



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

14. april 2025
2025-824

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. februar 2025 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra MF Peter Juel-Jensen (V).

Spørgsmål nr. 202:

Vil ministeren beskrive fordele og ulemper ved, at vognmandstilladelse først skal være et krav for ikke-fossile køretøjer, der vejer mere end 4.250 kg?

Svar:

Jeg er opmærksom på problemstillingen med de tunge varebiler med en totalvægt på op til 3.500 kg, hvor batteriets vægt gør, at en tilsvarende eldrevet varebil kan komme til at veje op mod 4.250 kg for at præstere samme lastevne som en konventionel varebil. Disse bliver dermed i kraft af drivmiddelteknologiens vægt omfattet af en række krav til lastbiler, herunder krav om fællesskabstilladelse til godskørsel for fremmed regning, som ikke tilsvarende gælder for varebiler på op til 3.500 kg.

Kravet om vognmandstilladelse udgør i dag en barriere i forhold til at understøtte omstillingen af de tunge varebiler til el, hvis bilen anvendes til godskørsel for fremmed regning. Barrieren består i, at ved skiftet til el og derved øget vægt omfattes bilen af de samme krav, som i dag gælder for lastbiler (over 3.500 kg), hvormed det ikke længere er tilstrækkeligt at have en "tilladelse til national varebilkørsel" eller "fællesskabstilladelse til international varebilkørsel".

Godstransport med en eldrevet bil med en totalvægt over 3.500 kg. kræver derimod i dag en såkaldt "fællesskabstilladelse til godskørsel for fremmed regning", hvor kravene er skærpede i forhold til varebilstilladelserne, for så vidt angår kravene til virksomhedens økonomiske situation samt vognmandens og chaufførernes uddannelser. Herudover er der også skærpede krav til virksomhedens og transportlederens vandel og virksomhedens rådighed over køretøjer.



Som beskrevet i mit svar på spørgsmål 201, er fordelene ved at lovliggøre tungere køretøjer inden for samme køretøjskategori generelt, at man således kan tage højde for den tungere drivmiddelteknologi, der kendetegner køretøjer på alternative drivmidler, herunder el, og derved støtte den grønne omstilling.

Omvendt kan ulemperne være af færdselssikkerhedsmæssig karakter, da tungere køretøjer kan forårsage større skade ved uheld.

Flere af udfordringerne med de tunge eldrevne varebiler på over 3.500 kg, herunder kravet om en fællesskabstilladelse til godskørsel for fremmed regning, udspringer af EU-lovgivningen. Jeg arbejder for at afsøge mulighederne for at komme videre med løsninger på problemerne, så vi kan bidrage til at sætte skub på den grønne omstilling af transporterhvervet.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at jeg har sendt et positionspapir til Europa-Kommissionen, hvori jeg foreslår, at EU-lovgivningen ændres på en række områder for at reducere de lovgivningsmæssige barrierer for omstillingen til eldrevne varebiler. I positionspapiret lægger vi op til, at der igangsættes en forsøgsordning på EU-niveau bl.a. med henblik på at sikre, at eventuelle konsekvenser for færdselssikkerheden ved at hæve vægtgrænsen for eldrevne varebiler til 4.250 kg bliver afdækket.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen