

TUR har ingen bemærkninger til denne høring.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#) [\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Til Færdselsstyrelsen
Att Maria Winkel Lorenzen

Vi har endnu engang ikke modtaget denne høring fra jer direkte, men har fået den ad omveje. I bedes sætte os på jeres høringsliste. Vores medlemmer ejer 80 % af de lastbiler, der kører på vejene i Danmark, og derfor er høringer fra jer relevante for os.

Vi vil endnu engang gerne kvittere for at I ikke gik videre med kravet om at leasingkontrakter skulle forefindes fysisk i lastbilerne, men at politiet i stedet kan bruge DMR.

Vi har bemærkninger til den nye § 24, stk. 6; Hvad betyder "ikke teknisk" muligt? Betyder det at DMR ikke er tilgængeligt teknisk? Eller at politiet ikke lige kan finde lastbilen i DMR ved søgning? Kan I uddybe det "teknisk muligt"? Og hvad er processen hvis ikke politiet "teknisk" kan slå op i DMR? I vejledningen

(<https://www.fstyr.dk/erhverv/gods/godskoersel-for-fremmed-regning-i-et-udlejningskoeretoej->) fremgår; " *Det kan f.eks. ske ved at chaufføren kontakter hovedkontoret og beder dem fremsende dokumentation for lejeforholdet elektronisk.* ". Vi vil gerne opfordre til at dette skrives ind i bekendtgørelsen.

Vh
Thomas

Med venlig hilsen

Thomas Benjamin Johansen
Chefkonsulent, Finans og Leasing
Amaliegade 7
1256 København K
Tlf 27369019
tbj@finansogleasing.dk
www.finansogleasing.dk

[Eksternt billede ikke indlæst]



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Send pr. mail til info@fstyr.dk og mawl@fstyr.dk

København, 6. januar 2025

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel


Dansk PersonTransport (DPT) takker for muligheden for at afgive bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om buskørsel.

Vi bemærker, at høringen finder sted, mens Folketinget fortsat behandler lovforslaget om ændring af buskørselsloven (L 107). Vi ser gerne, at bekendtgørelser, der bygger på et endnu ikke vedtaget lovgrundlag, fremsendes i høring, når lovforslaget er endeligt vedtaget. En sådan fremgangsmåde vil kunne sikre en mere smidig og effektiv proces for alle parter.

For at understøtte denne proces vedhæfter vi vores tidligere høringssvar samt det fælles høringssvar med 3F Transport fra august 2024. Disse høringssvar fremhæver en række centrale bemærkninger, der fortsat er relevante i forhold til de foreslåede ændringer.

Vi vil gerne fremhæve vores bekymring vedrørende 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 dog vores opfattelse, at det fremsendte udkast til bekendtgørelse 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 bekendtgørelse 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. Vi mener, at denne ændring risikerer at skabe mere uklare regler og øgede administrative byrder.

Det betyder, at hvis lovforslag 107 vedtages 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.

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

Fremover anbefaler vi, at Færdselsstyrelsen 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.

Vi ser frem til en afklaring og håber, at vores bemærkninger og anbefalinger vil blive taget alvorligt.

Med venlig hilsen

Jens Hvid Bang
Kommunikations- og sektorchef
Dansk PersonTransport





Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 20. august 2024

Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenklning for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Transportministeriet for det tilsendte lovforslag.

Dette høringssvar skal ses i sammenhæng med høringssvaret, som DPT og 3F Transport har udarbejdet i fællesskab fsva. **vores holdning til lovforslagets udkast til en ændring definitionen for erhvervsmæssig buskørsel, samt fjernelsen af de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån.**

Som repræsentanter for arbejdsgiverne og arbejdstagerne ser vi ovenstående tre forslag som en samlet pakke til en uønsket og uhensigtsmæssig liberalisering af persontransporterhvervet.

Vi vil derfor sende en klar opfordring til, at denne del af lovforslaget ikke fremsættes i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så uhensigtsmæssige konsekvenser kan undgås. Vi henviser til det fælles høringssvar for en uddybning af denne holdning.

Lovforslaget omfatter dog en række ændringer, som DPT er positivt stemt for. Vi er derfor åbne for at indgå i dialog med ministeren om en tilrettet version af lovforslaget, sådan at forslagets positive ændringer kan beholdes. Nærværende høringssvar forholder sig til disse ændringer i lovforslaget.

Restancekravene, som fastsætter en grænse for ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige for både virksomheder og transportledere, fjernes.

DPT er positivt stemt for, at restancekravene fjernes. Vi anser EU-reguleringen om kapitalkrav for tilstrækkelig til at undgå konkursryttere og andre brodne kar, hvormed man ikke behøver de nationale restancekrav.

Forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, så der er flere måder at opfylde kravet.

DPT ser det som positivt, at vognmænds dokumentationsbyrde foreslås at blive gjort lettere.

Ordlyden i både buskørselsloven og godskørselsloven ændres, så der bruges ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen.

Forslaget fremstår fornuftigt, eftersom det kan være med til at sikre bedre overholdelse af loven for udenlandske vognmænd i Danmark.

Tilladelser til sygetransport udstedt med hjemmel i den tidligere taxilov, som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog højst indtil den 31. marts 2028.

DPT kan tilslutte os den foreslåede ændring, at tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere lovgivning på taxiområdet, og som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges til den 31. december 2026.

Det skal dog bemærkes, at såfremt en revision af taxiloven fører til, at udførelse af sygetransport gøres til en særskilt anvendelse, bør det klart defineres, hvad der anses som sygetransport, og under hvilke vilkår kørslen kan udføres. Det er DPTs umiddelbare holdning, at kørsel som sygetransport skal defineres restriktivt og indskrænkende i forhold til taxikørsel.

Vi mener, at sygetransport skal defineres som kørsel med personer, der skal til sundhedsfaglig behandling. Derudover skal der gælde samme krav til tilladelsesindehaveren, chauffører og køretøj, som der gælder til nuværende erhvervsmæssig persontransport, jfr. taxiloven. Der bør ligeledes være fokus på registrering af kørslen i forhold til skattebetalinger og arbejdsvilkår.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 16. august 2024

Dansk PersonTransport (DPT) og 3F Transport: Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

DPT og 3F Transport repræsenterer henholdsvis de virksomheder, der i dag udfører erhvervsmæssig persontransport, og de chauffører, der står for selve kørslen.

DPT og 3F Transport har udarbejdet ét fælles høringssvar, fordi vi ønsker at sende et klart signal om, at vi står sammen som repræsentanter for branchen i vores holdning til det fremsendte lovforslag.

Det skal indledningsvis nævnes, at DPT og 3F Transport undres over, at transportministeren ikke har ønsket at inddrage transportbranchen f.eks. i regi af vejtransportrådet i udarbejdelsen af lovforslaget. Vi opfordrer ministeren til at sikre, at dette gøres fremadrettet.

Vi stiller os særligt skeptiske for lovforslagets foreslåede ændring af definitionen af erhvervsmæssig buskørsel. I sammenhæng hertil kan vi ikke støtte, at man ønsker at fjerne de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån. Liberaliseringen af disse – i sammenhæng med den foreslåede ændring af definitionen for erhvervsmæssig buskørsel – vil bane vej for uhensigtsmæssige konstruktioner og en de facto afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for etablerede danske virksomheder og ansatte.

Af den årsag mener vi, at lovforslaget som en samlet pakke vil føre til en uhensigtsmæssig liberalisering af erhvervet, der kan føre til en række af negative konsekvenser på kort og på lang sigt, herunder bl.a. ringere trafiksikkerhed og ringere mulighed for sikring af ordentlige arbejdsvilkår, samt unfair konkurrence.

Vi sender derfor en klar opfordring til, at lovforslaget ikke bliver fremsat i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så der undgås uhensigtsmæssige konsekvenser af det.

I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervsmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) *med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) *som udføres mod vederlag, eller*
- 3) *som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervsmæssig buskørsel.

Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervsmæssig personbefordring.

Det betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervsmæssig buskørsel.

Det betyder – i vores optik – at en hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervsmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål, hvilket dermed vil være en de facto afregulering af persontransporterhvervet.

Eksempler herpå:

En diskotekvirksomhed ønsker at tilføje en såkaldt partybus, som kan udlejes til grupper, der ønsker at benytte den. Kørsel med denne kræver i dag en tilladelse, ad kriterium 1 (kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden) og 2 (kørsel der udføres mod vederlag) er opfyldt. Da der imidlertid ikke er tale om virksomhedens primære formål, som er at drive diskotekvirksomhed, ses det, at kriterie 3 ikke er opfyldt, og det kræver derfor ikke længere tilladelse.

Det samme eksempel gør sig gældende, hvis f.eks. en tømrervirksomhed anskaffer en bus og udfører erhvervsmæssig buskørsel. Erhvervsmæssig persontransport er ikke virksomhedens primære formål, deraf opfyldes ikke kriterium 3, hvormed tømrervirksomheden kan drive persontransport tilladelsesfrit. I begge tilfælde vil det underminere de professionelle chauffører og vognmænd, samt føre til lavere trafiksikkerhed og ringere tryk for passagererne.

DPT og 3F Transport opfordrer derfor til, at den gældende regulering af erhvervsmæssig buskørsel bibeholdes, eftersom den sikrer fair konkurrence, ordentlige vilkår for chauffører, samt sikkerheden for passagererne og trafikken som helhed.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent



Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org



Jørn Hedengran
Forhandlingssekretær

3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
Tlf: +45 29179683
Mail: jorn.hedengran@3f.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760, Ribe
Sendt til: info@fstyr.dk
Sendt Cc til: mawl@fstyr.dk
J. nr. 2024-756431

DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar over udkast til bekendtgørelse om buskørsel.

DI Transport henviser til vores høringssvar til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport) samt til vores fælles branchehenvendelse, hvori vi skitserer konkrete anbefalinger til lovbehandlingen.

DI Transport vil endnu engang gerne gøre opmærksom på, 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.

DI Transport bemærker, at høringen finder sted, mens Folketinget fortsat behandler lovforslaget om ændring af buskørselsloven (L 107). DI Transport opfordrer til, at bekendtgørelser, der bygger på et endnu ikke vedtaget lovgrundlag, først sendes i høring, når lovforslaget er endeligt vedtaget. En sådan proces vil sikre en mere smidig og effektiv proces.

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Sendt til: info@fstyr.dk

Sendt Cc til: mawl@fstyr.dk

J. nr. 2024-756431

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere takker for muligheden for at afgive høringssvar over udkast til bekendtgørelse om godskørsel, som har til formål at justere bekendtgørelsen om godskørsel jf. lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere henviser til vores høringssvar, afgivet i forbindelse med lovhøringen, hvor vi både kommenterer på afskaffelsen af restancekravet, forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse samt på forenklede krav til at opnå tilladelse til at drive chaufførvikarvirksomhed. I forhold til forenklede krav til at opnå tilladelse til at drive chaufførvikarvirksomhed noterer DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere sig, at det af bekendtgørelsen fremgår, at en virksomhed, der er etableret i Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til godskørselslovens § 6 a, stk. 2, skal efter anmodning fra Færdselsstyrelsen, som led i styrelsens tilsyn med overholdelse af godskørselslovens § 6 a, stk. 4, 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 chaufførvikarer, som chaufførvikarvirksomheden udlejer til kørsel på dansk område.

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere noterer sig, at det af udkastet til bekendtgørelsens fremgår, at overholdelse af betingelserne af bekendtgørelsens § 23 omhandlende udlejningskøretøjer, der er lejet uden fører, og som anvendes til godskørsel for fremmed regning, kan godtgøres ved at fremvise lejekontrakt eller et bekræftet uddrag heraf på papir eller i elektronisk form, eller gennem opslag af politiet i køretøjsregistret, når lejeren 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 lejeren af køretøjet at dokumentere overholdelse af betingelserne i § 23, nr. 1-4, i henhold til stk. 1, nr. 1. Hertil bemærker DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere, at formuleringen bør strammes op, så formuleringen udelukkende omhandler situationer, hvor opslag i køretøjsregistret ikke vil kunne sikre overholdelse af betingelserne i § 23, nr. 1-4, i henhold til stk. 1, nr. 1 – hvilket kunne være tilfældet 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, i tilfælde hvor 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 § 23, nr. 1-4, i henhold til stk. 1, nr. 1.

3F Transport, Kampmannsgade 4, 1790 København V.

København, 6. januar 2025

ATT: Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

info@fstyr.dk og mawl@fstyr.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel og buskørsel

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til "udkast til bekendtgørelse om lov om godskørsel og lov om buskørsel."

Vi bemærker, at høringen finder sted, mens Folketinget fortsat behandler lovforslaget om ændring af buskørselsloven (L 107). Vi ser gerne, at bekendtgørelser, der bygger på et endnu ikke vedtaget lovgrundlag, fremsendes i høring, når lovforslaget er endeligt vedtaget. En sådan fremgangsmåde vil kunne sikre en mere reel, fair smidig og effektiv proces for alle parter.

Til støtte for dette vedhæfter vi vores tidligere fælles høringssvar med DPT, Dansk Person Transport samt 3F Transports eget høringssvar fra august 2024. Disse høringssvar fremhæver en række centrale bemærkninger, der fortsat er relevante i forhold til de foreslåede ændringer.

Fremover anbefaler vi, at Færdselsstyrelsen 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.

Vi ser frem til en afklaring og håber, at vores bemærkninger bliver taget alvorligt.

På vegne af 3F Transport

Venlig hilsen,

Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,

Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: hans.graversen@3f.dk +45 21497230

3F Transport, Kampmannsgade 4, 1790 København V.

København, 22. august 2024

ATT: Transportministeriet,

ldj@trm.dk
jmb@trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til "udkast til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

3F Transport skal indledningsvis bemærke, at lovforslagene er en stor pakke, der har en række afledte konsekvenser ikke mindst, når pakken ses i sammenhæng med en stribe øvrige forslag vedr. såkaldte regelforenklinger i forhold til blandt andet transportområdets uddannelser og kørsel med varebiler.

Ønsker om "Regelforenklinger for vejtransportvirksomheder" er overordnet set naturligvis helt reelt og helt naturligt ønske som led sikringen af branchens løbende udvikling. Men det havde været både ønskværdigt og klogt, om transportministeriet og transportministeren havde indledt arbejdet med regelforenklinger med en bred konsultation i branchen med henblik på i fællesskab at drøfte de ideer, hvoraf nogle nu er blevet til konkrete lovforslag.

Normal, dansk demokratisk tradition havde tilsikret, at en sådan helhedsorienteret fase havde gået forud for tilblivelsen af lovforslaget - med henblik på at indhente øvrige input fra en bred facette af interessenter i transportbranchen. Herunder organisationerne for de lønmodtagere, der hver eneste dag bidrager til at holde Danmark kørende. Dette kunne og burde have været gjort på flere måder. Eksempelvis via bilaterale drøftelser, temamøder for branchen og i de råd og fora, der findes for transportbranchens aktører.

3F Transport skal understrege, at regelforenklinger kun er gode og fornuftige, hvis man som led i arbejdet husker formålet med de regler, man vil forenkle. Og hvis man tilsikrer, at eksempelvis ændrede regler ikke forringer løn, arbejdsvilkår og beskyttelse af de ansatte, rammevilkår, der sikrer sund og fair konkurrence samt ikke mindst sikkerheden i trafikken.

Her ses desværre en række markante ændringer til ugunst for såvel ansatte som virksomhedernes konkurrencevilkår og trafiksikkerheden i flere dele af de forslag, der er sendt i høring. Det er en ganske omfangsrig pakke af ændringer, der har en række ganske store konsekvenser for branchens operatører. 3F Transports høringssvar vil således ændringsforslagene punkt for punkt, idet 3F Transport håber, det kan føre til omtanke, grundige diskussioner og en fornyet tilgang til regelforenklinger.

3F Transports bemærkninger og svar på hver enkelt ændringsforslag:

- **Restancekravene, som fastsætter en grænse for ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige for både virksomheder og transportledere, fjernes.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede lempelse for restancekravet.

Baggrund for nuværende regel: Reglen er lavet for at mindske antallet af personer, der spekulerer i gæld og/eller er dårlige til at drive forretning. Og desuden for at højne niveauet for fair og sund konkurrence og færre administrative byrder med gældsinddrivelse og "håndtering" af konkursryttere og personer, der spekulerer i at drive forretning på basis af gæld til det offentlige.

Konsekvens af forslag: Fjernelse af restancekravet åbner op for, at flere med forfalden gæld, får mulighed for at få udstedt tilladelser. Det er u hensigtsmæssigt, at personer bag gæld til det offentlige, kan få udstedt flere tilladelser og dermed flere muligheder for at opbygge gæld til det offentlige, blot ved at fjerne et restancekrav. Det kan således medvirke til mere unfair konkurrence betalt af gæld til skatteyderne og hæderlige vognmænd, der driver en sund forretning.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.

- **Forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, så der er flere måder at opfylde kravet.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede forenkling.

Baggrund for nuværende regel: De nuværende regler giver en reel tilknytning til virksomheden, og dermed indsigt i virksomhedens drift.

Konsekvens af forslaget: De nuværende regler giver en reel tilknytning til virksomheden, og dermed indsigt i virksomhedens drift. Det er en fordel for både virksomheder og branchen generelt.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder, at forslaget bliver gennemført.

- **En række krav til chaufførvikarvirksomheder fjernes, så det er lettere at opnå tilladelse samt øge fleksibilitet i branchen.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede lempelse for vikarbureauer:

Baggrund for nuværende regler: Forslaget vedrører afskaffelse af en godkendelsesordning for vikarbureauer der udlejer sine ansatte til erhvervsmæssig personbefordring, erhvervsmæssig buskørsel eller til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøj eller vogn-tog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg. i Danmark. Ordningerne mindsker i dag mulighederne for spekulation og kreative veje til at udøve social dumping og unfair konkurrence. Samtidig placerer de nuværende regler entydigt ansvaret i forhold til arbejdsgivers forpligtelser.

Konsekvens af forslaget: Risikoen for, at flere sager om social dumping og løndumping vil se dagens lys stiger markant, fordi virksomheder med tvivlsom forretningsdrift og ønske om at flygte fra ansvaret som arbejdsgiver får øgede muligheder for at lave kreative virksomhedskonstruktioner i lighed med såkaldte postkasseselskaber.

Vikarbureauerne vil ikke være tilgængelige på færdselsstyrelsens hjemmeside som godkendte virksomheder til at drive vikarbureau. Det mindsker mulighederne for indsigt og kontrol. Samtidig skal vikarbureauets transportleder som en konsekvens af afskaffelsen ikke længere gennemføre et bus- eller godsvognmandskursus og bestå en prøve, der er godkendt af Færdselsstyrelsen. Dette medfører alt andet lige ringere soliditet og professionalisme i transportbranchen. Afskaffelsen forringer desuden vikarbureauets kendskab til transportbranchens mange udfordringer, og som en konsekvens heraf, alt andet lige også en forringelse af kvalifikationerne blandt de vikarer, der udsendes til transportvirksomhederne

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.

- **Definition for erhvervsmæssig buskørsel ændres, så loven kun omfatter de professionaliserede buskørselsvirksomheder.**

Baggrund for de nuværende regler: I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervsmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) som udføres mod vederlag, eller*
- 3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervsmæssig buskørsel. Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervsmæssig personbefordring. Der er således tale om en ganske stor ændring og deregulering.

Konsekvens af lovforslaget: Gennemføres lovforslaget, går det en række konsekvenser, der kan føre til en de facto afregulering af persontransporterhvervet. Det skyldes, at forslagets lempelser betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervsmæssig buskørsel.

Det betyder, at en hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervsmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål. 3F Transport står ikke alene med denne bekymring. Derfor har 3F Transport tillige afsendt et fælles høringssvar for så vidt angår bus/persontransportområdet sammen med arbejdsgiverne i Dansk Person Transport. **(Se bilag 1).**

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.

- **Tilladelseskravet for busudlejning og busudlån uden fører fjernes.**

Baggrund for de nuværende regler: Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 1 a, at der er krav om tilladelse, hvis man udlejer eller udlåner køretøjer indrettet til befordring af flere end ni personer, føreren medregnet. Tilladelsesordningen indebærer, at man stiller de samme krav til markedsadgang ved udlejning eller udlån af busser, som til den der udfører erhvervsmæssig buskørsel. Ikkeerhvervsdrivende foreninger, klubber m.v. kan dog tilladelsesfrit udlåne busser til en anden ikkeerhvervsdrivende forening, klub m.v., jf. buskørselslovens § 1 a, stk. 2, så længe der er tale om lån uden betaling, men private borgere kan ikke udleje eller udlåne busser.

Konsekvens af forslaget: Hvis det bliver nemmere at drive virksomhed ved udlejning af busser, vil udbuddet alt andet lige stige. Samtidig vil det blive nemmere for privatpersoner at kunne gøre brug af disse lejede busser, idet de samtidig må køre tilladelsesfrit jf. forslaget om lempelse af kravene til erhvervsmæssig buskørsel. Forslaget risikerer dermed underminere behovet for vognmændenes kørsler.

Hertil går forslaget imod den gældende lovs argumentation for regulering pga. færdselssikkerheden, når et øget udbud af lejebusser til "amatørchauffører" kan medføre øget usikkerhed på vejene. 3F Transport står ikke alene med denne bekymring. Derfor har 3F Transport tillige afsendt et fælles høringssvar for så vidt angår bus/persontransportområdet sammen med arbejdsgiverne i Dansk Person Transport. **(Se bilag 1).**

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder, at forslaget bliver gennemført.

- **Ordlyden i både buskørselsloven og godskørselsloven ændres, så der bruges en ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen.**

Baggrund for de nuværende regler: Forskellig forvaltningstradition i henholdsvis Danmark og EU og dermed opståede forskellige i ordlyd.

Konsekvens af forslaget: Der skabes sammenhæng, ensartethed og en reel forenkling.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport kan støtte, at forslaget bliver gennemført, så der er ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen, idet det forekommer både logisk, hensigtsmæssigt og i øvrigt administrativt lettere.

- **Tilladelser til sygetransport udstedt med hjemmel i den tidligere taxilov, som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog højst indtil den 31. marts 2028.**

Baggrund for de nuværende regler: Ændringer af tidligere lovgivning.

Konsekvens af forslaget: Forenklinger og sammenhæng.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport kan støtte den foreslåede ændring af tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere lovgivning på taxiområdet, og som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges til den 31. december 2026.

3F Transport ser dog frem til at skulle en revision af taxiloven fører til, at udførelse af sygetransport gøres til en særskilt anvendelse, bør det klart defineres, hvad der anses som sygetransport, og under hvilke vilkår kørslen kan udføres. 3F Transport holdning, at kørsel som sygetransport skal defineres restriktivt og indskrænkende i forhold til taxikørsel. Vi mener, at sygetransport skal defineres som kørsel med personer, der skal til sundhedsfaglig behandling. Derudover skal der gælde samme krav til tilladelsesindehaveren, chauffører og køretøj, som der gælder til nuværende erhvervsmæssig persontransport, jfr. taxiloven. Der bør ligeledes være fokus på registrering af kørslen i forhold til skattebetalinger og arbejdsvilkår.

På vegne af 3F Transport

venlig hilsen,
Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,
Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: hans.graversen@3f.dk +45 21497230

BILAG: Fælles høringshenvendelse fra 3F Transport og DPT, Dansk Person Transport

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 16. august 2024

Dansk PersonTransport (DPT) og 3F Transport: Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

DPT og 3F Transport repræsenterer henholdsvis de virksomheder, der i dag udfører erhvervsmæssig persontransport, og de chauffører, der står for selve kørslen.

DPT og 3F Transport har udarbejdet ét fælles høringssvar, fordi vi ønsker at sende et klart signal om, at vi står sammen som repræsentanter for branchen i vores holdning til det fremsendte lovforslag.

Det skal indledningsvis nævnes, at DPT og 3F Transport undres over, at transportministeren ikke har ønsket at inddrage transportbranchen f.eks. i regi af vejtransportrådet i udarbejdelsen af lovforslaget. Vi opfordrer ministeren til at sikre, at dette gøres fremadrettet.

Vi stiller os særligt skeptiske for lovforslagets foreslåede ændring af definitionen af erhvervsmæssig buskørsel. I sammenhæng hertil kan vi ikke støtte, at man ønsker at fjerne de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån. Liberaliseringen af disse – i sammenhæng med den foreslåede ændring af definitionen for erhvervsmæssig buskørsel – vil bane vej for uhensigtsmæssige konstruktioner og en de facto afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for etablerede danske virksomheder og ansatte.

Af den årsag mener vi, at lovforslaget som en samlet pakke vil føre til en uhensigtsmæssig liberalisering af erhvervet, der kan føre til en række af negative konsekvenser på kort og på lang sigt, herunder bl.a. ringere trafiksikkerhed og ringere mulighed for sikring af ordentlige arbejdsvilkår, samt unfair konkurrence.

Vi sender derfor en klar opfordring til, at lovforslaget ikke bliver fremsat i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så der undgås uhensigtsmæssige konsekvenser af det.

I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervsmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) *med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) *som udføres mod vederlag, eller*
- 3) *som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervsmæssig buskørsel.

Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervsmæssig personbefordring.

Det betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervsmæssig buskørsel.

Det betyder – i vores optik – at en hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervsmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål, hvilket dermed vil være en de facto afregulering af persontransporterhvervet.

Eksempler herpå:

En diskotekvirksomhed ønsker at tilføje en såkaldt partybus, som kan udlejes til grupper, der ønsker at benytte den. Kørsel med denne kræver i dag en tilladelse, ad kriterium 1 (kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden) og 2 (kørsel der udføres mod vederlag) er opfyldt. Da der imidlertid ikke er tale om virksomhedens primære formål, som er at drive diskotekvirksomhed, ses det, at kriterie 3 ikke er opfyldt, og det kræver derfor ikke længere tilladelse.

Det samme eksempel gør sig gældende, hvis f.eks. en tømrervirksomhed anskaffer en bus og udfører erhvervsmæssig buskørsel. Erhvervsmæssig persontransport er ikke virksomhedens primære formål, deraf opfyldes ikke kriterium 3, hvormed tømrervirksomheden kan drive persontransport tilladelsesfrit. I begge tilfælde vil det underminere de professionelle chauffører og vognmænd, samt føre til lavere trafiksikkerhed og ringere tryk for passagererne.

DPT og 3F Transport opfordrer derfor til, at den gældende regulering af erhvervsmæssig buskørsel bibeholdes, eftersom den sikrer fair konkurrence, ordentlige vilkår for chauffører, samt sikkerheden for passagererne og trafikken som helhed.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent



Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org



Jørn Hedengran
Forhandlingssekretær

3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
Tlf: +45 29179683
Mail: jorn.hedengran@3f.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Jeres ref.: 2024-756431

Dato: 06-01-2025

Høring over udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

ITD er generelt positivt indstillet overfor, at der ses på områder, hvor det giver mening at effektivisere og forenkle lovgivning. ITD har nedenstående bemærkninger til de forslag, der relaterer sig til godskørsel. Det bemærkes yderligere, at flere af ændringerne relaterer sig til forslag om lov af ændring af godskørselsloven, hvor ITD også har afgivet høringssvar.

For bestemmelser, der vedrører buskørsel, har ITD ingen kommentarer. Nedenstående relaterer sig derfor alene til ændringer vedrørende godskørsel.

Restancekravet fjernes

Der er tale om en konsekvenstilretning som følge af forslag til ændring af lov om godskørsel. Efter ITD's erfaring er kontrol af restance et af de punkter, der forlænger sagsbehandlingstiden, da der skal ventes på svar fra andre myndigheder. Som angivet i høringssvar til forslag om ændring af lov om godskørsel kan ITD bakke op om fjernelsen af dette krav.

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

ITD kan støtte op om, at kravet om at Transportlederen skal kunne kontaktes i ovenstående tidsrum fjernes. Kravet synes ufleksibelt, og det er svært at se, hvilket formål det tjener. Særligt for en mindre virksomhed, hvor transportlederen også selv kører lastbil, kan det synes ufleksibelt, da transportlederen kan have andre opgaver – eksempelvis med kunder i samme tidsrum eller have hviletid, hvis transportlederen udfører natkørsel.

Kursuskravet for transportleder fjernes

ITD kan støtte, at der fremadrettet alene stilles krav om beståelse af prøven, og at det er op til den enkelte at vurdere, om pågældende ønsker at gennemgå et kursus før prøven tages. 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 viden om driftøkonomi. For at undgå uprofessionelle aktører på markedet samt 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". Dette er vigtigt for at dæmme op for dumping på markedet samt undgå fremtidige konkurser.

ITD bemærker, at det allerede i dag kan påvirke transportlederensandel, hvis pågældende har været involveret i godkørselsvirksomheder, som er gået konkurs. ITD mener, at det er vigtigere at forebygge, og

at det derfor ved prøven bør sikres, at transportlederen har de økonomiske færdigheder til at kunne undgå økonomiske vanskeligheder. Dette er kun blevet vigtigere med ny lovgivning, der indfører flere afgifter og øgede omkostninger til administration. ITD opfordrer derfor til, at der ses på prøvens indhold – særligt hvad angår punkt E – og meget gerne i dialog med branchen.

Kravene til godkendelse af chaufførvikarvirksomhed fjernes

ITD kan støtte, 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 i tilfælde af 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. Ændringen fjernede dog også en del fleksibilitet for lån mellem danske virksomheder. Tilbage i 2015 frarådede ITD at fjerne denne ordning for danske virksomheder, og det glæder derfor ITD, at man nu ser på en lempelse.

Som nævnt i høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport), 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, hvilket også er nævnt i høringssvaret.

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.

Ændring af dokumentationskravet for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

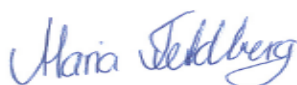
ITD kan støtte, at lønkravet fjernes, og at der foretages en individuel vurdering, da dette synes mere tidssvarende. Vurderingen bør dog være transparent for virksomhederne, så det er klart hvilke forhold, der lægges vægt på. Ligeledes må den individuelle vurdering ikke forlænge sagsbehandlingstiden.

Justering af betingelserne for udlejningskøretøjer uden fører i bekendtgørelse om godskørsel

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

Med venlig hilsen

ITD



Maria Feldberg
EU-chef

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2024-756431 Vor ref.: 24-217

Dato: 17.1.2025

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har modtaget høring over udkast til udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel.

Generelle bemærkninger

Formålet med bekendtgørelsesudkastene er at justere bekendtgørelserne i overensstemmelse med forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven. Lovforslaget er pt. under behandling i Folketinget, og lovforslaget har tidligere været i høring.

DTL skal henvise til DTLs høringssvar af 22. august 2024 til ovennævnte lovforslag (vedlagt).

Specifikke bemærkninger

Ad. 1. Restancekravet fjernes

Efter DTLs opfattelse så bør restancekravet bevares.

Kravet sikrer en vis grad af professionalisme i branchen. Samtidigt er det med til at sikre, 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 er bekendt med, at restancekravet har gjort, at kommende vognmænd har indgået afdragsordninger med Gældsstyrelsen og betalt deres gæld til det offentlige netop pga. restancekravet.

Færdselsstyrelsen har tidligere i et møde med DTL 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 således, at styrelsen først indhentede oplysninger om evt. gæld til det offentlige før, at man gik videre med sagsbehandlingen.

DTL er bekendt med, at man i forbindelse med 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.

Efter DTLs opfattelse så er restancekravet med til give sundere konkurrencevilkår, og at transportministeren nu foreslår at ophæve restancekravet, er efter DTLs opfattelse ikke hensigtsmæssigt.

Ad. 2. Kravet om at transportlederen kan kontaktes mellem kl. 10.00 – 14.00 fjernes

DTL er enige i, at kravet om, at transportlederen bør kunne kontaktes mellem kl. 10.00 til 14.00 på alle hverdage, bør ophæves. Kravet forekommer unødvendigt og bureaukratisk.

Ad. 3. Kursuskravet for transportledere fjernes

I udkastet til bekendtgørelse om godskørsel foreslås det, at kursuskravet for transportledere fjernes.

DTL er imod, at kursuskravet for transportledere fjernes.

DTL ønsker et højt fagligt niveau for den danske vognmandsbranche, og det er kursuskravet efter vores opfattelse med til at sikre.

Begrundelsen for kursuskravet var oprindeligt, at man fra dansk side ønskede et højt fagligt niveau i den danske vognmandsbranche.

Kravet om obligatorisk vognmandskursus er med til at sikre et vist fagligt niveau indenfor branchen. Man risikerer, at det høje niveau for den danske vognmandsbranche sænkes, uagtet at der forsat er et prøvekrav. En 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, fx økonomistyring.

Et prøvekrav uden tilknyttet kursuskrav vil ikke give samme garanti for, at tilladelsesindehaveren har et ønskeligt højt niveau. Der kunne drages en parallel til kravene til opnåelse af kørekort uden køreuddannelse. Et prøvekrav vil altid kun være en stikprøve-kontrol.

Hvis kursuskravet ophæves, vil det derfor efter DTLs opfattelse kræve, at prøverne gøres væsentligt mere omfangsrige, så de nødvendige faglige kvalifikationer dokumenteres.

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 der 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 det ikke længere vil være tilfældet, og 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 noget mere vanskeligt at sikre sig, at den kursusøveudbyder, man vælger, har den fornødne kvalitet.

Desuden skal det bemærkes, at kursuslængden 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.

En ophævelse af kursuskravet vil efter DTLs opfattelse også kræve, at kravene til selve prøveafviklingen skærpes for at undgå snyd.

Endeligt fremgår det ikke, hvem der fremadrettet skal stå for prøveafviklingen. Skal det være Færdselsstyrelsen selv?

Ad. 4. Kravene til godkendelse af chaufførvikarvirksomheder lempes

Hensigten bag de krav, der i den nugældende regler stilles til chaufførvikarvirksomheder, er, at den erhvervsmæssige udlejning skal ske inden for nogle lovgivningsmæssigt forsvarlige og betryggende rammer, ved at der i relation til udstedelse af godkendelsen stilles tilsvarende krav som ved udstedelse af en vognmandstilladelse.

DTL er yderst betænkelige ved helt generelt at fjerne kravet om vognmandstilladelse for at kunne drive chaufførvikarvirksomhed. 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 og skade ry og omdømme for både transportvirksomheder og chauffører.

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. Dette kan ende med at være en større administrativ byrde for det offentlige.

DTL kan dog godt tilslutte sig at fjerne kravet om, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer til effektivt og vedvarende at kunne forvalte sine transporter.

Det skal således være muligt at drive chaufførvirksomhed uden også at drive vognmandsvirksomhed.”

Ad. 5. Ændring af dokumentationskravet for transportslederens faktiske og vedvarende ledelse

DTL er enige i, at der skal være flere muligheder for at dokumentere, at en transportleder faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, som det følger af artikel 4, stk. 1, litra a, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Og at der fremover skal foretages en individuel vurdering af transportlederens øvrige ejer- og ledelsesforhold samt ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau.

Ad. 6. Justering af betingelserne for udlejningskøretøjer uden fører i bekendtgørelsen om godskørsel

Det fremgår at leje- eller leasingforholdet kan dokumenteres ved politiets opslag i Køretøjsregisteret, når lejerer er registreret bruger af udlejningskøretøjet.

Men hvis politiet af tekniske årsager ikke kan tilgå Køretøjsregisteret, så gælder der stadig et dokumentationskrav for lejerer, jf. § 24, stk. 6.

Efter DTLs opfattelse så betyder stk. 6, at lejerer vil være tvunget til at have leje- eller leasingkontrakten med i køretøjet. Lejerer har således ingen indflydelse eller viden om, hvornår politiet ikke kan tilgå Køretøjsregisteret af tekniske årsager.

Stk. 6. bør derfor slettes. Det må og skal være myndigheders problem, hvis deres systemer ikke virker, og i givet fald må politiet undlade kontrol af leje- eller leasingaftaler ind til de tekniske udfordringer med Køretøjsregisteret er løst.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Færdselsstyrelsen
Att.: Maria Winkel Lorenzen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 20. januar 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel

Dansk Erhverv har modtaget høringen den 6. december 2024. Efter aftale fremsendes Dansk Erhvervs høringssvar d. 20. januar 2025.

Bekendtgørelsesudkastene vedrører ændringer, der forudsætter, at L 107¹ bliver vedtaget. Vi opfordrer til, at bekendtgørelser, der baserer sig på et endnu ikke vedtaget lovgrundlag, sendes i høring, når lovforslaget er endeligt vedtaget, hvis grundlaget ændrer sig.

Vi skal i samme ombæring henviser til det fælles brev vedrørende ændringerne på busområdet², som er relevante for nærværende høring, ligesom vi skal henviser til vores høringssvar til lovforslaget.

Som det fremgår her, bakker vi ikke op om lovforslagets ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring. Som konsekvens heraf kan vi ikke støtte, at § 4 om tilladelsesfri kørsel udgår af buskørselsbekendtgørelsen.

Såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat, er det endvidere vores opfattelse, at bekendtgørelsesudkastet ikke tydeligt beskriver, hvordan det i praksis bliver sikret, at den foreslåede ændring af definitionen af erhvervsmæssig personbefordring ikke åbner for omgåelse af regler om tilladelseskrav. Det gælder både i forhold til udstedelse af tilladelse samt efterfølgende kontrol og tilsyn, herunder særligt politiets kontrol i vejsiden, som vil blive vanskeliggjort. Dansk Erhverv skal opfordre til, at der igangsættes et grundigt arbejde, der har til formål at sikre dette. Her bidrager branchen gerne.

Restancekravet fjernes

I bekendtgørelsesudkastene foreslås det at fjerne restancekravet for virksomheder og transportledere, hvilket er en konsekvens af lovforslaget. Dansk Erhverv noterer sig, at man ifølge EU-reguleringen skal leve op til et vandelskrav og kapitalkrav (hvor bl.a. tidligere konkurser indgår i vurdering), og anser denne regulering som tilstrækkelig til at undgå konkursryttere og andre brodnere

¹ L 107 - 2024-25: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven. (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

² L 107 Bilag 2 Fælles branchehenvendelse med anbefalinger til L107 om ændring af Busloven mv

kar. Det er dog vigtigt, at myndighederne er omhyggelige og systematiske i administrationen af disse regler ifm. udstedelse af tilladelse samt kontrol og tilsyn hermed.

Kravet om at transportledere kan kontaktes mellem kl. 10.00-14.00 fjernes

Dansk Erhverv kan støtte, at kravet om, at transportlederen bør kunne kontaktes mellem kl. 10.00 til 14.00 på alle hverdage, bliver ophævet.

Kursuskravet for transportledere fjernes

I bekendtgørelsesudkastene foreslås det, at kravet om, at transportledere skal gennemføre et obligatorisk kursus, udgår. Det vil dog stadig være påkrævet, at transportledere består en skriftlig prøve, der dokumenterer de nødvendige faglige kvalifikationer.

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 vi gerne ser dette afklaret i et endeligt forslag.

Kravene til godkendelse af chaufførvikarvirksomheder lempes

I bekendtgørelsesudkastene foreslås det, at man ikke længere skal have en fællesskabstilladelse til gods- eller buskørsel for at blive godkendt til at drive vikarvirksomhed, der må udlåne chauffører. Det vil sige, at en almindelig vikarvirksomhed ikke fremover vil skulle have en tilladelse til at drive gods- eller buskørselsvirksomhed for at kunne udlåne chaufførvikarer.

Det er afgørende, at der er regler på området for både danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder, der sikrer overholdelse af de lovbestemte krav om løn- og ansættelsesvilkår for chauffører, samt at der kan føres et effektivt tilsyn hermed. I den forbindelse finder Dansk Erhverv det problematisk, at der i høringsnotatet til L 107³ fremgår, at kravet om aflønning af chaufførvikarer fremover kun vil blive kontrolleret i forbindelse med ansøgning om tilladelse til chaufførvikarvirksomhed.

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 chaufførvikarer.

Ændring af dokumentationskravet for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

I bekendtgørelsesudkastene foreslås det, at Færdselsstyrelsen kan indhente transportlederens ansættelseskontrakt eller lignende aftale, hvor det vurderes nødvendigt, og at der fremover skal fo-

³ <https://www.ft.dk/samling/20241/lovforslag/L107/bilag/1/2942315.pdf>

retages en individuel vurdering af transportlederens øvrige ejer- og ledelsesforhold samt ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau i vurderingen af dokumentationskravet for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse. Dansk Erhverv kan støtte ændringen.

Justering af betingelserne for udlejningskøretøjer uden fører i bekendtgørelse om godskørsel

Det foreslås, at leje- eller leasingforholdet kan dokumenteres ved politiets opslag i Køretøjsregisteret, når lejeren er registreret bruger af udlejningskøretøjet.

Det følger dog af den nye bestemmelse i § 24, stk. 6, at hvis politiet af tekniske årsager ikke kan tilgå Køretøjsregisteret, gælder der stadig et dokumentationskrav for lejeren (virksomheden).

Dansk Erhverv kan ikke støtte, at lejeren (virksomheden) bliver pålagt denne forpligtelse i en situation, hvor lejeren (virksomheden) ingen indflydelse har på, om politiet af tekniske årsager eller andet ikke kan tilgå Køretøjsregisteret. Det er en urimelig pligt, som *de facto* tvinger lejeren (virksomheden) til altid at kunne fremvise dokumentationen (leje- eller leasingkontrakten). Den nye bestemmelse bør derfor udgå. 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 skal i øvrigt henvise til vores høringssvar vedr. vejledningsmateriale om implementering af EU's udlejningsdirektiv, som er afgivet til Færdselsstyrelsen d. 6. september 2024.

Dansk Erhverv mener generelt, at dokumentationskravet vedr. chaufførens ansættelsesforhold og leje-/leasingforhold i forbindelse med brug af udlejningskøretøjer helt bør afskaffes. Dansk Erhverv skal opfordre til at anvende artikel 4 i Udlejningsdirektivet, der muliggør at sætte lempeligere regler, således at kravet om medbringelse af ansættelseskontrakt og leje-/leasingkontrakt udgår. I regelforenklingsens ånd bør Færdselsstyrelsen tage denne sag op til fornyet overvejelse.

Tilladelsesordning for busudlejning uden fører afskaffes

I bekendtgørelsesudkastet foreslås det at fjerne reglerne om at det kræver en tilladelse svarende buskørseltilladelsen for at udleje/udlåne busser (§§ 5, 6 og 13). Forslaget er en konsekvens af lovændringen (ophævelse af buskørselslovens § 1 a). Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til denne regelforenklings, idet det bemærkes, at der ikke findes en tilsvarende ordning på godskørselsområdet. Lempelsen vil fx gøre det lettere for udlejningsfirmaer at udleje busser.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo

Fagchef for tung transport