 1,« og »§ 12, stk. 3« ændres til »§ 12, stk. 4« og »§ 12,

stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 4, § 12, stk. 5, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, 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.

Stk. 5. ---

§ 15. En tilladelse, der er tilbagekaldt, jf. § 12, skal sammen med et i henhold til § 9 udleveret afmærkningsskilt straks afleveres til den myndighed, der har udstedt tilladelsen.

§ 16 d. Transportministeren kan fastsætte regler om kvalifikationskrav til føreren af de motorkøretøjer, der er omfattet af denne lov.

§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1-3, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,

2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,

3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel eller

4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.

Stk. 2-4. ---

stk. 4« ændres til »§ 12, stk. 5« og »§ 12, stk. 5« ændres til »§ 12, stk. 6«.

33. I § 15 indsættes efter »tilladelse« »udstedt i medfør af § 1, stk. 1,«.

34. § 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.«

35. 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, og lovens § 11, stk. 1.

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, eller § 4, stk. 1, nr. 3, 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. 2, 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.