

Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Telefon: +45 7221 8899  
Mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Notat  
Sagsnr.: TS2010000-00053/TS2010000-00055  
Dato: 23-10-2018  
SADJ

## Høringsnotat

### **1) Bekendtgørelse om godskørsel**

### **2) Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

### **3) Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører**

#### **1. Indledning**

Færdselsstyrelsen har den 3. september 2018 sendt udkast til ny bekendtgørelse om godskørsel, udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport og udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelser har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. oktober 2018.

Følgende høringsparter har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier – Lederne,
- Justitsministeriet, og
- Rigsadvokaten.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Dansk Erhverv,
- Dansk Førstehjælpsråd,

- Dansk Kørelærer-Union (DKU),
- Datatilsynet,
- DI Transport,
- DTL Danske Vognmænd (DTL),
- Fælles Fagligt Forbund (3F),
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD),
- Landbrug & Fødevarer, og
- Rigspolitiet.

Styrelsen har endelig modtaget høringssvar fra Danske Maskinstationer og Entreprenører (DME), som ikke er angivet på høringslisten.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner ud fra hver bekendtgørelse. Bemærkninger, der ikke vedrører udkastene til bekendtgørelser, indgår ikke i notatet.

Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## **2. Bekendtgørelse om godskørsel**

### **2.1 Generelle bemærkninger**

**ITD** bemærker, at selvom organisationen overordnet set stadig mener, at der ikke er – og var – tvungende behov for regulering på området, kan organisationen tilslutte sig forslaget om bekendtgørelse om godskørsel.

### **2.2 Undtagelser fra krav om tilladelse**

**DME** ønsker, at der i bekendtgørelsens § 2 tilføjes en undtagelse, der skal sikre, at motorkøretøjer på landbrug og maskinstationer, der højst tillades en konstruktiv hastighed på 40 km/t (+/- tilladt variation ift. EU-lovgivning), eller varebiler som benyttes til servicering af landbrugsmaskiner, traktorer og motorredskaber, ikke utilsigtet omfattes af et tilladelseskrav.

*Styrelsen kan oplyse, at kravet om tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1 og 2, alene gælder ved udførelse af godskørsel for fremmed regning. Udførelse af firmakørsel kræver således ikke tilladelse.*

*Derudover gælder tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 1, alene for et "motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg", mens tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, alene gælder for en "varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg".*

*Motorkøretøj skal forstås som defineret i færdselsloven sammenholdt med undtagelserne i bekendtgørelsens § 2, dvs. et motordrevet køretøj, der hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til godstransport. Et motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, anses kun som et motorkøretøj, når køretøjet er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen. Begrebet vogntog skal forstås i sammenhæng med motorkøretøj i godskørselslovens § 1, stk. 1, og udgør således et motorkøretøj med et påhængskøretøj hertil. Godskørsel for fremmed regning i en traktor kræver således ikke tilladelse efter godskørselsloven.*

*Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om ændring af godskørselsloven (LOV nr. 735 af 8. juni 2018), at der ved varebil forstås et køretøj indrettet til godsbefordring i henhold til definitionen i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (024, N1). Begrebet vogntog skal forstås i sammenhæng med varebil i godskørselslovens § 1, stk. 2, og udgør således en varebil med et påhængskøretøj hertil.*

*Da der ikke har været tilsigtet andre undtagelser i lovforslaget end de nuværende undtagelser til tilladelseskravet, giver bemærkningen ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.*

## **2.3 Førerattest**

**Rigspolitiet** foreslår, at § 11 præciseres således, at det fremgår, at en chauffør skal medbringe en førerattest, såfremt chaufføren ikke er bosiddende eller har varigt ophold i EØS.

*Styrelsen er enig i, at § 11 bør præciseres. Styrelsen har derfor tilpasset § 11, stk. 1, i overensstemmelse med ordlyden i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 1072/2009, således at det fremgår, at førerattest skal medbringes ved international kørsel, når chaufføren ikke er statsborger eller fastboende udlænding i et EØS-land.*

## **2.4 Mærkning af motorkøretøjer**

**3F** er af den opfattelse, at undtagelsen i § 13, stk. 2, om, at et lejet motorkøretøj ikke skal være påført navnet på den registrerede bruger, i udkast til ny bekendtgørelse om godskørsel, ikke er hensigtsmæssig, da det kan forventes at få en del u hensigtsmæssige konsekvenser.

Problemet er, at såfremt et lejet motorkøretøj ikke skal være påført navnet på den registrerede bruger, vil det vanskeliggøre politiets kontrol af motorkøretøjer lejet i Danmark af udenlandske brugere.

Det er i den forbindelse 3Fs bekymring, at den manglende navneoplysning på det lejede motorkøretøj kan føre til udvidet national kørsel med udenlandske chauffører – med udenlandsk løn.

**Rigspolitiet** oplyser, at navn på karosseriet, jf. forslagets § 13 og § 25, ikke er nødvendig i forhold til politiets kontrol. Hvis Færdselssty-

relsen finder, at kravet er nødvendigt, bør det nærmere præciseres, hvilke firmaoplysninger der skal angives, samt hvor og hvordan oplysningerne skal fremgå af karosseriet.

*Styrelsen kan oplyse, at kravet om mærkning af motorkøretøjer efter § 13, alene gælder ved godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, dvs. for dansk etablerede transportvirksomheder.*

*Da det er muligt for nationale transportvirksomheder at leje et motor-køretøj uden fører i en periode på typisk under 30 dage efter udlejningsbekendtgørelsen, og hvor der ikke stilles krav om, at transportvirksomheden skal registreres som bruger af køretøjet, vil det være uhensigtsmæssigt for både lejer og udlejer at stille krav om mærkning af køretøjet ved en kort udlejningsperiode. Bemærkningen fra 3F giver derfor ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.*

*For så vidt angår Rigspolitiets bemærkning er det styrelsens opfattelse, at branchen har et ønske om at bibeholde kravene om mærkning af motorkøretøjer. Styrelsen har dog noteret bemærkningerne, som vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen, og hvor behov og ønsker i branchen kan undersøges nærmere.*

## **2.5 Chaufførvikarvirksomhed**

**DI Transport** henviser til, at der i dag med henvisning til forordning 1072/2009 og forordning 1071/2009 stilles krav om, at chaufførvikarvirksomheden skal eje et køretøj. Med den nye ændring af godskørselsloven mener DI Transport, at det er tilstrækkeligt med en varebil. Dette bør evt. præciseres i bekendtgørelsen.

**Rigspolitiet** foreslår, at der indføres et krav i § 22 om, at blanketten om køre- og hviletid skal medbringes i køretøjet og forevises ved en kontrol. Dette vil henlede politiets opmærksomhed på, at der er tale om en udlejet chauffør.

*Styrelsen kan oplyse, at chaufførvikargodkendelserne fra dansk side er sammenkædet med vejtransporttilladelserne. Det betyder, at chaufførvikarvirksomheden skal opfylde kravene for at drive vognmandsvirksomhed.*

*Med ændringen af godskørselsloven sondres der mellem to typer chaufførvikargodkendelser: 1) en chaufførvikargodkendelse, der er sammenkædet med tilladelseskrauet i godskørselslovens § 1, stk. 1, og 2) en chaufførvikargodkendelse, der er sammenkædet med tilladelseskrauet i godskørselslovens § 1, stk. 2.*

*En virksomhed med chaufførvikargodkendelse, der er udstedt i tilslutning til en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 1, skal blandt andet opfylde kravet om at råde over mindst et køretøj, jf. forordning*

*nr. 1071/2009. Kravet skal fortolkes på samme måde som i dag, hvilket betyder, at virksomheden skal råde over mindst en lastbil eller en varebil og et påhængskøretøj hertil, således at vogntoget har en samlet tilladt totalvægt over 3.500 kg.*

*Da tilladelseskravet i godskørselslovens § 1, stk. 2, er nationalt, og der ikke er fastsat et krav om, at virksomheden skal råde over mindst en varebil, skal en virksomhed med chaufførvikargodkendelse, der er givet i tilslutning til en tilladelse efter godskørselslovens § 1, stk. 2, derfor ikke råde over mindst en varebil.*

*For så vidt angår Rigspolitiets bemærkning kan styrelsen oplyse, at det fremgår af bemærkningerne til et tidligere lovforslag om ændring af godskørselsloven (LOV nr. 1121 af 29. december 1999), at bemyndigelsen til at fastsætte regler om erklæringen om køre- og hviletid er begrænset til formålet om, at tilladelsesindehaveren let skal kunne konstatere, om den planlagte kørsel efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt kan udføres af chaufførvikaren. Bemærkningen giver herefter ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## **2.6 Anmeldelse af varebiler til firmakørsel**

**DI Transport** opfordrer til, at Færdselsstyrelsen via det centrale motorkøretøjsregister retter henvendelse til ejere/brugere for at gøre opmærksom på, at alle varebiler, der overstiger 2.000 kg, skal anmeldes til firmakørsel, idet denne ændring vil omfatte en række virksomheder, der ikke hidtil har haft tilknytning til godskørsel.

**Landbrug & Fødevarer** bemærker, at det overordnede, men meget centrale formål for L&F, er at få afgrænset og fastslået, hvem der er omfattet af disse bekendtgørelser vedrørende godskørsel – og især hvem der ikke er omfattet. Organisationen understreger, at reglerne ikke er gældende for alle varebiler og vogntog, men alene de, som måtte udføre godskørsel for fremmed regning.

Opsummerende er det organisationens konklusion, at reglerne er målrettede og alene gælder for deciderede transportvirksomheder, og især at de nedenfor nævnte landmænd, maskinhandlere, håndværkere og lignende ikke skal anmelde egne varebiler til firmakørsel.

Landbrug & Fødevarer bemærker under henvisning til definitionen af hhv. godskørsel for fremmed regning og firmakørsel i godskørselsloven, at landmænd, maskinhandlere, håndværkere m.fl., som måtte bruge varebiler i deres erhverv, men i reglen ikke til transport af andres gods, ikke er omfattet af de nye regler – heller ikke når de flytter hverken egne eller kunders/kollegeres/leverandørers maskiner til fx dyrskueudstilling, til kundens adresse, til en anden afdeling af virksomheden, eller ud til en kunde for at vise den frem med henblik på et salg.

*Styrelsen har noteret DI Transports bemærkning. Det kan i den forbindelse oplyses, at styrelsen er ved at undersøge forskellige muligheder for kommunikation, således at de, der bliver berørt af de nye regler, på bedst mulig vis, bliver gjort opmærksom herpå.*

*For så vidt angår Landbrug & Fødevarers bemærkninger, kan styrelsen bekræfte, at selve tilladelsesordningen for varebiler, herunder kravene til varebilsvogmænd og varebilschauffører, alene gælder ved godskørsel for fremmed regning.*

*Transport af eksempelvis kunders, kollegaers eller leverandørers maskiner til f.eks. dyrskueudstillinger eller kundens adresse anses som godskørsel for fremmed regning, såfremt kørslen udføres mod betaling af enhver art. Denne kørsel kræver således tilladelse efter godskørselsloven, når varebilen eller vogntoget har en samlet tilladt totalvægt over 2.000 kg, og når der fragtes gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods.*

*Styrelsen gør opmærksom på, at ændringen af godskørselslovens § 11, stk. 1, indebærer, at varebiler, hvis tilladte totalvægt overstiger 2.000 kg, fra den 1. juli 2019 skal anmeldes til Motorstyrelsen, såfremt varebilen anvendes til firmakørsel. Denne del af loven er således målrettet virksomheder, som udfører firmakørsel. Landmænd, maskinhandlere, håndværkere m.fl. skal derfor anmelde egne varebiler, der overstiger 2.000 kg i tilladt totalvægt, til Motorstyrelsen, når disse anvendes til firmakørsel.*

*Der er tale om en udvidelse af kravet om anmeldelse, som i dag gælder for motorkøretøjer eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg. Styrelsen har på baggrund af lovændringen fastsat regler herom i bekendtgørelsesudkastets § 24. Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.*

## **2.7 Udenlandske virksomheders anvendelse af lejede motorkøretøjer**

**Rigspolitiet** bemærker, at der ved gennemførelse af udlejningsdirektivet kan forekomme vanskeligheder med at kontrollere for reglerne om cabotage, herunder i forhold til udvælgelsen af køretøjer til kontrol.

Rigspolitiet bemærker endvidere, at det vil lette politiets kontrol, hvis der i § 26 indsættes et krav om, at lejekontrakten skal udformes på engelsk. Rigspolitiet får i dag forevist lejekontrakter med f.eks. kyrilliske bogstaver, hvilket er vanskeligt at kontrollere.

*Styrelsen er opmærksom på, at udlejningsdirektivet kan medføre vanskeligheder i forbindelse med kontrol, men sådanne vanskeligheder findes også i dag. Udenlandske virksomheder har således allerede ret*

*til at anvende lejede motorkøretøjer uden fører ved grænseoverskridende godskørsel i medfør af udlejningsdirektivet.*

*Retten til at anvende lejede motorkøretøjer uden fører i § 26 gælder alene ved grænseoverskridende godskørsel, og det er således ikke tilladt for udenlandske virksomheder at anvende lejede motorkøretøjer uden fører ved cabotagekørsel i Danmark.*

*Styrelsen er enig med Rigspolitiet om, at det er nødvendigt at fastsætte et krav om, at lejekontrakten skal være på engelsk, således at det i praksis er muligt for politiet at kontrollere, om dokumentationskravene er opfyldt. Derfor tilpasser styrelsen bekendtgørelsens § 26, stk. 2, således, at lejekontrakten eller det bekræftede uddrag heraf skal være på dansk eller engelsk.*

## **2.8 Kontrol**

**Rigspolitiet** bemærker, at der udestår en nærmere udredning af, hvordan kontrolopgaven skal varetages, herunder afklaring af de håndhævelsesmæssige problematikker og ressourcespørgsmål, som ordningen medfører.

*Styrelsen er i kontakt med Rigspolitiet med henblik på afklaring af de håndhævelsesmæssige problematikker, som ordningen medfører.*

## **2.9 Varebilsvognmandskursus**

**Dansk Erhverv og DTL** bemærker, at det følger af § 8, stk. 2, i udkast til bekendtgørelse om godskørsel, at det er et krav for godkendelse som transportleder i en virksomhed med tilladelse til varebil, at denne har gennemført et kursus på mindst 37 lektioner over samtlige de emner, der er angivet i bilag 2 til bekendtgørelsen, ligesom at den pågældende skal have bestået en prøve, der er godkendt af Færdselsstyrelsen.

Organisationerne påpeger, at de emner og pensum, som er angivet i bekendtgørelsens bilag 2, næsten er identisk med de emner og pensum, der gælder for transportledere til vognmandsvirksomheder, hvor der er tale om transport af gods med lastbil eller vogntog med en samlet totalvægt over 3,5 tons. Godkendelse som transportleder forudsætter dog i dette tilfælde, at den pågældende har gennemført et kursus på mindst 144 lektioner.

Organisationerne ser tvivlsomt på, hvorvidt et pensum af den karakter, der er anført i bilag 2 til bekendtgørelsen, kan gennemføres forsvareligt på 37 lektioner – især når der henses til, at der gælder et krav om 144 lektioner for vognmandsvirksomheder i relation til godskørsel.

Dansk Erhverv og DTL anbefaler derfor, at denne problemstilling inddrages og belyses i den årlige redegørelse om tilladelsesordningen, som transport-, bygnings- og boligministeren skal udarbejde til Folketinget efter § 2, stk. 4, i lov om godskørsel. Dertil anbefaler DTL, at

en opgørelse over beståelses- og dumpeprocenter til eksamen inddrages i redegørelsen.

*Dansk Erhvervs og DTLs bemærkninger er noteret. Bemærkningerne vil indgå i overvejelserne i forbindelse med udarbejdelsen af redegørelsen til Folketinget.*

## **2.10 Behandling af personoplysninger**

**Datatilsynet** understreger generelt, at behandling af personoplysninger under alle omstændigheder skal ske under iagttagelse af databeskyttelsesforordningens og databeskyttelseslovens regler.

*Styrelsen har noteret Datatilsynets bemærkninger og kan i den forbindelse oplyse, at databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven i sin helhed vil blive iagttaget.*

## **2.11 Øvrige ændringer**

Styrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

*Det præciseres i bekendtgørelsens § 4, stk. 1, at Færdselsstyrelsen ikke indhenter udskrift af domme til brug ved bedømmelsen af kravet i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 4, om den ansøgende transportleders vandel. Hvis der er behov for udskrift af domme, vil Færdselsstyrelsen anmode ansøgeren om at indsende disse af hensyn til en hurtigere sagsbehandling.*

*Bekendtgørelsens § 24, stk. 2 og 3, om anmeldelse af firmakøretøjer præciseres som følge af forhandlinger mellem Skatteministeriet og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Stk. 2 præciseres således, at bestemmelsen er i overensstemmelse med registreringsbekendtgørelsens § 51, stk. 2, hvorefter det alene er registreringsattestens del I eller kopi heraf, der skal medbringes som anmeldelsesbevis under kørslen, når registreringsattesten er i to dele. Endvidere tilføjes, at registreringsattesten på forlangende skal forevises for kontrolmyndighederne.*

*Endelig præciseres bekendtgørelsens bilag 2, afsnit D, om skattelovgivning, efter anbefaling fra Skatteministeriet. I nr. 2 ændres "vægtafgifter" til "brændstofforbrugsafgifter", og i nr. 3 slettes efter ordet vejgodstransport "samt de brugsafgifter, der opkræves ved benyttelse af visse infrastruktur anlæg", idet der ikke er vejbenyttelsesafgifter for varebiler i Danmark.*

## **3. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport**

### **3.1 Generelle bemærkninger**

**Dansk Førstehjælpsråd** hilser ændringerne velkomne.



**ITD** bemærker, at selvom organisationen overordnet set stadig mener, at der ikke er – og var – tvingende behov for regulering på området, kan organisationen tilslutte sig forslaget om kvalifikationskrav for varebilschauffører.

### **3.2 Varebilschauffører, som er omfattet af uddannelseskrav**

**DME** ønsker, at førere af landbrugsmaskiner med en konstruktiv hastighed på højst 40 km/t (+/- den tilladte variation ifølge gældende EU-lovgivning) ikke utilsigtet omfattes af krav til kvalifikation.

*Styrelsen kan oplyse, at kravet om varebilschaufføruddannelse alene gælder for varebilschauffører, der udfører godskørsel for fremmed regning. Varebilschauffører, der udfører firmakørsel, bliver således ikke omfattet.*

*Derudover gælder kravet alene for førere af varebiler eller vogntog, hvortil der kræves kørekort til kategori B, B+, B/E samt tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1 eller 2.*

*Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om ændring af godskørselsloven (LOV nr. 735 af 8. juni 2018), at der ved varebil forstås et køretøj indrettet til godsbefordring i henhold til definitionen i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (024, N1).*

*Begrebet vogntog skal forstås i sammenhæng med varebil i godskørselslovens § 1, stk. 2, og udgør således en varebil med et påhængskøretøj hertil.*

*Der henvises i øvrigt til styrelsens kommentarer i pkt. 2.2 ovenfor.*

### **3.3 Emnet førstehjælp i varebilschaufføruddannelserne**

**Dansk Førstehjælpsråd** foreslår at ændre bilag 3, således at det fremgår, at undervisningen i emnet førstehjælp skal forestås af instruktører registreret ved Dansk Førstehjælpsråd, og at efter gennemførelsen af førstehjælpsundervisningen udsteder instruktøren et kursusbevis.

Rådet anfører, at tilføjelsen sikrer, at undervisningen i førstehjælp sker på det kvalitetsniveau, som er beskrevet i Dansk Førstehjælpsråds uddannelsesplaner, og at det kan dokumenteres, at kursisten har gennemført undervisningen og opfylder de for førstehjælpsuddannelsens angivne kompetencemål.

*Styrelsen er enig i, at undervisningen i emnet førstehjælp bør forestås af instruktører registreret ved Dansk Førstehjælpsråd. Styrelsen tilpasser derfor bekendtgørelsens bilag 3, pkt. 6, hertil. Det medfører, at en underviser, der skal arbejde som instruktør ved både lastbilchaufføruddannelserne og varebilschaufføruddannelserne, skal være registreret hos Dansk Førstehjælpsråd.*

*Det er styrelsens opfattelse, at spørgsmålet om udstedelse af kursusbevis for gennemførelse af førstehjælpsundervisningen alene er op til instruktøren og Dansk Førstehjælpsråd, hvorfor bemærkningen ikke giver anledning til ændring af bekendtgørelsesudkastet.*

### **3.4 Førerattest**

**Rigspolitiet** foreslår, at der fastsættes et krav om, at varebilschauffører, der ikke er statsborgere i et EØS-land, skal forevise en førerattest i forbindelse med national kørsel med varebiler. Dette krav findes allerede i bekendtgørelsens § 29, stk. 2, som vedrører national kørsel med lastbiler.

*Styrelsen kan oplyse, at der er tale om en national uddannelsesordning for varebilschauffører i danske virksomheder. Kravet om besiddelse af varebilschaufføruddannelsesbevis gælder således for alle, som fører en dansk indregistreret varebil eller vogntog, hvortil der kræves kørekort til kategori B, B+, eller B/E samt tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1 eller 2, uanset om den pågældende er statsborger i eller uden for et EØS-land. Kravet gælder ikke for førere af udenlandsk indregistrerede varebiler i virksomheder etableret i udlandet, uanset om disse udfører godskørsel for fremmed regning i Danmark.*

*Da der ikke på europæisk plan stilles krav om uddannelse for varebilschauffører og krav om førerattest ved godskørsel for fremmed regning i en varebil, kan styrelsen ikke fastsætte et krav om forevisning af førerattest i forbindelse med cabotagekørsel med varebil udført af en chauffør, der ikke er statsborger i et EØS-land.*

### **3.5 Øvrige ændringer**

Styrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

*Titlen på, hvad emnet førstehjælp skal omfatte undervisning i, ændres i § 54 b, stk. 3, § 54 d, stk. 3, og bilag 3, pkt. 6, til "Førstehjælp for erhvervschauffører". Det sker som følge af, at Dansk Førstehjælpsråd har oplyst styrelsen, at "Førstehjælp ved ulykker", "Førstehjælp ved livstruende blødninger" og "Førstehjælp ved knoglebrud på ben og i nakke/ryg" samles til en funktionsuddannelse med titlen "Førstehjælp for erhvervschauffører".*

## **4. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører**

### **4.1 Generelle bemærkninger**

**ITD** støtter den påtænkte ændring af bekendtgørelsen, også fordi der hermed er tale om en de facto implementering af gældende EU-regler i dansk ret.

Organisationen er tilfreds med, at det med de foreslåede bestemmelser bliver nemmere for vognmænd og transportvirksomheder at leje køretøjer uden fører, idet der ikke længere er krav om, at et køretøj kun kan udlejes under henvisning til, at det skal erstatte et køretøj, der midlertidigt er ude af funktion.

Bekendtgørelsesudkastet åbner derfor op for, at virksomheder i højere grad end hidtil kan opfylde deres kontraktretlige forpligtelser i perioder med megen efterspørgsel – og hvor vognmandens egen bilpark ikke er tilstrækkelig.

#### **4.2 Krav om dokumentation i form af kørekort**

**DKU** anfører, at ordlyden "udlejerer skal i forbindelse med udlejningen kræve dokumentation i form af fremvisning af kørekort for, at lejerer og eventuelle førere lovligt kan føre det lejede køretøj" i § 4, stk. 2, i bekendtgørelsen, betyder, at det ikke er muligt at udleje en bil uden fører til anvendelse under aflæggelse af praktisk prøve i forbindelse med erhvervelse af køretøj, uagtet at eleven under aflæggelse af den praktiske prøve ifølge færdselsloven er fører af bilen og dermed lovligt kan føre det lejede køretøj.

DKU anbefaler, at bestemmelsen udformes således, at det fremadrettet bliver muligt at anvende motorkøretøjer, der er registreret til udlejning, i forbindelse med aflæggelse af praktisk prøve. Baggrunden herfor er, at DKU i stigende omfang bliver kontaktet af sine medlemmer, der udtrykker, at ovenstående begrænsning i anvendelsen af lejede køretøjer udgør et problem.

*Styrelsen gør opmærksom på, at ændringen af bekendtgørelsen alene sker som konsekvens af gennemførelsen af udlejningsdirektivet i godskørselsbekendtgørelsen, og at bemærkningerne således ikke vedrører det udkast, der er sendt i høring. Styrelsen har noteret bemærkningerne, som vil kunne indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen.*

#### **4.3 Registrering**

**ITD** tilslutter sig, at varig udleje af køretøjer (over 30 dage) betinger, at en transportvirksomhed – som hidtil – skal registreres som bruger af det pågældende køretøj.

Organisationen bifalder endvidere, at det ifølge ordlyden ikke er et krav, at køretøjet skal indregistreres til udlejning uden fører. Det gør det alt andet lige mere fleksibelt end hidtil.

*Styrelsen kan bekræfte, at leje af et motorkøretøj uden fører, hvor en virksomhed opnår varig rådighed over motorkøretøjet, og skal registreres som bruger efter de almindelige regler herom, ikke er omfattet af bekendtgørelsen.*

*Styrelsen gør opmærksom på, at de generelle regler i udlejningsbekendtgørelsen også finder anvendelse ved udlejning af motorkøretøjer uden fører til godstransport. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, at motorkøretøjer, der ønskes anvendt til udlejning uden fører, skal registreres til udlejning uden fører.*

#### **4.4 Hæftelse for sygdom og retshjælp ved kørsel i udlandet**

**ITD** henleder opmærksomheden på sammenhængen til godskørselslovens § 16 b om hæftelse for sygdom og retshjælp ved kørsel i udlandet. Fremover vil der givet ske en stigning i antallet af udlejning af køretøjer. Der bør derfor fra styrelsens side løbende informeres grundigt til udlejere og til branchen om, at en registreret ejer eller bruger af et motorkøretøj med en totalvægt over 3,5 tons altid hæfter for udgifter ved sygdom/retshjælp ved kørsel i udlandet. Alternativt bør det overvejes, om tilladelsesindehaveren i stedet bør hæfte (hvilket sker i praksis i dag).

*Styrelsen har noteret bemærkningerne, som vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af reglerne om godskørsel.*

## **Bilag 1**

Advokatsamfundet

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)

COOP Danmark A/S

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Detail

Dansk Erhverv

Dansk Erhvervsfremme

Dansk Førstehjælpsråd

Dansk Industri (DI)

Dansk Industri Transport

Dansk Kørelærer Union

Dansk Supermarked Group

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Danske Advokater

Danske Biludlejere

Danske Erhvervsskoler -Gymnasier – Lederne

Danske Medier

Danske Kørelæreres Landsforbund

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

De Sammenvirkende Købmænd

Erhvervsstyrelsen

Fagligt Fælles Forbund (3F)

FK Distribution

Foreningen for Dansk Internethandel

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

H. P. Therkelsen

Justitsministeriet

Kommunernes Landsforening (KL)

Kristelig Arbejdsgiverforening  
Kristelig Fagforening  
Landbrug og Fødevarer  
Landsorganisationen i Danmark (LO)  
Mover  
Nemlig.com  
NOAH-Trafik  
PostNord AB  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Skatteministeriet  
SMVdanmark - Det nye Håndværksråd  
Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD)  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Undervisningsministeriet  
Årstiderne