

**Tit:** Transportministeriet (tm@tm.dk)  
**Fra:** Martin Viss Dufke (martinvd@roskilde.dk)  
**Til:** Sager, 2024-2098 - Bemærkninger til lovforslag til lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje  
**Sendt:** 21-10-2024 09:27

**[VÆSENTLIG E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Transportministeriet.

Roskilde Kommune fremsender hermed vores bemærkninger til ændring af lovforslaget til lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje.

Af det fremsendte udkast til lovforslaget fremgår blandt andet, at forslaget vil medføre administrative lettelser i kommunerne, da kommunerne ikke vil skulle bruge ressourcer på at udføre skatelse til Vejdirektoratet i forbindelse med en klagesag.

Roskilde Kommune vil gerne påpege, at lovforslaget efter vores opfattelse kan betyde at kommunerne skal bruge flere ressourcer i forbindelse med sagsbehandling efter vejlovgivningen, og at en manglet klage mulighed i sidste ende, kan få en negativ økonomisk betydning for kommunerne. Det er vores opfattelse at borgernes mulighed for at klage er en nødvendig retssikkerhed for borgerne, men samtidig også en stor hjælp i kommunernes sagsbehandling inden for vejlovgivningen. Vi oplever, at borgernes mulighed for at påklage kommunernes afgørelser i mange henseende i dag er en hjælp i vores dialog med borgerne. Borgerne har mulighed for at få en afklaring i sagerne og få prøvet kommunernes afgørelser ved usædighed.

Det er vores bekymring at lovforslaget vil medføre, at kommunerne i endnu større omfang skal håndtere flere henvendelser og længerevarende dialoger med borgerne som ikke kan aflastes, fordi spørgsmålene ikke kan påklages. Det vil efter vores opfattelse kræve flere ressourcer i kommunerne, som lovforslaget ikke har forholdt sig til. Det er videre vores bekymring at lovforslaget vil medføre, at borgerne i større omgang vil anfægte civile spørgsmål mod kommunerne, hvis der opstår usædighed mellem kommunerne og borgerne omkring de omfattede bestemmelser. Det vil kræve betydelige ressourcer for kommunerne at håndtere disse sager, som i sidste ende kan ende med en økonomisk omkostning for kommunerne, hvis sagerne udes.

Vi mener, at de administrative besparelser som lovforslaget angiver Vejdirektoratet vil få, i stedet påføres i arbejdsområde og omkostninger for kommunerne.

Roskilde Kommune vil på ovenstående baggrund opfordre til, at den administrative rekrusordning for de omfattede bestemmelser i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje bevares.

Hvis der er spørgsmål til ovenstående, er du naturligvis velkommen til at kontakte mig.

Venlig hilsen

**Martin Viss Dufke**  
Landsinspektør

**Vej og Grønt område**  
Roskilde Kommune  
Rådhusstræde 1  
4000 Roskilde

T 4613726



Roskilde Kommune passer godt på dine personoplysninger. Vi behandler dine oplysninger efter den lovgivning som din helseundersøgtelse udføres efter. Du kan læse om persondata, og hvordan kommunen behandler dine oplysninger, som vi modtager, på [roskilde.dk/databeskyttelse](#)

**Fra:** Vej og Miljø <[vej@roskilde.dk](mailto:vej@roskilde.dk)>  
**Sendt:** 4. september 2024 10:14  
**Til:** Anna Utholm Madsen <[annam@roskilde.dk](mailto:annam@roskilde.dk)>; Martin Viss Dufke <[martinvd@roskilde.dk](mailto:martinvd@roskilde.dk)>  
**Emne:** V/S: Levering af Digital Post - Høring Forslag til lov om opgavefortfald på Transportministeriets område Id nr. 380220

**Fra:** By, Kultur og Miljø <[kult@roskilde.dk](mailto:kult@roskilde.dk)>  
**Sendt:** 4. september 2024 08:56  
**Til:** Vej og Miljø <[vej@roskilde.dk](mailto:vej@roskilde.dk)>  
**Emne:** V/S: Levering af Digital Post - Høring Forslag til lov om opgavefortfald på Transportministeriets område Id nr. 380220

**Fra:** [anuph@postnordcanning.com](mailto:anuph@postnordcanning.com) <[anuph@postnordcanning.com](mailto:anuph@postnordcanning.com)>  
**Sendt:** 4. september 2024 08:27  
**Til:** By, Kultur og Miljø <[kult@roskilde.dk](mailto:kult@roskilde.dk)>  
**Emne:** Levering af Digital Post - Høring Forslag til lov om opgavefortfald på Transportministeriets område Id nr. 380220

### Dokument leverance.

**Forward data:**  
Kilde: Email  
Dato: 2024-09-04  
Afsender e-mail eller navn: [tm@tm.dk](mailto:tm@tm.dk)  
Dokumenttitel eller emne: Høring Forslag til lov om opgavefortfald på Transportministeriets område Id nr. 380220  
CPR-nummer:  
Dokument Id: 24247995750000329  
CC e-mail:  
Digital post afsender CVR:

Der leveres hermed Digital Post til din enhed, se vedhæftet.

Denne email og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis denne mail ikke hører til et fagområde i din enhed, bedes du omgående videregende mailen til [anuph@postnordcanning.com](mailto:anuph@postnordcanning.com) og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil uden at videregive fortrolige oplysninger om indholdet. På forhånd tak.

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** Mette Louise Horneman (MEH@greenpowerdenmark.dk)  
**Titel:** Høringssvar til lovforslag om opgavebortfald i Transportministeriet  
**Sendt:** 30-09-2024 15:45  
**Bilag:** Høringssvar til lov om opgavebortfald i Transportministeriet 6.0.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Transportministeriet

Hermed sendes Green Power Denmarks høringssvar til lovforslag om opgavebortfald i Transportministeriet.

Der henvises til sagsnr. 2024-2856.

Med venlig hilsen

**Mette Louise Horneman**

Chefkonsulent, cand.jur

m: +45 35 30 04 48

**Green Power Denmark**

København | Aarhus | Bruxelles

[Greenpowerdenmark.dk](https://greenpowerdenmark.dk)



[Green Power Denmarks persondatapolitik](#)

30. SEPTEMBER 2024  
GREEN POWER DENMARK  
LANGEBROGADE 3H  
1411 KØBENHAVN K

Transportministeriet  
Att.: trm@trm.dk  
Sagsnr. 2024-2856

DOK. ANSVARLIG: MEH  
SEKRETÆR:  
SAGSNR.: S2024-805  
DOKNR: D2024-3236317-09-2024

## Lovforslag om opgavebortfald på Transportministeriets område

### Generelle bemærkninger

Transportministeriet har sendt lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fælles veje i høring, som led i opgavebortfald på Transportministeriets område.

Formålet med lovforslaget er at nedlægge en række lovbundne opgaver på Transportministeriets område som led i regeringens initiativ om opgavebortfald og effektiv ressourceanvendelse, og forslaget skal bidrage til at dæmme op for stigningen i antallet af statsligt ansatte.

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at *"lovforslaget skal begrænse kontrol fra statens side og nedbringe tilsynstrykket, der direkte såvel som indirekte pålægges virksomheder og myndigheder"*. Det fremgår desuden, at lovforslaget vil *" mindske myndighedernes administrative byrde og samtidigt understøtte Transportministeriets indsats for at gøre det lettere for danske virksomheder at drive transportvirksomhed på vejområdet i Danmark. I den forbindelse vil lovforslaget ikke alene have en positiv effekt på offentlige myndigheders økonomi i form af besparelser og mindre bureaukrati, men også mindske den administrative og økonomiske byrde for danske virksomheder og således bidrage til en sundere konkurrence"*.

Green Power Denmark har ingen indvendinger mod regeringens ambition om at reducere antallet af statslige årsværk og samtidigt gøre det lettere at drive transportvirksomhed, men det er bekymrende at der som led i denne øvelse indgår et forslag om at klageadgang samt tilsyn med kommunens afgørelser efter § 80, stk. 1, i vejloven, skal afskæres. Green Power Denmark vurderer, at denne ændring vil kunne få negative konsekvenser for flere af medlemmer af Green Power Denmark. Dette kan i yderste konsekvens få betydning for udbygningen af energinfrastrukturen og dermed den grønne omstilling.

## Lovforslaget

Lovforslaget betyder, at der det ikke længere vil være muligt at klage til Vejdirektoratet over visse afgørelser truffet af kommunerne som vejmyndigheder, ligesom det samtidigt fastsættes, at det ikke vil være en statslig tilsynsmyndighed på disse områder.

Det skal således bl.a. ikke længere være muligt at klage over den kommunale vejmyndigheds afgørelse efter vejlovens § 80, stk. 1. Efter denne bestemmelse kan kommunen som vejmyndighed give tilladelse til, at der på vejarealet varigt eller midlertidigt kan anbringes affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne boder, automater, skilte hegn eller lignende på vejen. Bestemmelsen omfatter den kommunale vejmyndigheds tilladelser til at elnet- og fiberselskaber varigt kan opstille anlæg som kabel- og teknikskabe og stationer på vejarealet. Disse anlæg er ofte en nødvendig forudsætning for drift og tilslutning af lade-standere eller når der i øvrigt skal ske udbygning og forstærkning af el- eller fiber-nettet som led i den grønne omstilling og digitaliseringen. Anlæggenes placering og størrelse vil være bundet af nettekniske hensyn.

Green Power Denmark har kendskab til, at der findes kommunale vejmyndigheder, som anvender vejlovens § 80, stk. 1, som hjemmelsgrundlag til at fastsætte vilkår om opstilling af gadeskabe mv. på vejareal. Det gælder fx en nyere sag, hvor en kommune stillede krav om en bestemt farvekode (RAL-farve) på en række kabelskabe, som ville medføre en ekstraudgift på omkring 60% pr. skab. I andre sager er der stillet vilkår om at rense graffiti, hvilket tillige er et fordyrende krav. Dette er vilkår som ledningsejerne ikke finder rimelige eller proportionale.

Bestemmelserne i vejlovens § 80, stk. 1, forpligter ikke kommunerne til at meddele en tilladelse, men deres afgørelser, herunder evt. afslag og vilkår, er underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper om saglige hensyn og proportionalitet. Med de foreslåede bestemmelser vil det ikke længere være muligt at klage over kommunernes eventuelle afslag på placering af eller krav om farve på et teknikskab ligesom dette ikke vil være omfattet af statsligt tilsyn. Sager af denne størrelsesorden egner sig samtidigt næppe til en domstolsprøvelse, som er den eneste tilbageværende mulighed for prøvelse. Derfor finder Green Power Denmark det stærkt problematisk, at klageadgang og tilsyn afskæres. Det kan potentielt være et forsinkende og fordyrende element i udbygningen af elnettet, hvis der opstår flere sager, hvor der ikke er enighed mellem kommunen og netselskabet eller fiberselskabet.

Green Power Denmark vil i den forbindelse henvise til, at det er en del af vejlovens formål, jf. § 1, nr. 5, at *loven skal medvirke til at sikre at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet*. Det fremgår af lovens bemærkninger, at der med andre former for infrastruktur menes anlæg på, over og under vej som f.eks. ledninger og LAR-anlæg m.v. Det er et hensyn som kommunerne bør varetage i deres afgørelser, og det er problematisk hvis der ikke er en klageadgang eller et statsligt tilsyn til prøvning af dette.

Green Power Denmark vil derfor henstille til, at klageadgang efter vejlovens § 80, stk. 1, bevares ligesom der fortsat bør være et statsligt tilsyn med kommunerne på dette område.

Det fremgår desuden af lovforslaget, at klageadgang og tilsyn med den tilsvarende bestemmelse i privatvejslovens § 66, stk. 1, tillige foreslås afskåret. Det er dog lidt uklart om denne bestemmelse er hjemmelsgrundlag for den kommunale vejmyndigheds tilladelse til kabelskabe på private fælles veje m.m. i lyset af at der lovens §§ 67-70c er fastsat bestemmelser om opgravning og ledninger, som muligvis træder i stedet for. Hvis tilladelse til kabelskabe på private fælles veje m.m. imidlertid er omfattet af privatvejslovens § 66, stk. 1, gør ovennævnte betragtninger sig tilsvarende gældende.

Green Power Denmark står naturligvis til rådighed for eventuelle spørgsmål til dette høringssvar.

Med venlig hilsen

Green Power Denmark



Mette Louise Horneman  
Chefkonsulent, cand.jur.

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Adan Ali Khan (aak@trm.dk)  
**Fra:** John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu)  
**Titel:** Høringssvar: Forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område - sagsnr.: 2024-2856  
**Sendt:** 30-09-2024 11:32  
**Bilag:** 30.9.2024 Ophævelse tilladelsekrav varebiler nedlæggelse Vejtransportrådet.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Transportministeriet,

Vedlagt høringssvar fra DTL-Danske Vognmænd (DTL) til: Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. (Opgavebortfald på Transportministeriets område) – sagsnr.: 2024-2856 .

**Med venlig hilsnen**

**John Roy Vesterholm**

**Chefjurist, cand. jur.**

Mobil: +45 42 90 99 89

Hovednummeret: +45 70 15 95 00

DTL - Danske Vognmænd

Grønningen 17, mezz., 1270 Kbh. K



---

**Fra:** Transportministeriet <trm@trm.dk>

**Sendt:** 3. september 2024 15:36

**Emne:** Høring: Forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område (Id nr.: 380220)

### **Til relevante høringsparter**

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. (Opgavebortfald på Transportministeriets område).

Eventuelle høringssvar kan sendes til Transportministeriet senest tirsdag den 1. oktober 2024 på [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med henvisning til sagsnummer 2024-2856.

De bedste hilsner

**Adan Ali Khan**

Fuldmægtig

Departementet | Internationalt Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes e-mailen returneret til os og derefter slettet. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere eller videresende denne e-mail, hvis du ikke er den rette modtager. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [www.e-boks.dk](http://www.e-boks.dk). Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig via linket [her](#).

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Deres ref.: 2024-2856

Vor ref.: 24-269

Dato: 31.9.2024

## **Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. (Opgavebortfald på Transportministeriets område).**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkning til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. (Opgavebortfald på Transportministeriets område):

### ***Generelle bemærkninger***

Der er tale meget omfattende ændringsforslag, hvor flere af dem omfatter sagsområder, hvorpå der er en længere historik, og hvor relevans og konsekvenser har udviklet sig over tid.

Med de konsekvenser, som forslagene har eller kan have, er det vores klare opfattelse, at flere af forslagene vil have god gavn af at blive drøftet nærmere i og med branchen.

Den 17. maj 2024 var der møde i Vejtransportrådet. Her blev der ikke nævnt noget om forslag til ændring af godkørselsloven.

Vi skal derfor foreslå at forslagene - før de fremlægges som lovforslag - drøftes i et relevant brancheforum og skal i den forbindelse anbefale Vejtransportrådet, der både lovgivningsmæssigt og i praksis vil kunne danne grundlag for grundig drøftelse og en samlet indstilling fra branchen til ministeren om de enkelte forslag i lovforslaget.

### ***Specifikke bemærkninger***

Med henvisning til det ovenfor fremførte, så har DTL følgende foreløbige bemærkninger:

#### ***1. Ophævelse af den nationale tilladelsesordning for godskørsel med varebiler***

DTL skal på kraftigste opfordre til, at den nationale tilladelsesordning for godskørsel med varebiler bliver bevaret, og at den såkaldte 11 kg-regel bliver ophævet for varebiler i den nugældende godskørselslov.



## **Forudsigelighed, fair konkurrence og beskyttelse af branchen**

Forudsigelighed er altafgørende for at transportvirksomheder kan planlægge langsigtet. De kan tilpasse deres strategier og investeringer baseret på klare juridiske rammer, hvilket fremmer økonomisk stabilitet og vækst.

Efter DTLs opfattelse så er der tale om en lovgivningsmæssig slingrekurs, når transportministeren nu pludseligt ud af det blå forslår at ophæve den nationale tilladelsesordning for godskørsel med varebiler.

Tilladelseskravet for godskørsel med varebiler har haft en positiv effekt i forhold til en professionalisering af området for godstransport med varebiler. Tilladelseskravet fungerer som en kontrolmekanisme, der sikrer, at transportvirksomheder opererer under lige vilkår indenfor lovens rammer. Hvis kravet fjernes, fører det til social dumping og unfair konkurrence, forringet trafiksikkerhed, nedgang i kvaliteten af tjenester, hvor uregulerede aktører kan underbyde virksomheder, der overholder reglerne og investerer i sikkerhed og kvalitetskontrol.

DTL skal henvise til debatindlæg fra Danske Fragtmænd, GLS, Bring og 3F bragt i Altinget 16. september 2024:

### ***"Danske transportaktører: Regeringen gør svindel og bedrageri muligt ved at afskaffe krav til varebiler***

*Regeringen vil igen åbne døren på klem for lyssky forretninger med den begrundelse, at der skal findes besparelser i centraladministrationens embedsværk. Men det nytter ikke at afbureaukratisere, når det fører til mere kriminalitet og social dumping, skriver Steen Ravnsbæk Kristensen, Bjarne E. Lauritsen, Peter B. Jepsen og Jan Villadsen.*

*Vi opfordrer regeringen til at genoverveje, om afskaffelsen af varebilstilladelserne stemmer overens med den fremtid, vi ønsker for branchen i Danmark, skriver Steen Ravnsbæk Kristensen, Bjarne E. Lauritsen, Peter B. Jepsen og Jan Villadsen.*

*Som led i SVM-regeringens finansforslag, der blandt andet indebærer en besparelse på 1.000 årsværk i centraladministrationen, lægger regeringen op til at afskaffe kravene om varebilstilladelser i varebilssektoren.*

*Kravene blev ellers indført tilbage i 2019 efter en række sager med omfattende svindel, socialt bedrageri, illegal arbejdskraft og sort arbejde havde rystet transportsektoren og gjorde det umuligt for ordentlige selskaber at konkurrere på lige vilkår med virksomheder, der ser stort på reglerne.*

*Med kravet om varebilstilladelser og uddannelse af chauffører har der været et væsentligt bedre grundlag for ordentlige forhold i branchen.*

*Nu agter regeringen imidlertid igen at åbne døren på klem for disse lyssky forretninger med den begrundelse, at der skal findes besparelser i centraladministrationens embedsværk. Det er simpelthen en ommer.*

*En samling af de største danske transportører ønsker sig ikke tilbage til de lovløse tilstande, der herskede før 2019, og som i 2010 fik daværende skatteminister, Troels Lund Poulsen, til at udtale efter en aktion fra Skat, der konstaterede stribevis af lovbrud på varebilsområdet, at "det ligner nærmest et forbryderkatalog med både socialt bedrageri, illegal arbejdskraft og sort arbejde".*

*Vi frygter, at det igen skal være vores dagligdag.*

### **Det kræver mere end et kørekort at køre varebil**

*Vi anerkender ønsket om at reducere unødvendigt bureaukrati, men at fjerne varebilstilladelserne er den forkerte vej at gå.*

*"Hvis nogen vil lave bedrageri, så er det jo ligegyldigt, hvilke regler vi har," udtalte transportminister Thomas Danielsen til MobilityWatch.*

*Hvis det er den tankegang, regeringen bruger til at træffe beslutninger, så lad os i samme omgang afskaffe alle øvrige regler, vi som land har kæmpet for at indføre og efterleve.*

*Love som færdsels- og arbejdsmiljøloven eksisterede også før 2019, men forhindrede ikke de problemer, som tilladelsen siden har løst.*

*Thomas Danielsen slår den forslåede afskaffelse af varebilstilladelserne hen med, at "vi har at gøre med, at varer skal køres fra a til b på fremmed regning, og det har man altså et kørekort til. Man behøver ikke have en varebilstilladelse eller en chauffør, der har været på skolebænken i adskillige timer for at køre en varebil, fordi varerne stykvis vejer over 11 kilo."*

*Men at køre varebil kræver mere end blot et kørekort. Det kræver uddannelse at forstå køretøjets fysiske begrænsninger og sikre, at godset håndteres ansvarligt.*

*Chaufførerne tilbringer størstedelen af deres arbejdsdag på de danske veje omgivet af bløde og hårde medtrafikanter, som vi har et ansvar for, kommer sikkert i skole, på arbejde og videre i livet.*

*At fjerne varebilstilladelserne vil føre os tilbage til en tid, hvor ufaglærte chauffører var en fare for både sig selv og deres medtrafikanter.*

*Fokus bør være på afskaffelse af 11 kilo-reglen*

*I stedet for at afskaffe varebilstilladelserne bør regeringen rette fokus mod 11 kilo-reglen, der undtager visse transportører fra bestemmelserne i godskørselsloven.*

*Denne undtagelse er en tåbelig regel, der skaber unødvendige huller i reguleringen, hvor aktører kan omgå reglerne og slippe for omkostninger til vognmandskurset og uddannelse af chauffører baseret på vægten per stykke gods.*

*Hvis vi virkelig ønsker at styrke transportbranchen, bør vi i stedet fjerne sådanne undtagelser og sikre, at alle operatører spiller efter de samme regler – hvilket samtidigt vil lette arbejdet for politiet, som tidligere har meldt om problemer med håndhævelse af reglen.*

### **En ansvarlig transportsektor kræver reguleringer**

*Mens Danmark overvejer at afskaffe varebilstilladelser, indfører Norge en lignende ordning mod social dumping, og Sverige har haft den i årtier.*

*Danmark bør ikke afskaffe regler, der har gjort os til et foregangsland og sikret fair konkurrence, socialt bæredygtige løsninger og bedre arbejdsforhold.*

*Når det eneste reelle argument for afskaffelse af varebilstilladelserne er besparelser, må vi spørge: Hvad er trafiksikkerhed, social ansvarlighed og bæredygtige forretninger værd?*

*Det nytter ikke at afbureaukratisere, når det fører til mere kriminalitet og social dumping.*

*Det går stik imod FN's ottende verdensmål om at sikre anstændige jobs og arbejdsforhold.*

*Vi er glade for, at SF vil forhandle med ministeren om afskaffelsen og dermed støtter op om vores bekymringer. Spørgsmålet er, hvad Socialdemokratiet vil?*

*De var også med til at vedtage kravene om varebilstilladelser i slutningen af 2010'erne. Mener Socialdemokratiet, at der er noget, der nu har ændret sig?*

*Det skal være en fordel at drive forretning på ordentlig vis i Danmark.*

*Vi opfordrer derfor regeringen til at genoverveje, om afskaffelsen af varebilstilladelserne stemmer overens med den fremtid vi ønsker for branchen i Danmark.*

*Lad os lære af vores fejl, ikke gentage dem."*

### **Sikring af trafiksikkerhed og kvalifikationer**

Færdselsstyrelsen i aktindsigt af 12. september 2024 oplyst, at ca. 1/5 af dem som har søgt godskørselstilladelse til varebil er blevet afvist med begrundelsen, at de ikke opfyldte vandelskravet, eller de havde for stor forfalden gæld til det offentlige.

Uden krav om godskørselstilladelse så vil disse virksomheder komme ud og virke i transportbranchen til skade for de transportvirksomheder, der driver en sund forretning og som betaler afgifter og skat.

Efter DTLs opfattelse minimerer tilladelseskrauet risikoen for, at varebiler i national transport misbruges til diverse ulovligheder. Og de virksomheder, der bruger undervognmænd med varebiler, har en større sikkerhed for, at de ikke utilsigtet anvender undertransportører, som ikke følger gældende lovgivning. Noget der i givet fald kan ødelægge forholdet til kunderne og branchens renommé som sådan.

Sammenfattende kan det siges, at ophævelsen af tilladelseskrauet for godstransport med varebiler risikerer at skabe usikkerhed, øget risiko for trafikulykker, dårligere miljøstandarder, og en skævvridning af konkurrencen i transportbranchen. Kravet om tilladelse fungerer som en

sikkerhedsgaranti og beskyttelse for både chauffører, virksomheder, og kunder, og en ophævelse kan medføre flere negative konsekvenser end de potentielle kortsigtede besparelser på administration. Besparelser som på sigt vil blive overordentligt dyre for transportbranchen og hele samfundet.

I den forbindelse skal DTL stærkt opfordre til, at andre myndigheder inddrages i vurderingen af konsekvenserne af at fjerne tilladelsesordningen for varebiler. Det gælder i særdeleshed politiet, som jf. varebilsredegørelserne (senest 2023-udgaven) erfarer, at der fortsat er plads til forbedringer af efterlevelsen af reglerne, når varebiler sammenlignes med lastbiler. Det gælder også Skattestyrelsen, som blandt andet oplever store udfordringer med kædesvig, hvor vognmandsbranchen med varebiler er omfattet.

At fjerne varebilstilladelser vil uvægerligt føre til, at der vil blive udført mere godstransport med varebiler, hvilket også er forventningen i bemærkningerne til lovforslaget.

Tilladelseskrav sikrer, at chauffører, der kører varebiler til godstransport, har de nødvendige kvalifikationer og kompetencer til at udføre arbejdet sikkert. Ophævelse af kravene kan føre til flere uerfarne chauffører, der ikke nødvendigvis har den viden, der kræves for at navigere korrekt i trafikken og overholder de gældende regler. Dette kan øge risikoen for ulykker, specielt da varebiler kan køre med tung last og har særlige krav til manøvrering og sikkerhed. Det vil være til skade for trafiksikkerheden og medføre, at vi kommer tilbage til en tid fra før 2019, hvor ufaglærte varebilschauffører ikke kun var til fare for sig selv i trafikken, men også for deres medtrafikanter.

### **Afskaf 11 kilo-reglen**

DTL skal opfordre til, at den såkaldte 11 kg-regel i den nugældende nationale tilladelsesordning for godskørsel med varebiler i stedet bliver afskaffet. 11 kg-reglen har skabt unødvendige huller i reguleringen, som derfor har været nem at omgå og vanskelig at håndhæve.

DTL skal i den forbindelse udover ovennævnte debatindlæg henvise til afrapporteringen fra det såkaldte 11-kilo udvalg:

”3F, ITD og DTL anbefaler transportministeren og regeringen at afskaffe den nuværende undtagelse fra den nationale tilladelsesordning for at sikre ens regler og fair konkurrence for pakke- og distributionskørsel på transportmarkedet. En afskaffelse af undtagelsen vil medføre en øget professionalisering af branchen, herunder et øget fokus på nedbringelse af klima- og miljøbelastningen ved kørslen. En afskaffelse vil ligeledes håndtere de udfordringer politiet oplever i forhold til håndhævelse af de nuværende regler. DTL, 3F og ITD anfører, at over 90 pct. af pakkerne på pakkemarkedet anslås at veje under 11 kg, hvorved 11 kg-undtagelsen udgør en kraftig underminering af dette marked. ”

### **Statsretlig vurdering af mulighed for undtagelse for specifikke varegrupper**

I forbindelse med arbejdet i det såkaldte 11 kg-udvalg har DTL gentagne gange efterspurgt - og af Transportministeriet blevet lovet - en statsretlig vurdering fra Justitsministeriet af, om det var muligt

at undtage specifikke varegrupper fra varebilsreguleringen, fx aviser, reklamer, og mindre forsendelser mv., som ønsket fra visse dele politisk.

Transportministeriet har undladt at forfølge dette videre, og har af ukendte årsager forvekslet dette med den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning, selvom det gentagne gange i både skrift og tale er blevet præciseret overfor Transportministeriet.

Spørgsmålet om, hvorvidt der gælder en statsretlig lighedsgrundsætning i forhold til Folketinget - den lovgivende magt - er helt udeladt fra den endelige rapport fra 11 kilo-udvalget. Efter DTLs opfattelse er dette dybt kritisabelt, og der er tale om magtfordrejning.

### **Tilladelseskrav ved international godstransport med varebiler**

Med EU-vejpakken blev der indført et tilladelseskrav for international godstransport med varebiler over 2.500 kg. Det internationale tilladelseskrav kom tidsmæssigt efter, at den nationale tilladelseskrav for godstransport var blevet indført i 2019. Så vidt DTL er orienteret, så arbejdede man fra dansk side for og stemte for indførelsen af et tilladelseskrav for international godstransport med varebiler over 2.500 kg. Internationalt gælder ikke nogen 11 kg-regel som i Danmark.

DTL savner en forklaring på, hvorfor man fra regeringens side er tilhænger af et tilladelseskrav ved international godstransport med varebiler, men modstander af det ved national godstransport med varebiler.

### **Socialdemokratisk kovending**

Reglerne om tilladelseskrav for godstransport med varebiler blev indført efter vedtagelse af lovforslag L 241 i foråret 2018, og som blev stillet af Christian Rabjerg Madsen (S), Kim Christiansen (DF), Henning Hyllested (EL) og Karsten Hønge (SF).

Det fremgår af fremsættelsestalen, at forslagsstillerne ønskede at bidrage til at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt at øge trafiksikkerheden.

Socialdemokratiet er en del af SVM-regeringen. Om eller hvorfor Socialdemokratiet har ændret holdning, eller ikke længere ønsker at begrænse sort arbejde, socialt bedrageri og beskæftigelse af illegal arbejdskraft i transportbranchen står hen i det uvisse.

Det skal bemærkes, at transportministerens parti Venstre stemte imod lovforslaget.

### **Andre lande har tilladelsesordninger for godstransport varebiler**

I Østrig, Italien og Sverige er der særlige ordninger for varebiler under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning.

Desuden er Norge på vej med at indføre en tilladelsesordning for godstransport med varebiler under 3.500 kg.

## **2. Formel nedlæggelse af Vejtransportrådet**

DTL er modstander af, at Vejtransportrådet skal nedlægges og ikke længere skal reguleres i godskørselsloven. Vi finder, at Vejtransportrådet, som det oprindeligt var tænkt, er et særdeles relevant forum for transportminister, ministerium, myndigheder og transportorganisationer, hvor der kan drøfte relevante problemstillinger i forhold til gods- og busloven og fremkomme med anbefalinger til transportministeren.

Vejtransportrådets medlemmer besidder en værdifuld ekspertise og specialiseret viden inden for vejtransport. Nedlæggelse kan betyde tab af denne viden, hvilket kan være skadeligt for kvaliteten af transportpolitikken og -reguleringen af området.

Vejtransportrådet giver både transportorganisationerne mulighed for direkte en dialog og samtidig mulighed for indblik i transporterhvervets udfordringer omkring nævnte lovgivning, ligesom vi ser den direkte dialog med professionelle folk fra organisationerne som en fordel for transportminister, ministerium og myndigheder.

Fx kunne det have været formålstjenligt, at nærværende lovforslag var blevet drøftet grundigt i Vejtransportrådet inden, at det blev sendt i høring.

Det er således helt klart DTLs indstilling, at Vejtransportrådet fortsat bør bestå og reguleres i godskørselsloven.

## **3. Ændring af den administrative rekursordning i lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje, så visse af kommunalbestyrelsernes afgørelser ikke kan påklages. Der er bl.a. tale om afgørelser, der regulerer ikke-trafikale dispositioner om råden over det offentlige vejareal og private fællesveje samt lovliggørelse af ulovlige forhold.**

DTL er imod, at klageadgangen til Vejdirektoratet afskæres. Vejdirektoratet er resortmyndighed for staten på vejområdet og besidder kompetencer bl.a. indenfor vejlovsområdet, som ikke nødvendigvis er til stede på samme niveau i kommunerne.

Afskæring af klageadgangen til Vejdirektoratet underminerer retssikkerheden, mindsker tilliden til offentlige myndigheder, og kan føre til ulovlige afgørelser. Det er en væsentlig ret for borgerne at kunne klage, og denne ret bør ikke begrænses.

DTL finder det derfor retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at afskære klageadgangen.

Desuden er der alene tale om en retslig prøvelse. Kommunernes skøn bliver således ikke efterprøvet. Som det fremgår af bemærkninger, så udgør klager over kommunernes skøn langt de fleste klagesager.

Besparselsen må derfor formodes at være marginal.

## **Retssikkerhed**

Det er en central del af borgernes retssikkerhed, at de har mulighed for at klage over offentlige afgørelser. En afskæring af klageadgangen begrænser denne mulighed og kan føre til, at borgere føler sig magtesløse over for forvaltningsafgørelser.

Demokratisk kontrol: Klageadgangen fungerer som en kontrolmekanisme, der kan være med til at sikre, at myndigheder som Vejdirektoratet agerer inden for lovens rammer. Uden mulighed for at klage vil der være mindre kontrol med de afgørelser, der træffes.

## **Tillid til myndighederne**

Klageadgangen er med til at skabe tillid til myndighedernes arbejde, da det sikrer, at afgørelser kan efterprøves. Hvis borgerne oplever, at de ikke har mulighed for at få deres sag genovervejet, kan det føre til mistillid til offentlige institutioner.

Legitimitet i afgørelser: Når borgere har mulighed for at klage, skaber det en opfattelse af, at deres bekymringer tages seriøst, og at myndigheden er villig til at rette fejl. Det styrker tilliden til, at myndighedens afgørelser er legitime.

## **Proportionalitetsprincip og hensyn til borgeren**

Mange afgørelser på vejområdet kan have stor indflydelse på borgernes dagligdag, herunder ændringer i trafikforhold eller andre forhold, der påvirker deres livskvalitet. I sådanne tilfælde er det særligt vigtigt, at borgerne har mulighed for at få afgørelserne prøvet på ny.

Mange borgere har ikke ressourcer til at føre en retssag mod kommunen, hvis de er utilfredse med en afgørelse. Klageadgangen giver en lettere og billigere måde at få deres sag behandlet på, hvilket sikrer, at alle borgere har lige muligheder for at blive hørt.

## **Alternativ til domstolsprøvelse**

Hvis klageadgangen afskaffes, vil flere sager formentlig ende ved domstolene. Dette kan medføre en unødvendig belastning af retssystemet, hvor klagesystemet ellers kunne have løst mange sager hurtigere og billigere.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Lene Bang (LENBA@ltk.dk), John Halkær Kristiansen (JOHNK@ltk.dk), Rune Groth Tørnkvist (RUNTO@ltk.dk), Tom Løvstrand Mortensen (TOMLM@ltk.dk)  
**Fra:** Trafikmobilitet - Fællespostkasse (trafikmobilitet@ltk.dk)  
**Titel:** Høringssvar - Opgavebortfald på Transportministeriets område  
**Sendt:** 30-09-2024 08:38

TRM sagsnr. 2024-2856

Til Transportministeriet

Lyngby-Taarbæk kommune vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende det fremsatte lovforslag om opgavebortfald på Transportministeriets område, som blandt andet indebærer en afskæring af klageadgangen til Vejdirektoratet i forhold til afgørelser efter vejloven og privatvejsloven.

Vi anerkender, at formålet med lovforslaget er at skabe administrative lettelser i kommunerne ved at reducere behovet for at udarbejde udtalelser til Vejdirektoratet i forbindelse med klagesagsbehandling, jf. lovforslagets bemærkninger om forventede besparelser og mindre byrder for kommunerne. Dog vil vi gerne fremhæve nogle væsentlige bekymringer vedrørende de faktiske konsekvenser for kommunerne, borgerne og retssikkerheden.

### **Borgernes retssikkerhed og øget byrde**

Lovforslaget medfører, at borgerne ikke længere kan påklage kommunens afgørelser til Vejdirektoratet, men i stedet skal anlægge sag ved domstolene, hvis de ønsker at få prøvet deres sag. Dette vil få betydelige konsekvenser for borgernes retssikkerhed, da det vil kræve, at borgerne i højere grad er ressourcestærke og har økonomisk mulighed for at føre en sag. Adgangen til at få prøvet en afgørelse bliver dermed væsentligt mere vanskelig og ressourcekrævende for borgerne, hvilket risikerer at afskære mange fra at få deres sager behandlet.

Tidligere havde borgerne mulighed for at få prøvet sager på en omkostningseffektiv måde via den administrative klageinstans, hvor Vejdirektoratet fungerede som en upartisk vurderingsmyndighed. Med den foreslåede lovændring vil mange borgere, der ellers ville have haft mulighed for at få deres sag genvurderet, nu skulle stå over for en retssag, hvilket både økonomisk og tidsmæssigt er en betydeligt større byrde.

Dette vil særligt ramme de borgere, der ikke har tilstrækkelige økonomiske eller juridiske ressourcer til at føre en retssag. For de mest sårbare borgere kan dette i praksis betyde, at de ikke får mulighed for at få prøvet deres sag, hvilket vil svække retssikkerheden markant. Det er afgørende, at retssikkerheden forbliver intakt, og vi opfordrer derfor til, at der foretages en nærmere vurdering af, hvordan borgernes adgang til klageadgang kan sikres, uden at det nødvendigvis skal ske gennem retssystemet.

### **Kommunernes øgede ressourcetræk**

Ud over borgernes udfordringer vil afskæringen af den administrative klageadgang også føre til øgede omkostninger for kommunerne. De ressourcer, som Vejdirektoratet forventes at spare, står ikke mål med de omkostninger, vi og andre kommuner vil blive pålagt i forbindelse med en forventet stigning i antallet af retssager. Hver gang en sag anlægges, vil kommunen skulle bruge betydelige ressourcer på juridisk bistand, og vi vil risikere at skulle dække sagens omkostninger, hvis vi bliver underkendt i retten.

En simpel procedurefejl kan betyde, at en afgørelse bliver kendt ugyldig i retten. I stedet for at dette kan blive rettet administrativt gennem korrespondance mellem kommunen og Vejdirektoratet, vil det fremover medføre væsentlige advokatomkostninger. Dette vil skabe en økonomisk byrde for kommunen, som på sigt kan overstige de forventede besparelser.

### **Afsluttende bemærkninger**



Vi anbefaler på det kraftigste, at der foretages en grundigere vurdering af de økonomiske, retssikkerhedsmæssige og ressourcemæssige konsekvenser for både borgere og kommuner, før lovforslaget vedtages. Vi opfordrer desuden til, at der overvejes alternative løsninger, der både kan sikre borgernes retssikkerhed og mindske det administrative pres, uden at overføre byrden til retssystemet.

Venlig hilsen

**John Halkær Kristiansen**

Afdelingschef



Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed

Trafik og Mobilitet

Lyngby Rådhus

Lyngby Torv 17

2800 Kgs. Lyngby

E-mail: [trafikmobilitet@ltk.dk](mailto:trafikmobilitet@ltk.dk)

Hjemmeside: [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk)

Skriv sikkert til Lyngby-Taarbæk Kommune – du kan finde links til Digital Post på [ltk.dk/kontakt-os](http://ltk.dk/kontakt-os).

På [ltk.dk/privatlivspolitik](http://ltk.dk/privatlivspolitik) finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt dine rettigheder.

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Mads Henrik Lindberg Christiansen (MADC (MADC@balk.dk)  
**Fra:** Michael Gärtner Nielsen (MIC4) (MIC4@balk.dk)  
**Titel:** Høringssvar til sagsnummer 2024-2856.  
**Sendt:** 19-09-2024 12:43

Følgende er høringssvar fra Ballerup Kommune Trafik og Anlæg

- 1) Ingen kommentar
- 2) Ingen kommentar
- 3) Vi vurderer først og fremmest at vi ikke vil få en besparelse på forslaget, men at ændringen ellers er fornuftig.

Når en afgørelse ender i en klagesag til vejdirektoratet så har det den fordel for vores sagsbehandling at klageren oftere acceptere sagens udfald. Så at de klager til Vejdirektoratet, herefter VD, reducerer mængden af arbejde hos os. Der kommer, som nævnt i ændringen, nogle udtalelser til VD, der er tidskrævende – men i det store hele forventer vi at ændringen vil give os mere sagsbehandling end mindre. Vi antager at Borgmesteren så bliver klaget til, og det kommer til at tage mere tid.

Ved en klage så sikres man også som vejmyndighed, da man kan få at vide hvis man er i gang med noget der er forkert. Det sagt er den form for efteruddannelse-agtige kontrolinstans kun perifært klagemyndighedens funktion.

Klagemulighederne på nuværende tidspunkt er ikke god. VD gør deres arbejde godt og sagligt i klagerne, men det der rent faktisk kan påklages er ofte ikke det som klager gerne vil kunne klage over. Det klagerne gerne vil klage over kan oftest ikke påklages. Så klagerne virker ofte som spild af tid for klager og VD

At lave en forbedret og udvidet klagemulighed ville være en fordel for borgere og kommune. Det ville være en udgift, så ikke en økonomisk fordel. Men det vil bedre sikre at borgernes og lignende ikke bliver uretfærdigt behandlet. Den kommunale vejmyndighed har en omfattende magt. En reduktion af kontrollen og klagemulighederne overfor magten er ikke hvad vi vil mene vil sikre at de bedste løsninger bliver fundet for offentligheden.

Med venlig hilsen

**Michael Gärtner Nielsen**

Projektleder  
Trafik og Anlæg  
Center for By og Miljø

Direkte: 2328 8134  
E-mail: [mic4@balk.dk](mailto:mic4@balk.dk)



**Ballerup Kommune**

Hold-an Vej 7  
DK-2750 Ballerup  
Telefon: 4477 2000

[www.ballerup.dk](http://www.ballerup.dk)

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Fra:** post@vordingborg.dk (post@vordingborg.dk)  
**Titel:** {{TRM}}VS: Høring: Forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område sagsnummer 2024-2856.  
**E-mailtitel:** {{TRM}}VS: Høring: Forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område (Id nr.: 380220) sagsnummer 2024-2856.  
**Sendt:** 16-09-2024 10:17  
**Bilag:** Liste over offentlige høringsparter.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om opgavebortfald på Transportministeriets område.pdf; Security Marking.txt; Security Marking.txt;

Til Transportministeriet

Tak for det fremsendte.

Vi er positive ift. ændringerne.

Venlig hilsen

**Leif Kronblad**  
Ingeniør

Telefon: 29282253  
[lfkd@vordingborg.dk](mailto:lfkd@vordingborg.dk)



**Vejmyndighed**  
Mønsvej 130  
4760 Vordingborg



**Vordingborg Kommune**  
Valdemarsgade 43  
4760 Vordingborg

---

**Fra:** Transportministeriet <[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)>

**Sendt:** 3. september 2024 15:36

**Emne:** ££{{POST}}Høring: Forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område (Id nr.: 380220)

### Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om offentlige veje m.v. (Opgavebortfald på Transportministeriets område).

Eventuelle høringssvar kan sendes til Transportministeriet senest tirsdag den 1. oktober 2024 på [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med henvisning til sagsnummer 2024-2856.

De bedste hilsner

**Adan Ali Khan**  
Fuldmægtig



**Transportministeriet**

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes e-mailen returneret til os og derefter slettet. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere eller videresende denne e-mail, hvis du ikke er den rette modtager. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [www.e-boks.dk](http://www.e-boks.dk). Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig via linket [her](#).