

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2024-756431  
28-03-2025

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om buskørsel og bekendtgørelse om godskørsel

Færdselsstyrelsen har den 6. december 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om buskørsel og udkast til bekendtgørelse om godskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 6. januar 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisation har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Finans og Leasing, Dansk PersonTransport (DPT), DI Transport, ATL - Transportens arbejdsgivere (ATL), 3F Transport (3F), ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), DTL - Danske Vognmænd (DTL) og Dansk Erhverv.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at høringssvar til L 107 – Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenklning for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport) ikke vil blive refereret nedenfor.

#### 1. Generelle bemærkninger

DPT, DI Transport, 3F og Dansk Erhverv bemærker, at høringen finder sted, mens Folketinget fortsat behandler lovforslag L 107. De ser gerne, at bekendtgørelser, der bygger på et endnu ikke vedtaget lovgrundlag, sendes i høring, når lovforslaget er endeligt vedtaget. En sådan fremgangsmåde vil kunne sikre en mere smidig og effektiv proces for alle parter.

DPT og 3F anbefaler, at Færdselsstyrelsen fremover sikrer en tættere og mere inddragende dialog med branchen. En åben og gennemsigtig proces vil ikke alene forbedre kvaliteten af de udarbejdede regler, men også øge accepten og implementeringen blandt de berørte parter.

ITD er generelt positivt indstillet overfor, at der ses på områder, hvor det giver mening at effektivisere og forenkle lovgivning.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det er praksis, at en styrelse kan sende en bekendtgørelse i høring samtidig med, at der pågår høring over lovforslaget. Da bekendtgørelserne er erhvervsrettet regulering, er det vigtigt, at de træder i kraft samtidig med loven, hvorfor den offentlige høring har fundet sted inden L 107 er færdigbehandlet af Folketinget.*

## **2. Generelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om buskørsel**

DI Transport bemærker, at ændringen af buskørselsloven, og dermed også bekendtgørelse om buskørsel, forventeligt vil have en række konkurrenceforvrængende konsekvenser for de aktører, som driver professionel busvognmandsvirksomhed. Af den grund kan DI Transport ikke bakke op om nærværende ændring af hverken lov om buskørsel eller bekendtgørelse om buskørsel.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen henviser til Transportministeriets bemærkninger herom i høringsnotatet til L 107 – Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)*  
<https://www.ft.dk/samling/20241/lovforslag/L107/bilag.htm>.

*Bekendtgørelse om buskørsel ændres som konsekvens af den foreslåede ændring af buskørselsloven.*

## **3. Ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring**

DPT er bekymret for ændringen af definitionen af erhvervsmæssig buskørsel. Transportministeren har tidligere udtalt, at det skal sikres, at reglerne med den ændrede definition ikke åbner en ladeport for udnyttelse. Det er deres opfattelse, at bekendtgørelsesudkastet ikke tydeligt beskriver, hvordan Færdselsstyrelsen vil sikre dette i praksis. Denne mangel på klarhed skaber usikkerhed om, hvorvidt de nye regler vil kunne opretholde de nuværende standarder for fair konkurrence og sikkerhed.

I udkastet til bekendtgørelsen fremgår det, at man vil fjerne de to undtagelser for tilladelsesfri kørsel, som hidtil har sikret klare rammer for specifikke typer buskørsel, der ikke kræver erhvervsmæssig tilladelse. DPT mener, at denne ændring risikerer at skabe mere uklare regler og øgede administrative byrder.

Vedtages lovforslag L 107 uden ændringer, vil det kun være kørsel, der opfylder alle tre kriterier for erhvervsmæssig personbefordring, som vil kræve tilladelse. Dette kan medføre:

- Risiko for regelomgåelse: Aktører kan udnytte smuthuller, der underminerer det nuværende system.
- Konkurrenceforvridning: Seriøse aktører, der efterlever reglerne, risikerer at blive udkonkurreret af aktører, der opererer på kanten af loven.

- Social dumping: Arbejdsvilkår og sikkerhed kan kompromitteres, hvis ikke alle aktører underlægges samme krav.

DPT opfordrer til, at disse konsekvenser analyseres grundigt, og at resultaterne tydeligt beskrives i den endelige bekendtgørelse. Det er deres opfattelse, at der er rigeligt med tid til at foretage denne proces, da lovforslaget først forventes tredje behandlet den 18. marts 2025.

Dansk Erhverv bakker ikke op om lovforslagets ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring. Som konsekvens heraf kan de ikke støtte, at § 4 om tilladelsesfri kørsel udgår af buskørselsbekendtgørelsen.

Vedtages lovforslag L 107 som fremsat, er det deres opfattelse, at bekendtgørelsesudkastet ikke tydeligt beskriver, hvordan det i praksis sikres, at den foreslåede ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring ikke åbner for omgåelse af regler om tilladelseskrav. Det gælder både ved udstedelse af tilladelse og efterfølgende kontrol og tilsyn, herunder særligt politiets kontrol ved vejsiden, som vil blive vanskeliggjort. Dansk Erhverv opfordrer til, at der igangsættes et grundigt arbejde, der har til formål at sikre dette. Her bidrager branchen gerne.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at § 4 om tilladelsesfri buskørsel udgår af bekendtgørelse om buskørsel som konsekvens af den foreslåede ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring i buskørselsloven. Ændringen medfører, at der kun vil være krav om fællesskabstilladelse, hvis alle tre betingelser opfyldes i buskørselslovens § 1, stk. 3. Bestemmelsen i § 4 vil derfor være overflødig, da botilbud, plejehjem m.v. som udgangspunkt tilladelsesfrit vil kunne udføre ikke-erhvervsmæssig personbefordring.*

*Det fremgår af lovforslaget L 107, at der ikke er tiltænkt ændringer vedrørende forståelsen af selve indholdet i de tre betingelser, dvs. det er de samme kriterier, som skal vurderes af politiet. Færdselsstyrelsen bemærker, at det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt de tre betingelser er opfyldt, herunder særligt vurderingen af, om kørslen udgør det primære formål for den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning. Betingelsen skal administreres restriktivt, og bl.a. for at imødegå forsøg på omgåelse må transportaktiviteten alene udgøre en underordnet biaktivitet i virksomheden, hvis denne skal fritages fra tilladelseskravet.*

*Færdselsstyrelsen vil som hidtil yde generel vejledning om reglerne. Færdselsstyrelsen vil desuden hurtigst muligt efter ikrafttrædelsen af bekendtgørelse om buskørsel udstede en justeret "Vejledning om tilladelsesfri buskørsel", der skal beskrive betingelserne for erhvervsmæssig personbefordring i buskørselslovens § 1, stk. 3, og give relevante eksempler.*

#### **4. § 24, stk. 6, i bekendtgørelse om godskørsel**

Finans og Leasing anmoder om, at begrebet "ikke teknisk muligt" i § 24, stk. 6, i bekendtgørelsesudkastet uddybes. Herunder om det betyder, at DMR ikke er tilgængeligt teknisk, eller at politiet ikke lige kan finde lastbilen i DMR ved søgning. Finans og Leasing spørger også om, hvad processen er, hvis ikke politiet "teknisk" kan slå op i DMR. Finans og Leasing henviser til, at det af vejledningen på Færdselsstyrelsens hjemmeside om godskørsel for fremmed regning i et udlejningskøretøj fremgår, at "Det kan f.eks. ske ved, at chaufføren kontakter hovedkontoret

*og beder dem fremsende dokumentation for lejeforholdet elektronisk.”. De vil gerne opfordre til, at dette skrives ind i bekendtgørelsen.*

DI Transport og ATL bemærker, at det af udkastet til bekendtgørelsen fremgår, at overholdelse af betingelserne i § 23 om udlejningskøretøjer, der er lejet uden fører, og som anvendes til godskørsel for fremmed regning, kan godtgøres ved at fremvise lejekontrakt, et bekræftet uddrag heraf på papir eller i elektronisk form, eller ved politiets opslag i køretøjsregistret, når lejer af køretøjet er registreret bruger af udlejningskøretøjet. Det fremgår hertil, jf. § 24, stk. 6, at det i tilfælde, hvor det ikke er teknisk muligt for politiet at foretage opslag i køretøjsregistret, påhviler lejer af køretøjet at dokumentere overholdelse af betingelserne i § 23. Formuleringen bør strammes op, så den udelukkende omhandler situationer, hvor opslag i køretøjsregistret ikke vil kunne sikre overholdelse af betingelserne i § 23, eksempelvis ved kontrol af udenlandske køretøjer. For danske virksomheder, som måtte have langtidslejet et køretøj, og derved registreret sig som bruger af køretøjet, bør virksomheden ikke kunne pålægges kontrolmæssige byrder, hvis politiets systemer, af tekniske årsager, ikke gør det muligt at slå køretøjet op i køretøjsregistret. I disse tilfælde må det være politiets ansvar at få adgang til køretøjsregistret med henblik på at sikre overholdelse af betingelserne i § 23.

ITD støtter, at det i lovgivningen præciseres, at dokumentation kan ske ved opslag i Køretøjsregistret, hvis lejer (leasingtager) er registreret som bruger af køretøjet.

DTL og Danske Erhverv bemærker, at det fremgår, at leje- eller leasingforholdet kan dokumenteres ved politiets opslag i Køretøjsregistret, når lejer er registreret bruger af udlejningskøretøjet. Det følger dog af den foreslåede § 24, stk. 6, at hvis politiet af tekniske årsager ikke kan tilgå Køretøjsregisteret, gælder der stadig et dokumentationskrav for lejeren.

Dette medfører, at lejeren vil være tvunget til at have leje- eller leasingkontrakten med i køretøjet. Lejeren har ingen indflydelse eller viden om, hvornår politiet ikke kan tilgå Køretøjsregisteret af tekniske årsager. Stk. 6 bør derfor slettes. Det er en urimelig pligt, som de facto tvinger lejeren til altid at kunne fremvise dokumentationen. Det er kontrolmyndigheders problem, hvis der ikke er adgang til systemet, og i denne situation må man undlade at kontrollere leje- eller leasingaftaler.

Dansk Erhverv bemærker derudover, at dokumentationskravet vedr. chaufførens ansættelsesforhold og leje-/leasingforhold ifm. brug af udlejningskøretøjer helt bør afskaffes. Dansk Erhverv opfordrer til at anvende artikel 4 i udlejningsdirektivet, der muliggør at sætte lempeligere regler, så kravet om at medbringe ansættelseskontrakt og leje-/leasingkontrakt udgår. I regelforenklingsens ånd bør Færdselsstyrelsen tage denne sag op til fornyet overvejelse.

#### Kommentar:

*Ændringen af dokumentationskravet i § 24 i bekendtgørelse om godskørsel er foretaget på baggrund af behovet for at opdatere vejledningen og bekendtgørelsen om reglerne for udlejningskøretøjer efter henvendelser fra transportbranchen. Ændringen betyder, at lejeforholdet i forbindelse med en kontrol fremadrettet kan dokumenteres ved at fremvise leje- eller leasingkontrakt, et bekræftet uddrag heraf på papir eller i elektronisk form, eller ved politiets opslag i Køretøjsregistret, når lejer af køretøjet er registreret bruger af udlejningskøretøjet. Det er derfor ikke nødvendigt, at føreren har lejekontrakten liggende i køretøjet eller har denne elektronisk tilgængelig, når der er sket brugerskifte.*

*Politiet vil i en kontrolsituation allerede på nuværende tidspunkt slå køretøjet op i Køretøjsregistret. § 24, stk. 6, tager højde for den situation, hvor politiet under en kontrol ikke kan foretage et opslag af tekniske årsager. Det kan f.eks. være i en situation, hvor Køretøjsregistret er utilgængeligt, eller politiet ikke kan tilgå internettet på deres kontrolapparat/device. Kravet om at være i besiddelse af en leje- eller leasingkontrakt handler om at kunne dokumentere virksomhedens rådighed over køretøjet. Kravet retter sig derfor mod virksomheden, og det er derfor virksomhedens ansvar at kunne dokumentere lejeforholdet, hvis opslag i Køretøjsregistret undtagelsesvist ikke kan lade sig gøre af tekniske årsager. I den situation må føreren kontakte hovedkontoret og få tilsendt lejekontrakten elektronisk, så lejeforholdet kan dokumenteres.*

## **5. Chaufførvikarvirksomhed**

ITD støtter, at kravene lempes. Det har tidligere været muligt at gøre brug af udlånsordningen for chauffører, hvilket blev afskaffet tilbage i 2015 ved L 174. Ordningen blev blandt andet brugt til fleksibelt at kunne udlåne chauffører ved spidsbelastning eller sygdom i en virksomhed og ved nedgang i en anden virksomhed. Begrundelsen for at fjerne ordningen var at undgå, at udenlandske virksomheder kunne udlåne kørsel til danske selskaber, men uden at de fulgte danske løn- og arbejdsvilkår. I 2015 frarådede ITD at fjerne ordningen, og det glæder ITD, at man nu ser på en lempelse.

Som nævnt i høringssvar til lovforslag L 107, er ITD ikke afvisende overfor at fjerne krav om fællesskabstilladelse, men der bør, i tilfælde af at udlånsvirksomheden ikke har en fællesskabstilladelse, ses på, om der er den nødvendige viden og kompetence hos udlånsvirksomheden.

I forbindelse med at kravet om fællesskabstilladelsen og kapitalkrav fjernes, skal ITD opfordre til at se på, om det administrativt kan gøres nemmere for virksomheder med en fællesskabstilladelse, som derved allerede har tilkendegivet at følge det påkrævede omkostningsniveau og som også i forvejen er underlagt Færdselsstyrelsen kontrol heraf. Eksempelvis kunne det være ved, at virksomheder med en dansk fællesskabstilladelse automatisk også godkendes som chaufførvikarvirksomhed, eller at ansøgningen herfor forenkles.

DTL bemærker, at hensigten bag de nugældende regler for chaufførvikarvirksomheder er, at erhvervsmæssig udlejning skal ske inden for lovgivningsmæssigt forsvarlige og betryggende rammer ved, at der i relation til udstedelse af godkendelse stilles tilsvarende krav som ved udstedelse af en vognmandstilladelse. DTL er yderst betænkelige ved, at kravet om vognmandstilladelse for at kunne drive chaufførvikarvirksomhed fjernes. Vognmandstilladelsen sikrer, at vikarvirksomheden har den fornødne indsigt i erhvervet. Hvis kravene lempes, kan det føre til, at mindre professionelle og ansvarlige aktører træder ind på markedet, hvilket kan forringe tilliden til hele branchen.

DTL frygter konsekvenserne af en så vidtgående lempelse, herunder i forhold til håndhævelsen overfor udenlandske chaufførvikarvirksomheder, hvor erfaringerne er yderst dårlige.

På sigt kan lempelsen skabe et større administrativt pres på offentlige myndigheder. Hvis flere chaufførvikarvirksomheder kommer ind på markedet med lavere standarder, vil det kræve øget kontrol og tilsyn fra myndighederne for at sikre, at lovgivningen overholdes.

DTL kan dog godt tilslutte sig at fjerne kravet om, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer.

Dansk Erhverv bemærker, at det er afgørende, at der er regler på området for både danske og udenlandske chaufførvirksomheder, der sikrer overholdelse af de lovbestemte krav om løn- og ansættelsesvilkår for chauffører, og at der kan føres et effektivt tilsyn hermed. Dansk Erhverv finder det problematisk, at der i høringsnotatet til L 107 fremgår, at kravet om aflønning af chauffører fremover kun vil blive kontrolleret ved ansøgning om tilladelse til chaufførvirksomhed.

Hvis ovenstående hensyn opfyldes ved lovgivningen, er Dansk Erhverv dog ikke afvisende overfor forslaget om at fjerne visse af kravene til vikarvirksomhederne. Det giver fx ikke mening, at en vikarvirksomhed er tvunget til at råde over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer for at kunne udlåne chauffører.

DI Transport og ATL noterer til forenklede krav til at opnå tilladelse til at drive chaufførvirksomhed, at det af bekendtgørelsen fremgår, at en virksomhed, der er etableret i Danmark, og som er godkendt som chaufførvirksomhed i henhold til godskørselslovens § 6 a, stk. 2, efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, som led i styrelsens tilsyn med overholdelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 4, skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 2 og 3, eller dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 1, for chauffører, som chaufførvirksomheden udlejer til kørsel på dansk område.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne om chaufførvirksomhed i bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel udgår og justeres som konsekvens af, at kravene til opnåelse af godkendelse til at drive chaufførvirksomhed foreslås lempet i godskørselsloven og buskørselsloven ved lovforslaget L 107.*

*Godkendelse til at drive chaufførvirksomhed vil fortsat bero på en konkret vurdering, og styrelsen forventer, at virksomheder med dansk fællesskabstilladelse i nogle tilfælde vil opleve en forenklet ansøgningsproces, i de tilfælde hvor virksomheden også ansøger om godkendelse til at drive chaufførvirksomhed.*

*Der vil fortsat være krav til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Færdselsstyrelsen vil derfor fortsat skulle godkende en virksomhed, der erhvervsmæssigt ønsker at udleje ansatte chauffører og føre tilsyn med, at alle godkendte chaufførvirksomheder dokumenterer at overholde bestemmelserne om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår.*

*Chauffører vil også fortsat have adgang til den nødvendige indsigt i erhvervet, fordi chauffører i alle tilfælde vil foretage godskørsel for fremmed regning eller erhvervsmæssig personbefordring for transportvirksomheder, som har en godkendt og dermed kvalificeret transportleder, der kan bistå chaufførerne med sin viden og kompetence.*

## **6. Restancekravet**



ITD bemærker, at der er tale om en konsekvensændring som følge af lovforslag L 107. Efter ITD's erfaring er kontrol af restance et af de punkter, der forlænger sagsbehandlingstiden, da der skal afventes svar fra andre myndigheder. ITD bakker op om, at kravet fjernes.

DTL bemærker, at restancekravet bør bevares. Kravet sikrer en vis grad af professionalisme i branchen, og at der ikke skabes uretfærdige fordele for dem, som ikke betaler deres gæld til det offentlige. Restancekravet er også et incitament til, at folk betaler deres gæld til det offentlige.

DTL bemærker desuden, at Færdselsstyrelsen tidligere i et møde med DTL har oplyst, at de fleste ansøgninger om vognmandstilladelser blev afvist pga., at ansøgeren havde gæld til det offentlige og derfor ikke opfyldte restancekravet. Færdselsstyrelsen oplyste derfor, at de ville ændre deres sagsbehandling, så styrelsen først indhentede oplysninger om evt. gæld til det offentlige før, at man gik videre med sagsbehandlingen. DTL er bekendt med, at man ifm. EU-forhandlingerne om vejpakken fra dansk side lagde afgørende vægt på, at Danmark kunne beholde restancekravet. Vi savner derfor en begrundelse for, hvorfor man nu uden videre vil opgive restancekravet.

Det er DTL's opfattelse, at restancekravet er med til give sundere konkurrencevilkår, og transportministerens forslag om at ophæve restancekravet er ikke hensigtsmæssigt.

Dansk Erhverv bemærker, at restancekravet fjernes som konsekvens af lovforslaget. Dansk Erhverv noterer sig, at man ifølge EU-reguleringen skal leve op til et vandelskrav og kapitalkrav, og anser denne regulering som tilstrækkelig til at undgå konkursryttere og andre brodne kar. Det er dog vigtigt, at myndighederne er omhyggelige og systematiske i administrationen af disse regler ved udstedelse af tilladelse samt kontrol og tilsyn hermed.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne om restancekravet i bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel udgår som konsekvens af, at restancekravene foreslås fjernet i godskørselsloven og buskørselsloven ved lovforslaget L 107.*

*Der vil fortsat gælde vandelskrav og kapitalkrav. Færdselsstyrelsen vil derfor fortsat foretage en vandelsvurdering af virksomheden, transportlederen og den relevante personkreds bag virksomheden, i relation til strafbare forhold, der kan begrunde nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed, eller ansvar for økonomiske vanskeligheder, herunder konkurser i andre transportvirksomheder eller lignende. Virksomheden skal desuden fortsat opfylde kapitalkravene ved overfor Færdselsstyrelsen at dokumentere at have egne kontante midler eller andre værdier svarende til antallet af bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen eller antallet af tilladelser til national varebilskørsel, der ansøges om. Kapitalkravet skal kunne dokumenteres i hele tilladelsens gyldighedsperiode.*

## **7. Kravet om at transportlederen kan kontaktes mellem kl. 10.00-14.00 fjernes**

ITD, DTL og Dansk Erhverv støtter, at kravet om, at transportlederen skal kunne kontaktes mellem kl. 10.00 til 14.00, ophæves.

## 8. Kursuskravet for transportlederen fjernes

ITD støtter, at der fremadrettet alene stilles krav om beståelse af prøven. Det er dog afgørende, at pågældende ved prøven skal kunne demonstrere tilstrækkelige færdigheder. Ved fjernelse af kursuskrav bør man derfor også skærpe kravet til prøven.

Det er nødvendigt, at prøven har en tilstrækkelig tyngde til at kunne vise, om eksaminanden har en tilstrækkelig viden, dels om branchen og reglerne, men også om driftsøkonomi. For at undgå uprofessionelle aktører på markedet og prisdumping er det afgørende, at den kommende transportleder i prøven kan dokumentere tilstrækkelige færdigheder i alle emner, herunder særligt punkt E: "Forretningsmæssig og økonomisk virksomhedsledelse".

ITD opfordrer derfor til, at der ses på prøvens indhold, meget gerne i dialog med branchen.

DTL bemærker, at de er imod, at kursuskravet for transportledere, fjernes. DTL ønsker et højt fagligt niveau for den danske vognmandsbranche, og det er kravet om obligatorisk vognmandskursus med til at sikre. Det risikeres, at det høje niveau for den danske branche sænkes, uagtet at der forsat er et prøvekrav. Obligatorisk uddannelse sikrer, at alle har været gennem de for en vognmand relevante emner. Desuden bliver der også undervist i andet på vognmandskurser end emner, der er eksamen i, f.eks. økonomistyring.

Et prøvekrav uden tilknyttet kursuskrav vil ikke give samme garanti for, at tilladelsesindehaveren har et ønskeligt højt niveau. Et prøvekrav vil altid kun være en stikprøvekontrol.

En ophævelse af kursuskravet vil efter DTLs opfattelse kræve, at prøverne gøres væsentligt mere omfangsrige, så de nødvendige faglige kvalifikationer dokumenteres, og at kravene til selve prøveafviklingen skærpes for at undgå snyd. Desuden har DTL gentagne gange oplevet, at der er fejl i eksamensprøverne, så det korrekte svar ikke findes, og disse fejl rettes ikke, selvom Færdselsstyrelsen gentagne gange gøres opmærksom på fejlene.

Det fremgår ikke, hvem der fremadrettet skal stå for prøveafviklingen, når kursuskravet bortfalder. Hvis det er de tidligere kursusudbydere, så skal de i dag være godkendt af Færdselsstyrelsen. Det må formodes, at dette krav ikke længere opretholdes, da der ikke længere er et obligatorisk uddannelseskrav. Godkendelsen sikrer, at man på uddannelsesstederne har et vist minimumsniveau. Der kan derfor være en risiko for, at der vil opstå en masse mere eller mindre lødige kursusudbydere. For kommende vognmænd som har behov for et kursus inden prøven vil det blive mere vanskeligt at sikre sig, at en kursusudbyder har den fornødne kvalitet.

Desuden skal det bemærkes, at kursustilværelsen for den obligatoriske uddannelse for nogle år siden blev udvidet fra 2 til 3 uger efter ønske fra branchen.

I dag eksisterer en mulighed for at få dispensation til at gå direkte til vognmandsprøve. Færdselsstyrelsen kan således give dispensation, hvis det må formodes, at man opfylder kravene gennem sin praktiske erfaring.

Dansk Erhverv bemærker, at det er afgørende, at transportlederen har de faglige kvalifikationer til at kunne lede arbejdet i en transportvirksomhed, da det er med til at sikre en høj standard i branchen. Prøven skal have et indhold, der sikrer, at dette er tilfældet. I så fald er Dansk Erhverv ikke afvisende overfor, at det obligatoriske kursuskrav bortfalder. Det er uklart, hvem der fremadrettet skal stå for prøveafviklingen, hvorfor de gerne ser dette afklaret i et endeligt forslag.



#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at prøverne allerede i dag er af en sværhedsgrad, som gør det vanskeligt at bestå uden at have gennemført uddannelsen. Færdselsstyrelsen vurderer løbende prøverne for at sikre en passende sværhedsgrad, der medfører en høj faglighed.

Det er Færdselsstyrelsens forventning, at de uddannelsescentre, som tidligere var godkendt til at udbyde uddannelsen og gennemføre prøverne, også fremover vil være godkendt til at være prøveudbydere, hvis de ønsker det. Nye prøveudbydere vil skulle godkendes af Færdselsstyrelsen efter samme vilkår som de eksisterende, så det sikres, at prøverne afholdes på betryggende måde. Færdselsstyrelsen fører derudover løbende tilsyn med afviklingen af prøverne.

### **9. Dokumentation for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse**

ITD, DTL og Dansk Erhverv støtter, at lønkravet fjernes, og at der fremover skal foretages en individuel vurdering af transportlederens øvrige ejer- og ledelsesforhold samt ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau i vurderingen af dokumentationskravet for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse.

ITD bemærker derudover, at det bør være transparant for virksomhederne hvilke forhold, der lægges vægt på. Ligeledes må den individuelle vurdering ikke forlænge sagsbehandlingstiden.

#### Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der med ændringen skabes hjemmel til, at styrelsen kan indhente transportlederens ansættelseskontrakt eller lignende aftale, hvor det er nødvendigt for at vurdere, om EU-rettens krav om faktisk og vedvarende ledelse samt reel tilknytning til en gods- eller buskørselsvirksomhed, er opfyldt. Det fremgår af lovforslaget L 107, at kravet kan opfyldes, hvis transportlederen samtidig er ejer, medlem af bestyrelsen, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, eller direktør i virksomheden. Hvis det ikke er tilfældet, så skal transportlederen fortsat være ansat i virksomheden eller fungere som konsulent for denne.

I forbindelse med ansøgning om fællesskabstilladelse eller om godkendelse som transportleder vil Færdselsstyrelsen derfor skulle modtage transportlederens ansættelseskontrakt eller lignende aftale for at foretage en konkret og individuel vurdering af opgaver, arbejdstid og løn, idet transportlederens ansvar og løn skal matche hinanden.

På godskørselsområdet har Færdselsstyrelsen hidtil også indhentet transportlederens ansættelsesaftale for at vurdere aflønningskravet i § 16 i bekendtgørelse om godskørsel. Vurderingen af ansættelseskontrakten vil derfor kun være ny på buskørselsområdet, og derudover skal kontrakten ikke indhentes, hvis transportlederen samtidig har en stærk tilknytning til virksomheden i form af at være ejer, medlem af bestyrelsen, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, eller direktør.

### **10. Afskaffelse af tilladelsesordningen for busudlejning uden fører**

Dansk Erhverv bemærker, at det foreslås at fjerne reglerne om, at det kræver en tilladelse svarende til buskørselstilladelsen for at udleje/udlåne busser, som konsekvens af lovændringen.

Det bemærkes, at der ikke findes en tilsvarende ordning på godskørselsområdet. Lempelsen vil f.eks. gøre det lettere for udlejningsfirmaer at udleje busser.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bekræfter, at lempelsen vil gøre det lettere at udleje busser.*

## **Bilag 1**

3F Fagligt Fælles Forbund  
ATAx Arbejdsgiverforening for persontransport  
ATL - Transportens arbejdsgivere  
Dansk Erhverv  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
DI - Dansk Industri  
DI Transport  
DTL - Danske Vognmænd  
DTL's arbejdsgiverforening  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
FDL - Frie Danske Lastbilmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
Justitsministeriet  
KL - Kommunernes Landsforening  
Landbrug & Fødevarer  
Motorstyrelsen  
Overenskomstnævnet v/formanden  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Rådet for Sikker Trafik  
Trafikstyrelsen  
Trafikselskaberne i Danmark  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Vejdirektoratet