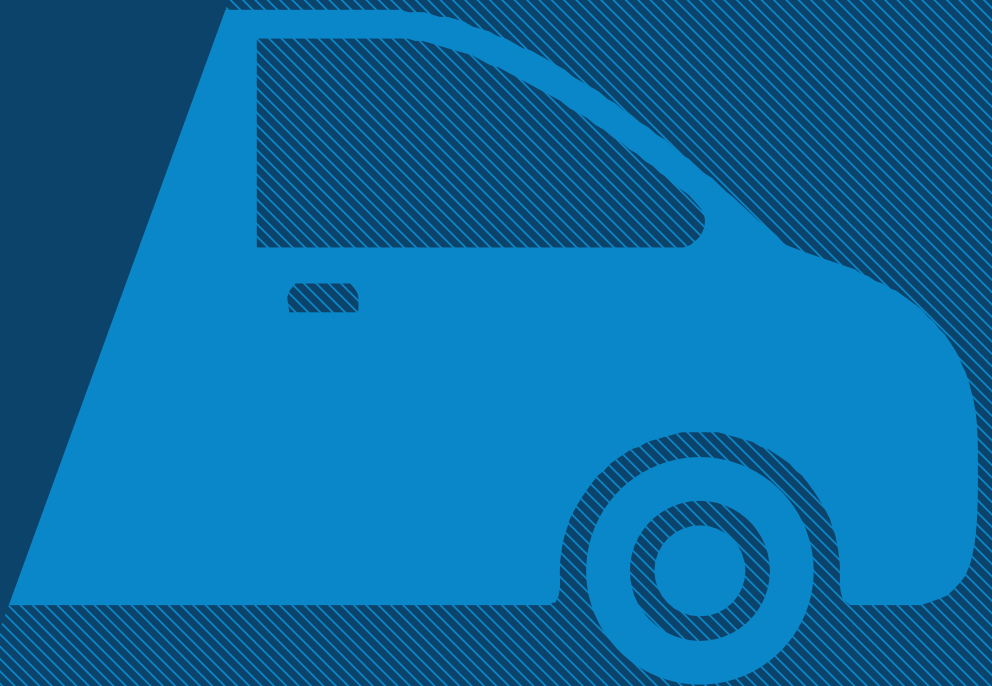




Færdselsstyrelsen

REDEGØRELSE

Varebilsordningen



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

29-03-2021

Redegørelse for varebilsordningen

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har i overensstemmelse med godskørselslovens § 2, stk. 4, jf. § 1, stk. 2, udarbejdet en redegørelse om varebilsordningen til Folketinget.

Redegørelsen omfatter udviklingen i antallet af tilladelser og administrationen heraf, herunder udviklingen i tilbagekaldelse af tilladelser. Derudover indeholder redegørelsen en beskrivelse af og status for tilsyn og kontrol med tilladelsesordningen.

Folketinget vedtog den 8. juni 2018 en ændring af godskørselsloven, som indebar nye regler for godskørsel med varebiler. Fra den 1. juli 2019 blev varebiler med en tilladt totalvægt på over 2.000 kg til og med 3.500 kg, som fragter gods for fremmed regning med en samlet vægt på over 11 kg pr. stykgods, således omfattet af et nationalt tilladelseskrav i medfør af godskørselsloven. Da administrationen og håndhævelsen af tilladelsesordningen vedrører flere ressortområder, herunder Justitsministeriet og Skatteministeriet, vil disse ministeriers evaluering af ordningen også fremgå af denne redegørelse.

2. Anvendelsesområde og betingelser for at opnå varebilstilladelse

2.1. Anvendelsesområde

Den nationale tilladelsesordning for varebiler trådte i kraft den 1. juli 2019. Ordningen betyder, at vognmænd, som udfører godskørsel for fremmed regning i køretøjer med en tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods, skal have en varebilstilladelse. Kravet om varebilstilladelse gælder således for levering af pakker, hvis den enkelte pakke eller det enkelte kolli vejer mere end 11 kg pr. stykgods. Et stykgods kan bestå af flere enkelte varer, der er pakket som en enhed. Vægtgrænsen på 11 kg er blandt andet baseret på Arbejdstilsynets At-vejledning af september 2005, hvoraf det fremgår, at et løft tæt ved kroppen af genstande på op til 11 kg normalt ikke anses for sundhedsskadelige løft på grund af vægt og rækkeafstand.

Med den anførte vægtgrænse kan der uden tilladelse transporteres gods for fremmed regning på op til 11 kg pr. stykgods (kollli). Hensigten bag denne afgrænsning er, at omdeling af aviser, reklamer og mindre pakker kan ske uden krav om tilladelse. Kørsel uden tilladelse er dog ikke afgrænset til alene at gælde levering af aviser og reklamer, idet den anførte kørsel uden tilladelse gælder for fragt af alle typer af gods.

2.2. *Betingelser for at opnå en varebilstilladelse*

Kravene for at få udstedt en national varebilstilladelse følger i det store hele kravene for at få udstedt en tilladelse til godskørsel i et køretøj, der vejer mere end 3.500 kg. Fællesskabstilladelse vil i det følgende benyttes som betegnelse for en tilladelse til godskørsel i et køretøj, der vejer mere end 3.500 kg (lastbil).

En virksomhed, som ønsker at udføre godskørsel for fremmed regning i en varebil, skal have godkendt en transportleder, som faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens transportarbejde. Både virksomheden og transportlederen skal opfylde en række krav. Virksomheden skal således opfylde krav vedrørende egenkapital, restancer til det offentlige samtandel og god skik. Den ansatte transportleder skal opfylde de samme krav vedrørende restancer og god skik som virksomheden og herudover opfylde visse krav til faglige kvalifikationer. Der henvises til oversigten i bilag 1.

På nogle punkter adskiller kravene for at opnå varebilstilladelse sig fra kravene for at opnå tilladelse til godskørsel i et køretøj, der vejer mere end 3.500 kg (fællesskabstilladelse). Det drejer sig om kravene til virksomhedens egenkapital og transportlederens faglige kvalifikationer.

En transportleder ansat i en varebilsvirksomhed skal således bestå en mindre omfattende varebilsvognmandsuddannelse i forhold til en transportleder ansat i en transportvirksomhed, som har tilladelse til godskørsel i et køretøj, der vejer mere end 3.500 kg for at opfylde kravet om faglige kvalifikationer. Herudover skal en varebilsvirksomhed opfylde et lavere kapitalkrav end en virksomhed med fællesskabstilladelser. Kravet til egenkapital i en varebilsvirksomhed er på 13.500 kr. for den første tilladelse og 6.750 kr. for hver yderligere tilladelse, hvorimod en virksomhed med fællesskabstilladelser skal dokumentere en egenkapital på 150.000 kr. for de to første tilladelser og herefter 40.000 kr. for hver ekstra tilladelse.

Der anlægges den samme vurdering af kravene vedrørende restancer til det offentlige,andel og god skik i ansøgninger om varebilstilladelser og fællesskabstilladelser.

Det er endvidere et krav, at varebilsvirksomhederne skal registrere sine varebiler til enten firmakørsel eller godskørsel.

Varebilchaufførerne, der udfører godskørsel for fremmed regning med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods i en varebil eller et vogntog på over 2.000 kg til og med 3.500 kg, skal endvidere have et varebilchaufføruddannelsesbevis (VUB).

3. Nye regler vedrørende international varebilskørsel i medfør af Vejpakken

Varebilsområdet har indtil nu ikke været EU-reguleret og forordning (EF) nr. 1071/2009¹ samt forordning (EF) nr. 1072/2009² har således ikke fundet anvendelse på virksomheder, som udfører godskørsels erhvervet i motorkøretøjer, der vejer 3.500 kg eller mindre. De nye regler som følger af Vejpakken, der blev vedtaget 9. juli 2020, medfører, at forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 fra maj 2022 finder anvendelse på virksomheder, som udøver godskørsels erhvervet i motorkøretøjer, der vejer mere end 2.500 kg og som udfører international kørsel.

Det betyder, at en virksomhed fra 2022 skal have en fysisk fællesskabstilladelse til at udføre international godskørsel for fremmed regning i en varebil, der vejer mellem 2.500 kg og 3.500 kg. Herudover skal de opfylde de samme krav som virksomheder, der udfører godskørsel for fremmed i et køretøj, der vejer mere end 3.500 kg. Dette er dog med undtagelse af egenkapitalkravet, som er lavere for virksomheder, der alene udfører godskørsel for fremmed regning i køretøjer, der vejer 3.500 kg eller mindre. De nye krav til varebiler mellem 2.500 kg. – 3.500 kg. i medfør af Vejpakken har ikke som den danske varebilsordning en minimumsgrænse for vægten af det transporterede gods ("11-kg reglen).

Styrelsen kan oplyse, at der er indregistreret 4.022 varebiler til vognmandskørsel, hvoraf 685 af varebilerne vejer mellem 2.000 kg og 2.500 kg, hvilket svarer til ca. 17 pct.³ Styrelsen estimerer derfor, at ca. 83 pct. af de nationale varebilstilladelser er udstedt til varebiler, der vejer mellem 2.500 kg og 3.500 kg, og som derfor potentielt kan blive omfattet af de nye regler i medfør af vejpakken.⁴ Hvor stor en andel af de danske varebilsvirksomheder, som udfører godskørsel for fremmed regning i Danmark, tillige udfører international godskørsel inden for EU er uvist. Styrelsen har derfor adspurgt vejgodsbranchen om omfanget af internationale kørsel i varebil. DTL-Danske Vognmænd har som de eneste besvaret styrelsens forespørgsel, og oplyser, at data for varebiler ikke er veludbygget. Det er dog DTL-Danske Vognmænds vurdering, at danske virksomheder ikke udfører international godskørsel i varebiler i et væsentligt omfang. Andelen af virksomheder, som alene udfører international godskørsel i varebiler vurderes på nuværende tidspunkt meget lav.

Bilag 1 til redegørelsen indeholder en oversigt over kravene i den gældende danske varebilsordning og de nye regler for international kørsel med varebiler, der følger af Vejpakken.

¹ 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.

² EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

³ Tallene er opgjort december 2020.

⁴ Foruden de indregistrerede varebiler med vognmandstilladelse kan en række tilladelsesindehavere også benytte sig at lejde biler, hvor den eksakte procentandel af varebiler, der kan blive omfattet af de nye krav er behæftet med en vis usikkerhed.

4. Myndighedernes administration af den danske varebilsordning

Færdselsstyrelsen administrerer området for vognmandskørsel, hvilket foruden varebilsområdet også indebærer bus- og lastbilsområdet. Dette indebærer, at styrelsen foretager de juridiske vurderinger i forhold til, om virksomhederne opfylder kravene til at kunne få udstedt tilladelse til at køre godskørsel for fremmed regning. Styrelsen udsteder tilladelserne og fører tilsyn med de transportvirksomheder, der er i besiddelse af tilladelse til godskørsel i lastbiler og varebiler samt buskørsel.

Som det fremgår indledningsvist i redegørelsen, berører tilladelsesordningen for varebiler imidlertid flere ressortområder udover Transportministeriet, navnlig Skatteministeriet og Justitsministeriet.

I forhold til Skatteministeriets ressort medvirker Skatteforvaltningen i forbindelse med opgørelse af eventuelle restancer til det offentlige. Færdselsstyrelsen indhenter således i forbindelse med behandlingen af nyansøgningssager en opgørelse over forfaldne restancer til det offentlige på 50.000 kr. og derover på både ansøgende virksomhed og ansøgende transportleder fra Skatteforvaltningen. Herudover indhenter Færdselsstyrelsen restanceopgørelser fra Skatteforvaltningen i tilsynssager, idet en igangværende virksomhed med varebilstilladelser samt den ansatte transportleder ikke må have forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. og derover. Endelig henhører reglerne om registrering af køretøjer under Skatteministeriets ressort.

Under Justitsministeriets ressort hører håndhævelsen, idet politiet fører kontrol med, hvorvidt varebilsvirksomheder overholder gældende regler.

De øvrige myndigheders erfaringer med administrationen af varebilsordningen er ligeledes inddraget i beskrivelsen nedenfor.

4.1. Ansøgning om varebilstilladelse⁵

Varebilsvirksomhederne havde mulighed for at ansøge om de nye varebilstilladelser allerede fra den 1. januar 2019, således de kunne være i besiddelse af en tilladelse, når kravet trådte i kraft den 1. juli 2019.

En virksomhed kan ansøge om et ubegrænset antal af tilladelser i hver ansøgning og styrelsen har i alt udstedt 12.300 gyldige varebilstilladelser i perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2020.

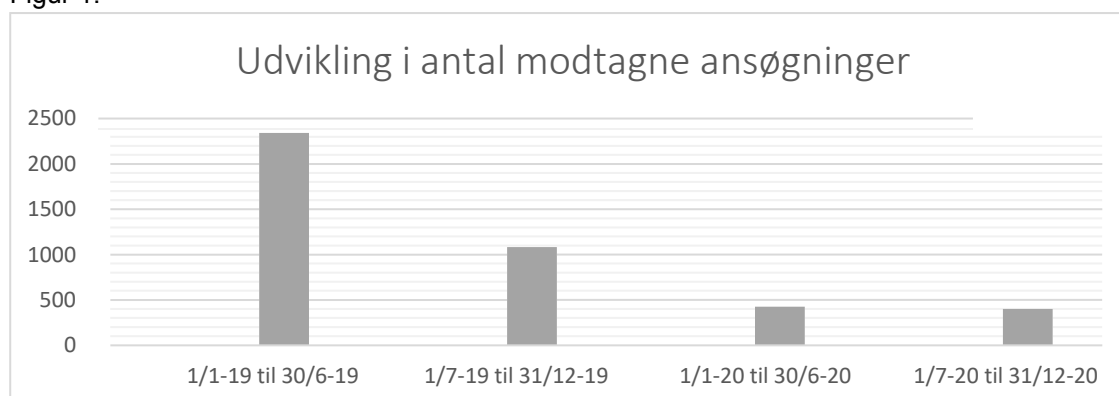
Antallet af ansøgninger om varebilstilladelser modtaget i Færdselsstyrelsen fremgår af tabel 1. Udviklingen i ansøgning om tilladelser i perioden 1. januar 2019 til 31. december 2020 fremgår af figur 1.

⁵ Tallene, som fremgår af afsnit 4.1., er opgjort den 22. februar 2021.

Tabel 1:

Ansøgninger om varebilstilladelse	
<i>Periode</i>	<i>Modtagne ansøgninger</i>
1/1-19 til 30/6-19	2.340
1/7-19 til 31/12-19	1.082
1/1-20 til 30/06-20	424
1/7-20 til 31/12-20	399
1/1-19 til 31/12-20	4.245
<i>Periode</i>	<i>Afslag på ansøgninger</i>
1/1-19 til 31/12-20	1.106
<i>Periode</i>	<i>Udstedte gyldige tilladelser</i>
1/1-19 til 31/12-20	12.300

Figur 1:



Som det fremgår af tabel 1, modtog Færdselsstyrelsen i perioden 1. januar 2019 – 1. juli 2019 2.340 ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning i en varebil. Antallet af ansøgninger om varebilstilladelser dalede efterfølgende og styrelsen modtog i perioden 1. juli 2019 til 31. december 2019 1.082 ansøgninger om varebilstilladelser.

Fra den 1. januar 2020 til den 30. juni 2020 modtog styrelsen 424 ansøgninger og i den efterfølgende periode fra den 1. juli 2020 til den 31. december 2020 modtog styrelsen 399 ansøgninger om varebilstilladelser. I samme periode modtog styrelsen henholdsvis 306 og 310 ansøgninger om fællesskabstilladelser til godskørsel for fremmed regning i køretøjer, der vejer mere end 3.500 kg (lastbiler). Antallet af ansøgninger om varebilstilladelser har således været dalende siden ikrafttrædelsestidspunktet, hvilket var forventeligt og nærmer sig nu niveauet for ansøgninger om fællesskabstilladelser til lastbiler.

Færdselsstyrelsen har i perioden fra den 1. januar 2019 til den 31. december 2020 meddelt afslag på 1.106 ansøgninger ud af 4.245 ansøgninger om varebilstilladelser. Afslagene er bl.a. begrundet i manglende opfyldelse af krav til egenkapital, god skik og manglende indsendelse af nødvendige oplysninger etc.

Skattestyrelsen har oplyst, at styrelsen modtog omkring 3.500 restanceundersøgelser, hvor både virksomheden og transportleder blev undersøgt i perioden fra april 2019 til august 2019, hvor ordningen var ny. Der blev foretaget mange genforespørgsler på de ansøgende virksomheders og transportleders restancer, idet mange havde gæld til det offentlige på over 50.000 kr. Denne udfordring blev håndteret med en ændring af servicemål på aftale mellem Skattestyrelsen og Færdselsstyrelsen, hvor svarfristen på maksimum 14 dage blev ændret til 5 uger i perioden april 2019 til august 2019.

Skattestyrelsen har endvidere oplyst, at varebilsordningen på nuværende tidspunkt hverken giver anledning til systemmæssige eller administrative udfordringer for Skattestyrelsen.

Motorstyrelsen har oplyst, at varebilsordningens indførelse medførte en række tekniske udfordringer for Motorstyrelsen, som nu er blevet løst, hvorfor ordningen i dag ikke giver anledning til hverken systemmæssige eller administrative udfordringer. Det oplyses endvidere, at Motorstyrelsen fik en del henvendelser vedrørende nedvejning af varebiler, samt spørgsmål omkring registrering af varebiler til henholdsvis firmakørsel og godskørsel for fremmed regning. Dette medførte en administrativ opgave for Motorstyrelsen tilbage i begyndelsen af ordningens indførelse. Motorstyrelsen er af den opfattelse, at virksomhederne i dag henvender sig til Færdselsstyrelsen, hvorfor dette i dag ikke udgør en administrativ konsekvens for Motorstyrelsen.

4.2. *Antallet af henvendelser til Færdselsstyrelsen vedrørende den nye varebilsordning*

Færdselsstyrelsen har modtaget mange telefoniske og skriftlige henvendelser vedrørende varebilsreglerne, hvilket styrelsen formoder skyldes, at der er tale om et område, som ikke har været reguleret før.

Fra den 1. januar 2019 til den 31. december 2020 har styrelsen således oprettet ca. 1.300 spørgsmålssager vedrørende de nye varebilstilladelser, som især omhandler spørgsmål til "11 kg-reglen" og reglerne vedrørende leje af varebiler. Til sammenligning med de 1.300 spørgsmålssager til varebilstilladelser har styrelsen i samme periode registreret ca. 300 henvendelser vedrørende fællesskabstilladelser til godskørsel i lastbiler.

Det er styrelsens vurdering, at især "11 kg-reglen" ikke har været forståelig for branchen og kontrolmyndighederne, hvilket har medført de mange henvendelser til styrelsen. Styrelsen oplever, at der fortsat er et betydeligt behov for at vejlede både politi og branche om de nye regler.

4.3. *Tilsyn med varebilsordningen*

Færdselsstyrelsen er tilsynsmyndighed på varebilsområdet og skal således kontrollere, hvorvidt de nuværende varebilsvirksomheder til stadighed lever op til godslovgivningens krav om opretholdelse af tilladelserne.

Da der fortsat er tale om et nyreguleret område, og varebilsvirksomhederne alene har haft tilladelser i halvandet år, er der kun færdigbehandlet et fåtal af tilsynssager på varebilsområdet.

Tilsynssagerne på varebilsområdet omfatter primært de tilfælde, hvor varebilsvirksomhederne på tidspunktet for lovens ikrafttrædelse udførte godskørsel for fremmed regning i varebil, men som ikke fuldt ud opfyldte beløbsgrænsen for forfalden gæld. I de tilfælde fik virksomhederne mulighed for at indgå en frivillig betalingsaftale med Skatteforvaltningen for at nedbringe den forfaldne gæld til det offentlige inden for en rimelig periode. Hovedparten af disse tilsynssager afventer sagsbehandling, idet styrelsen først vil udføre tilsyn og kontrol med varebilsvirksomhederne, når virksomhederne har haft mulighed for bl.a. at nedbringe deres gæld.

Der er på nuværende tidspunkt ikke tilbagekaldt nogen varebilstilladelser som følge af manglende opfyldelse af kravene til opretholdelse af tilladelserne.

4.4. Håndhævelse af varebilsordningen

Rigspolitiet har oplyst, at politiet fra den 1. juli 2019 til den 30. september 2020 har foretaget 1.459 kontroller med varebilsgodskørsel⁶. Der er på baggrund af kontrollerne skrevet 523 rapporter med i alt 620 forseelser.

Det er politiets opfattelse, at kontrollen med godskørsel i varebiler adskiller sig fra kontroller af godskørsel i lastbiler. Der er langt færre lovovertrædelser i forbindelse med kontrol af tunge køretøjer med hensyn til fællesskabstilladelser og registrering af køretøjet til godskørsel for fremmed regning/firmakørsel.

Det er Rigspolitiets opfattelse, at der særligt er problemer med kørsel uden tilladelse og varebilchaufføruddannelsesbevis (VUB), manglende betaling for VUB, overtrædelse af reglerne om leje af motorkøretøjer uden fører og overlæs på varebilerne.

Rigspolitiet har i den forbindelse oplyst en række af de overtrædelser, som konstateres i forbindelse med varebilskontroller:

- Kørsel uden at have erhvervet tilladelse
- Kørsel uden at have tilknyttet varebil til tilladelse
- Registreringsattest ikke medbragt ved firmakørsel
- Varebil ikke forsynet med navn eller CVR-nummer
- Varebil forsynet med forkert navn og CVR-nummer
- Lejekontrakt ej udfærdiget
- Lejekontrakt med mangler
- Lejekontrakt ej medbragt
- Varebil udlejet selv om den ikke var godkendt til udlejning
- Varebil forkert anmeldt – vognmandskørsel – firmakørsel – udlejning uden fører
- VUB ej erhvervet
- VUB erhvervet, men ikke betalt (halv bøde)
- VUB ej medbragt
- VUB-fritagelse ej erhvervet
- VUB-fritagelse ej medbragt
- Fører ej ansat hos vognmand

⁶ Tallene er trukket den 2. oktober 2020 fra Rigspolitiets færdselsdatabase.

Rigspolitiet oplister endvidere følgende overtrædelser af færdselsloven:

- Ej erhvervet kørekort
- Frakendt førerretten
- Kørsel med alkohol/narko/medicin i blodet
- Fejl og mangler på køretøjet
- Fører/passager i besiddelse af narko
- Overlæs

5. Evaluering af de nuværende varebilsregler

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at varebilsordningen på nuværende tidspunkt har fundet et stabilt leje, og at antallet af ansøgninger på længere sigt vil følge samme niveau som antallet af ansøgningssager på området for de tungere køretøjer (lastbiler).

Som tidligere nævnt har varebilsområdet ikke før været reguleret, hvilket følgelig har medført en række spørgsmål fra virksomheder, branchen og øvrige offentlige myndigheder. Styrelsen arbejder løbende på at forbedre vejledningen og ansøgningsprocessen på området, således at de ansøgende virksomheder kender til regelsættet og ikke skal vente mere end højest nødvendig på behandling af ansøgninger.

I forbindelse med evalueringen af den gældende ordning har myndighederne dog konstateret flere opmærksomhedspunkter, hvoraf flere efter styrelsens opfattelse bør indgå i overvejelserne om en fremtidig varebilsordning.

5.1. "11 kg-reglen"

På baggrund af de løbende henvendelser som styrelsen har modtaget samt politiets hørings svar er det styrelsens opfattelse, at både transportvirksomheder, branchen og politiet har haft betydelige fortolkningsproblemer med, hvad der forstås ved *stykgoods*, idet fortolkningen afhænger af, hvordan godset transporteres.

Rigspolitiet oplyser i deres evaluering af varebilsordningen, at de oplever, at transportvirksomheder omgår "11 kg - reglen" ved f.eks. at pakke godset i kasser, der vejer under 11 kg, men når føreren bærer kasserne til og fra bilen stables kasserne, så de vejer over 11 kg. Rigspolitiet oplyser endvidere, at varebilsvognmænd, som ønsker at overholde reglerne, bliver forvirrede og frustrerede over varebilsreglernes kompleksitet.

Rigspolitiet konkluderer på den baggrund, at det er vanskeligt for politiet at håndhæve varebilsreglerne, når det er uklart, hvornår reglerne finder anvendelse, og det er endvidere svært for virksomhederne at vide, hvornår de er omfattet af varebilsreglerne eller ej, hvorfor det er Rigspolitiets klare anbefaling, at man afskaffer denne regel.

Styrelsen har som nævnt selv modtaget mange henvendelser fra aktørerne på området vedrørende fortolkningen af "11 kg. - reglen" og kan tilslutte sig Rigspolitiets vurdering af vanskelighederne ved at anvende reglen i praksis.

5.2. Anvendelsesområdet for krav om tilladelse til varebilskørsel

Som nævnt ovenfor medfører de nye regler i Vejpakken, at virksomheder, som udfører international godskørsel for fremmed regning i køretøjer, der vejer mere end 2.500 kg, fra 2022 skal være i besiddelse af en fælleskabstilladelse og leve op til kravene i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Rigspolitiet har i forbindelse med evalueringen af den gældende nationale varebilsordning anbefalet, at der på den baggrund ændres på anvendelsesområdet, så de nationale varebilsregler følger Vejpakkens regler om varebiler. Dette skal ske ved at forhøje den nuværende nationale vægtgrænse for varebiler på 2.000 kg til 2.500 kg samt ved at ophæve ”11 kg. – reglen”.

Styrelsen er enig i, at det bør overvejes, om der kan være grundlag for at ændre anvendelsesområdet for den gældende varebilsordning grundet de nye regler i Vejpakken. I den forbindelse henleder styrelsen opmærksomheden på, at såfremt de nationale varebilsregler skal være i overensstemmelse med de nye internationale varebilsregler, vil dette medføre en række ændringer til de for så vidt angår de nationale krav til egenkapital og faglige kvalifikationer. Det vil dog være muligt at foretage en delvis tilpasning af de nationale varebilsregler, således vægtgrænsen på de to regelsæt vil være ensartet.

5.3. Myndighedernes øvrige erfaringer

Politiet har gjort erfaringer med hele regelsættet i forbindelse med politiets kontroller på varebilsområdet, og Rigspolitiet er på den baggrund kommet med en række bemærkninger, som fremgår af bilag 2.

Styrelsen vil tage initiativ til en drøftelse af de rejste problemstillinger med Rigspolitiet og Skatteforvaltningen.

5.4. Færdselsstyrelsens erfaringer

Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at en regulering af området for godskørsel med varebiler har været og fortsat er nødvendig for at understøtte lige konkurrencevilkår i transportbranchen og kan medvirke til at skabe mere ordnede forhold på området. Endvidere tilsiger resultatet af politiets kontroller på området, at der fortsat bør opretholdes et særligt fokus på håndhævelsen af de nye regler med henblik på at opnå en større efterlevelse i branchen.

På baggrund af ovenstående evaluering er det imidlertid Færdselsstyrelsens vurdering, at der bør overvejes visse ændringer af de nuværende varebilsregler, herunder som følge af vedtagelsen af Vejpakken. Styrelsen vil i de følgende afsnit komme med sine anbefalinger hertil.

5.5. ”11 kg-reglen”

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at ”11 kg – reglen” med fordel kan afskaffes af hensyn til en mere effektiv håndhævelse og dermed bedre efterlevelse af reglerne. Styrelsen henviser i den forbindelse til politiets og styrelsens erfaringer med anvendelsen af reglerne i praksis. Dertil kommer, at Vejpakkens regler ikke omfatter en sondring vedrørende godsets vægt, hvilket også efter styrelsens opfattelse taler for at afskaffe den nationale regel.

Afskaffelsen af ”11 kg-reglen” vil kræve en ændring af godskørselslovens § 1, stk. 2.

5.6. Sammenspil mellem de nationale og internationale varebilsregler

Af hensyn til en ensartet regulering bør det endvidere overvejes, hvorvidt de nationale varebilsregler skal tilpasses de nye regler for international varebilskørsel i medfør af Vejpakken.

Efter styrelsens opfattelse kan der tænkes flere "modeller" for anvendelsesområdet for en fremtidig varebilsordning, således at ordningerne helt eller delvist er harmoniseret.

Styrelsen bemærker, at konsekvenserne af en fuldstændig ensretning af de nationale og internationale varebilsregler vil være, at virksomheder, som på nuværende tidspunkt benytter sig af varebiler, der vejer mellem 2.000 kg og 2.500 kg, har haft unødige omkostninger ved at opnå en tilladelse, som ikke længere ville være påkrævet, og at alle de nationale varebilstilladelser, som er elektroniske, vil skulle udstedes på ny i fysisk form.

Det vil endvidere betyde, at alle transportledere i rene nationale varebilsvirksomheder skal opkvalificeres, idet den nationale varebilsvognmandsuddannelse er væsentligt kortere end den internationale vognmandsuddannelse og egenkapitalkravene for at opnå en national varebilstilladelse skal revideres.

En ensretning af kravene ved national og international varebilskørsel vil dog antageligt lette håndhævelsen, idet politiet alene vil skulle håndhæve ét regelsæt.

De ikke ubetydelige administrative og økonomiske byrder, som vil blive pålagt varebilsvirksomheder i tilfælde af en ensretning af international og national lovgivning på varebilsområdet, taler dog efter styrelsens opfattelse for ikke at ensrette kravene.

Det vurderes fortsat forsvarligt at opretholde den nationale varebilsvognmandsuddannelse, der er væsentligt kortere end internationale vognmandsuddannelse. Tilsvarende gælder med hensyn til de gældende krav til egenkapital.

Færdselsstyrelsen henviser i den forbindelse til, at det formodede begrænsede omfang af international varebilskørsel i danske virksomheder efter styrelsens opfattelse taler imod at skærpe kravene til national varebilskørsel generelt.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Notat
Sagsnr.: TS2140299-01125
26-02-2021

Bilag til varebilsredegørelsen

Bilag 1

	Nationale varebilsregler	Internationale varebilsregler (Vejpakken)
Anvendelsesområde	<u>Godskørselslovens § 1, stk. 2.</u> 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.	<u>Forordning 1071/2009 - Art. 1, stk. 4, a.</u> Varebiler (køretøjer) mellem 2.500 kg - 3,500 kg i international transport omfattes af forordningen.
Krav til varebilsvirksomheder		
Transportleder (Faglige kvalifikationer)	<u>Godskørselsbekendtgørelsens § 8, stk. 1.</u> En virksomhed skal have ansat en transportleder, der skal opfylde kravet til faglige kvalifikationer. Ansøgende transportleder skal inden for de seneste 10 år have gennemført en varebilsvognmandsuddannelse, der er godkendt af Færdselsstyrelsen. Varebilsvognmandskurset er mindre omfangsrigt, end vognmandskurset.	<u>Forordning 1071/2009 - Art. 8.</u> En virksomhed skal have ansat en transportleder, der skal opfylde kravet til faglige kvalifikationer. Da ændringsforordningen medfører, at bestemmelserne i forordning 1071/2009 også skal finde anvendelse på virksomheder, der udfører international transport i varebiler, der vejer over 2.500 kg, vil transportledere i disse virksomheder

		der skulle leve op til samme kvalifikationskrav ¹ , som transportledere ansat i virksomheder med køretøjer, der vejer mere end 3.500 kg.
Økonomi (egenkapital)	<p><u>Godskørselsbekendtgørelsens § 6, stk. 2.</u> Virksomheden skal have en egenkapital på mindst 13.500 kr. for den første tilladelse og 6.750 kr. for hver yderligere tilladelse.</p>	<p><u>Forordning 1071/2009 - Art. 7, stk. 1, litra a.</u> Egenkapitalkravet differentierer alt efter, hvilke køretøjer, der benyttes i virksomheden. Ifølge Vejpakkens nye regler skal rene varebilsvirksomheder, som udfører international godskørsel, kunne dokumentere en egenkapital på 1.800 EUR (~ 13.397 kr.) for det først benyttede køretøj og 900 EUR (~ 6.698 kr.) for hvert efterfølgende køretøj. Tilladelseskravet er højere, hvis der tale om "blandede" virksomheder, hvorefter en virksomhed skal kunne godtgøre, at den har en egenkapital på mindst 9.000 EUR (~66.988 kr.) for det første køretøj, 5.000 EUR (~37.215 kr.) for hvert efterfølgende køretøj, som vejer mere end 3.500 kg og 900 EUR (~ 6.698 kr.) for hvert køretøj, som vejer over 2.500 kg, men ikke over 3.500 kg.</p>
Forfalden gæld til det offentlige	<p><u>Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2 og § 4, stk. 1, nr. 3.</u> Virksomheden og transportlederen må ikke have forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.</p>	<p><u>Forordning 1071/2009 – Art. 7, stk. 1, litra b.</u> Medlemsstaterne kan kræve, at virksomheden eller transportlederen ikke har udestående i form af gæld til offentlige organer.</p>
Vandel og god skik	<p><u>Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3 og § 4, stk. 1, nr. 4 og 5.</u> Virksomheden og transportlederen skal sandsynliggøre at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Færdselsstyrelsen foretager en konkret vurdering ud fra hvert tilfælde</p>	<p><u>Forordning 1071/2009 – Art. 6.</u> Virksomheden og transportlederen skal sandsynliggøre at den vil kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Færdselsstyrelsen foretager en konkret vurdering ud fra hvert tilfælde.</p>

¹ En transportleder skal have kendskab til de emner, som er fast i bilag I, del I til forordning (EF) nr. 1071/2009 og disse skal dokumenteres ved en obligatorisk skriftlig prøve. Det er tale om emner såsom borgerlig ret (transportkontrakter etc.), handelsret, arbejdsmarkeds- og sociallovgivning, skattelovgivning, forretningsmæssig og økonomisk virksomhedsledelse, adgang til markedet, tekniske standarder og tekniske aspekter af driften, vejtrafikikkerhed.

Overenskomstforhold	<p><u>Godskørselslovens § 6, stk. 3.</u> Som indehaver af en varebilstilladelse skal vognmandsvirksomheden overholde de gældende løn- og arbejdsvilkår, som findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der udfører godskørsel. Ved ansøgning om en varebilstilladelse skal virksomheden derfor oplyse, om virksomheden er medlem af en arbejdsgiverforening eller har en tiltrædelsesoverenskomst.</p>	
Krav til varebilchauffører		
Gennemført uddannelse	<p><u>Bek. nr. 322 af 30/03/2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport § 59.</u> Chaufføren skal have gennemført en kvalifikationsuddannelse som varebilchauffør.</p>	Der er ingen krav vedrørende kvalifikationsuddannelse for chauffører, der udfører international godskørsel i varebiler.
Gennemført efteruddannelse	<p><u>Bek. nr. 322 af 30/03/2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport § 61.</u> Chaufføren skal hvert femte år gennemføre en efteruddannelse hos en uddannelsesudbyder, der er godkendt af Færdselsstyrelsen.</p>	Der er ingen krav vedrørende kvalifikationsuddannelse for chauffører, der udfører international godskørsel i varebiler.
Udformning af tilladelser	<p><u>Bek. nr. 1763 af 1. december 2020 om Færdselsstyrelsens gebyrer og afgifter på vejtransportområdet.</u> De nationale varebilstilladelser er elektroniske og der skal betales et gebyr på 1.450 kr. pr. tilladelse til Færdselsstyrelsen.</p>	<p><u>Forordning 1072/2009 - Art. 4, stk. 4.</u> Der kommer ikke særskilte varebilstilladelser. Fællesskabstilladelsen der benyttes til køretøjer, der vejer mere end 3.500 kg vil også skulle benyttes til international varebilskørsel. Fællesskabstilladelse er på nuværende tidspunkt ikke pålagt et gebyr.</p>
Anvendelsestidspunkt	De nationale varebilsregler trådte i kraft den 1. juli 2019.	<p><u>Forordning 1071/2009 - Art. 23.</u> Bestemmelserne vedrørende international transport med køretøjer, hvis totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, er fritaget fra bestemmelserne indtil den 21. maj 2022, medmindre medlemslandene har fastsat andet.</p>

Færdselsstyrelsen

Sendt til: info@fstyr.dk

26. oktober 2020

J.nr.: 2020-051039

Sagsbehandler: HGR/SNI/SDY

POLITIOMRÅDET

Nationalt Færdselscenter

Polititorvet 14

1780 København V

Telefon: 3314 8888

E-mail: pol-nfae@politi.dk

Web: www.politi.dk

Bilag 2

Færdselsstyrelsens evaluering af varebilsordningen

Justitsministeriet har på vegne af Transport- og Boligministeriet ved e-mail af 5. oktober 2020 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger i forbindelse med Færdselsstyrelsens evaluering af varebilsordningen jf. lov om godskørsel § 2, stk. 4.

Færdselsstyrelsen har i den forbindelse anmodet om Rigspolitiets generelle evaluering af håndhævelsen med tilladelsesordningen herunder kontrollen med bestemmelsen om en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Styrelsen har endvidere anmodet om en beskrivelse af de typiske lovovertrædelser og hyppigheden heraf for varebiler og en sammenligning med overtrædelserne for godskørsel i lastbiler.

Kontrollen med godskørsel i varebiler

Antallet af varebilskontroller fra 1. juli 2019

Tal fra Rigspolitiets Færdselsdatabase viser, at politiet fra den 1. juli 2019 til den 30. september 2020 begge dage inklusiv har foretaget 1.459 kontroller med varebilsgodskørsel¹. Der er skrevet 523 rapporter med i alt 620 forseelser.

Tallene i Færdselsdatabasen bliver ikke opgjort på enkelte forseelser, hvorfor en opgørelse af dette vil kræve en manuel gennemgang af alle rapporterne. Rigspolitiet har ikke fundet anledning til at iværksætte en sådan gennemgang.

Herunder følger en liste over de overtrædelser, som konstateres i forbindelse med varebilskontroller:

¹ Det bemærkes, at tallene er trukket den 2. oktober 2020 fra Rigspolitiets færdselsdatabase. Færdselsdatabasen beror på manuelle indberetninger fra politikredsene og tungvognscentrene. Der er ikke tale om låste tal, hvorfor det registrerede antal standsede køretøjer i et år kan ændre sig i forbindelse med efterfølgende indberetninger, opdateringer eller korrektioner.

- Kørsel uden at have erhvervet tilladelse
- Kørsel uden at have tilknyttet varebil til tilladelse
- Registreringsattest ikke medbragt ved firmakørsel
- Varebil ikke forsynet med navn eller CVR-nummer
- Varebil forsynet med forkert navn og CVR-nummer
- Lejekontrakt ej udfærdiget
- Lejekontrakt med mangler
- Lejekontrakt ej medbragt
- Varebil udlejet selv om den ikke var godkendt til udlejning
- Varebil forkert anmeldt – vognmandskørsel – firmakørsel – udlejning uden fører
- VUB ej erhvervet
- VUB erhvervet, men ikke betalt (halv bøde)
- VUB ej medbragt
- VUB-fritagelse ej erhvervet
- VUB-fritagelse ej medbragt
- Fører ej ansat hos vognmand

Desuden overtrædelser af færdselsloven m.v.:

- Ej erhvervet kørekort
- Frakendt førerretten
- Kørsel med alkohol/narko/medicin i blodet
- Fejl og mangler på køretøjet
- Fører/passager i besiddelse af narko
- Overlæs

Kontrollen med godskørsel i varebiler adskiller sig fra kontrollen med godskørsel i lastbiler. Det er politiets erfaring, at der er langt færre overtrædelser i forbindelse med kontrol af tunge køretøjer med hensyn til fællesskabstilladelser og registrering af køretøjet til godskørsel for fremmed regning/firmakørsel, ligesom ansættelsesforhold og chaufføruddannelsesbeviser normalt heller ikke giver de store problemer ved politiets kontroller af tunge køretøjer.

I modsætning hertil er det politiets erfaring, at der konstateres langt flere overtrædelser ved kontroller med varebiler. Det er Rigspolitiets opfattelse, at der for så vidt

angår godskørsel i varebiler, særligt er problemer med kørsel uden tilladelse og varebilschaufføruddannelsesbevis (VUB), manglende betaling for VUB, overtrædelser af reglerne om leje af motorkøretøj uden fører og overlæs på varebilerne.

Varebilsordningen

Stykgods over 11 kg

Rigspolitiet har erfaret, at definitionen af stykgods på 11 kg skaber problemer for både branchen og for politiets håndhævelse af reglerne. Der opleves således store vanskeligheder i forhold til fortolkningen og vurderingen af, hvornår godset er omfattet af reglerne om godskørsel i varebiler.

Det vurderes, at definitionen af stykgods på 11 kg er uhensigtsmæssig, særligt i forhold til afgrænsningen ved åben eller lukket kasse/bur. Som et konkret eksempel kan nævnes en kasse med reservedele, hvor kassen er åben, idet en del af reservedelene er for store til, at kassen kan lukkes. De enkelte dele vejer under 11 kg, men hele kassen vejer over 11 kg og skal leveres til samme modtager. Godset er ikke omfattet af reglerne, selvom chaufføren løfter mere end 11 kg, hvilket er i strid med reglens formål.

Det er endvidere Rigspolitiets vurdering, at reglerne om godskørsel i varebiler bevidst omgås, idet de alene finder anvendelse, når der fragtes gods på over 11 kg. i varebilen, hvorimod vægtgrænsen er uden betydning for godset, der bæres til og fra varebilen.

Det er således politiets erfaring, at vognmænd pakker i kasser, der vejer under 11 kg, men når føreren bærer kasserne til og fra bilen stables kasserne, så de vejer over 11 kg. Endvidere oplever politiet vognmænd, som ønsker at overholde reglerne, men som er forvirret og frustreret over kompleksiteten i lovgivningen.

Reglernes anvendelsesområde

Rigspolitiet skal anbefale, at man ændrer anvendelsesområdet for reglerne om godskørsel i varebiler jf. godskørselslovens § 1, stk. 2, så de følger anvendelsesområdet i forordning 1072/2009 (2020/1055), hvorefter køretøjer med en tilladt totalvægt på over 2.500 kg fra den 21. maj 2022 er omfattet af reglerne om godskørsel ved international kørsel. I den forbindelse skal Rigspolitiet endvidere anbefale, at man

afskaffer 11 kg-reglen. Herved sikres, at der er overensstemmelse mellem regelsættene. Det er Rigspolitiets vurdering, at en sådan tilpasning af anvendelsesområdet vil gøre det lettere for politiet at håndhæve reglerne, ligesom det skaber klarhed i branchen.

Rigspolitiets øvrige bemærkninger

I forbindelse med politiets kontroller på varebilsområdet, har politiet gjort erfaringer med hele regelsættet. Rigspolitiet vil på baggrund af disse erfaringer komme med nedenstående generelle bemærkninger.

Indfasningsordning vedrørende krav om varebilschaufføruddannelsesbevis

Der er indført en indfasningsordningen for varebilschaufføruddannelsesbevis (VUB), således at alle chauffører inden 31. december 2023 skal have gennemført efteruddannelsen. Rigspolitiet skal anbefale, at førere, der er fyldt 70 år og har kørt varebil i mindst 2 år, fritages fra kravet om VUB, ligesom det var tilfældet ved indfasningen af chaufføruddannelsesbeviset (CUB). Det er Rigspolitiets opfattelse, at der er tale om førere, der har stor erfaring med varebilskørsel og kun har få år tilbage på arbejdsmarkedet, og reglerne derfor er uhensigtsmæssige i disse tilfælde.

Registrering af køretøjet til godskørsel for fremmed regning

Det følger af godskørselslovens § 11, stk. 1, at et køretøj, der anvendes til firma-kørsel, skal anmeldes til SKAT, med mindre brugeren har en tilladelse til godskørsel for fremmed regning jf. § 1, stk. 1, eller 2. Det er Rigspolitiets vurdering, at der ikke af bestemmelsen følger en forpligtelse til at registrere køretøjet hos SKAT med en vognmandstilladelse. Der synes således at mangle en hjemmel til at sanktionere for manglende registrering af køretøjet med en tilladelse til at køre godskørsel for fremmed regning.

Udlejning af varebiler

Med de nye regler er det blevet muligt, at leje en varebil uden fører, og det er i forbindelse hermed Rigspolitiets vurdering, at der er store vanskeligheder med forståelse og håndhævelse af lejereglerne.



Det er almindeligt for transportvirksomhederne at langtidsleje varebilerne. Nogle gør det åbenlyst ved at skrive den faktiske lejeperiode i lejekontrakten eller lade feltet ”aflevering” stå åbent, mens andre fornyer lejekontrakten hver 30. dag.

Som reglerne er udformet nu, fremgår det ikke tydeligt, om bilen skal afleveres hver 30. dag, eller om det er tilladt at køre videre i den, hvis man blot får en ny lejekontrakt hver 30. dag. Hertil kommer, at en lejer er forpligtet til at lade sig registrere som bruger, såfremt han har rådighed over køretøjet i 30 dage eller mere, og det er således usikkert, om lejeren skal registrere sig som bruger i de tilfælde, hvor lejeren afleverer bilen hver 30. dag, men reelt har rådighed over den i flere perioder på 30 dage.

Det er således Rigspolitiets vurdering, at der er behov for et mere klart regelsæt for brugen af lejede køretøjer uden fører.

Det vil endvidere hjælpe politiet i efterforskningsøjemed, at der stilles krav om, at antal kørte kilometer anføres på lejekontrakten ved ud- og aflevering. På denne måde kan politiet kontrollere, at køretøjet rent faktisk afleveres mellem lejeperioderne, og at forholdet ikke er forsøg på omgåelse af registreringsbekendtgørelsens regler om registrering af bruger på køretøjet.

Politiet har endvidere erfaret, at overtrædelse af reglerne om lejede køretøjer i nogle tilfælde medfører uens sanktionering. Såfremt der anvendes et lejet køretøj til godskørsel for fremmed regning, og chaufføren ikke har medbragt lejekontrakten, sanktioneres denne efter godskørselsbekendtgørelsens § 12, stk. 2 med en bøde på 5.000 kr. Såfremt der ikke foreligger en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, er forholdet ikke omfattet af godskørselsbekendtgørelsen, hvorfor sanktionering for ikke at have medbragt lejekontrakten skal ske efter bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører § 10, stk. 2. Denne sanktioneres dog kun med en bøde på 1.000 kr.

Udlejning af vognmandstilladelser

En vognmandstilladelse til godskørsel i lastbiler er personlig og kan ikke overdrages jf. bilag II i forordning 1072/2009. Det fremgår ikke af godskørselsloven eller bekendtgørelse om godskørsel, at en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebiler ikke kan overdrages til tredjemand. Det fremgår blot i godskørselslovens § 1, stk. 2, at den der udfører godskørsel for fremmed regning i varebil skal have en tilladelse hertil.

Det manglende forbud mod at overdrage en godskørselstilladelse til varebil medfører, at ham, der låner/lejer en tilladelse til varebil, sanktioneres for godskørsel for fremmed regning uden tilladelse hertil, idet det ikke er hans tilladelser, han benytter. Ham, der udlåner/udlejer en tilladelse, kan ikke sanktioneres, da der mangler hjemmel hertil.

Aktuelt har Rigspolitiet kendskab til en vognmand, der har 85 tilladelser og formentlig udlejer ca. halvdelen.

Angivelse af køretøj med CVR og firmanavn

Både godskørselsbekendtgørelsen og registreringsbekendtgørelsen foreskriver, at varebiler skal være forsynet med navn (og CVR-nummer) på den, der er registreret bruger af køretøjet.

Godskørselsbekendtgørelsens § 13, stk. 1 foreskriver, at en varebil, der indgår i et vogntog på mere end 3.500 kg skal afmærkes med 10 cm høje bogstaver ét sted på bilens karosseri.

Registreringsbekendtgørelsens § 85 foreskriver, at en varebil (vogntog eller ej) op til 4.000 kg skal afmærkes med 3 cm høje bogstaver på (begge) bilens sider.

En varebil, som er registreret til erhvervmæssig brug med en tilladt totalvægt på mellem 3.500 kg og 4.000 kg., er således omfattet af begge regelsæt.

Politiet oplever, at nogle varebilsvognmænd ud over at forsyne begge sider af bilen med 3 cm høje bogstaver ligeledes er nødt til at mærke deres varebil med 10 cm høje bogstaver på karrosieriet, fordi de en gang i mellem kører med et vogntog med tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

Det er således Rigspolitiets vurdering, at der bør ske en ensretning af kravet om at forsyne varebiler med navn (og CVR-nummer). Det bemærkes i den forbindelse, at registreringsbekendtgørelsens krav om 3 cm høje bogstaver og tal er mest hensigtsmæssig og tilstrækkelig i forhold til politiets kontrol på området.



I dag er det muligt at køre godskørsel i en varebil med papegøjeplader, hvor køretøjet både er registreret til erhvervskørsel og privat brug. Det er Rigspolitiets vurdering, at dette er uhensigtsmæssigt, blandt andet idet køretøjet ikke behøver at være mærket med navn og CVR-nummer. Ved standsning af en sådan varebil, der kan være fyldt med pakker, kan føreren blot påstå, at pakkerne fragtes privat for ham selv, idet han dog kan køre erhvervsmæssigt. Det er således muligt at udføre godskørsel for fremmed regning i en sådan varebil uden at have en vognmandstilladelse.

Registrering af bruger ved sekundær bruger med varebilstilladelse

Godskørselsbekendtgørelsens § 12, stk. 1 foreskriver, at tilladelsesindehaveren skal være registreret bruger og § 13, stk. 1, at køretøjet skal være forsynet med navnet på den registrerede bruger. Politiet har erfaret, at nogle køretøjer er registreret med en sekundær bruger, som også har godskørselstilladelse.

Det synes ikke at fremgå tydeligt, hvorvidt køretøjet skal være forsynet med navnet på den primære eller sekundære bruger i tilfælde, hvor den sekundære bruger benytter køretøjet til vognmandskørsel. Det er endvidere uklart, hvorvidt det er lovligt for to forskellige vognmænd med to forskellige tilladelser at benytte samme køretøj til vognmandskørsel.

Firmakørsel

Firmakørsel er ikke omfattet af reglerne om varebilstilladelse, ligesom der heller ikke kræves VUB. Det kan synes forkert, at firmakørsel falder helt uden for regelsættet (føreren behøver end ikke at være ansat), når man i praksis udfører samme opgave, som den der kører godskørsel for fremmed regning.

Her ville der være rimeligt, at man i lighed med reglerne for godskørsel i lastbiler kræver chaufføruddannelsesbevis, når der udføres transportopgaver, der falder uden for undtagelserne i kvalifikationsbekendtgørelsens² § 4, nr. 9.

² BKG nr. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport

Det er politiets generelle erfaring, at der er udfordringer ved anvendelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens register "Find tilladelser". Politiet oplever således problemer med klart at identificere, hvilken bil en given tilladelse er knyttet til på kontroltidspunktet. Politiet har således erfaret, at der nogle gange er anført flere biler med samme tilladelse, hvilket er egnet til at vanskeliggøre politiets kontrol, ligesom der som følge heraf er risiko for, at der sker fejl i forbindelse med varebilskontrollerne.

Det er endvidere politiets erfaring, at det i registeret er vanskeligt at få oplyst, hvem der er transportleder i firmaet. Herudover opleves det, at det ikke altid er den korrekte transportleder, der fremgår af systemet, idet virksomhederne i flere tilfælde har fået ny transportleder på kontroltidspunktet.

Med venlig hilsen

Arne Martinsen
vicepolitiinspektør

