

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Telefon 7221 8800

E-mail: info@trafikstyrelsen.dk

Hjemmeside:
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: **15. dec 2011**
Sagsnr.: **TS2010000-00007**

Sagsbehandler: LMB
Deres ref.:

Høringsnotat - revideret

vedrørende forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel
(Forenkling af tilladelseskravet, kontrol med overenskomster, ændring af Vej-
transportrådet, arbejdstid for selvstændige vognmænd, bødeforhøjelser m.v.)

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 17. oktober 2011 sendt udkast til forslag til lov om
ændring af godskørselsloven og busloven til høring hos de i bilag 1 nævnte
organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 1. november 2011.

Efter høringen er det besluttet, at lovforslaget alene skal omfatte to forhold,
nemlig bødeforhøjelser og hjemmel til at fastsætte regler om arbejdstid for
selvstændige vognmænd. De kommentarer, som er modtaget om de øvrige
elementer i det lovforslag, der var sendt til høring, vil indgå i de videre
overvejelser på området.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig det lovforslag, der var i høring
eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Danske Biludlejere

Følgende organisationer har ikke ønsket at afgive bemærkninger:

- Dansk arbejdsgiverforening (DA)

Trafikstyrelsen har herudover modtaget hørings svar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- Dansk Erhverv
- Dansk Erhverv – Arbejdsgiver
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- DTL's Arbejdsgiverforening

- Danske Busvognmænd
- Danske Speditører
- DI
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- 3F – Transport
- Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
- International Transport Danmark (ITD)

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Indkomne bemærkninger, der vedrører emner, der indgik i lovforslag nr. L 153, som blev vedtaget i Folketinget den 18. maj 2011, er ikke gengivet.

2. Forenkling af tilladelseskravet og forlængelse af gyldighedsperiode

Danske Speditører, Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, **DI Transport og ATL** og ITD støtter forslaget om en forenkling af tilladelseskravet ved en universaltilladelse til national og international kørsel, samt at tilladelser skal gælde i en længere periode.

Danske Busvognmænd noterer sig samtidig, at Trafikstyrelsen, som følge af den ændrede lovgivning, vil iværksætte et tilpasset tilsyn for at sikre, at vognmandsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for opretholdelse af tilladelserne.

DTL og ITD påpeger, at der bør indføres et målrettet og tilpasset tilsyn som følge af den administrative lettelse, som en universaltilladelse og forlængelse af gyldighedsperioden fra 5 til 10 år medfører.

Trafikstyrelsen har noteret sig ovennævnte synspunkter, som vil indgå i de videre overvejelser på området.

3. Kontrol med overenskomstkrauet.

Danske Busvognmænd finder det hensigtsmæssigt, at Trafikstyrelsen udstyres med forbedret bemyndigelse til at sikre, at den eksisterende bestemmelse om overholdelse af kollektive overenskomster overholdes.

DI/ATL, Dansk Erhverv Arbejdsgiver/DTL's Arbejdsgiverforening og 3F Transport hilser, i et fælles høringssvar, velkommen, at opstramning og effektivisering af kontrollen med overholdelsen af overenskomstkrauet i godskørselslovens § 6, stk. 4, henholdsvis buslovens § 18, stk. 2, indgår i loveforslaget. Det sker dels ved, at indehaveren af en tilladelse kan få pålæg om indsendelse af dokumentation for overholdelse af de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende overenskomster, dels ved at det bliver muligt for transportministeren at pålægge daglige eller ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende den påbudte

dokumentation, og desuden ved forhøjelse af bødestørrelserne, så det får en øget effekt.

Organisationerne udtrykker forundring over, at lovforslaget ikke indeholder en beskrivelse af det nævn til vurdering af overholdelse af overenskomstkrauet, som arbejdsmarkedets parter sammen med Trafikstyrelsen har drøftet omfang, opgaver og sammensætning af.

Organisationerne bemærker, at det er arbejdsmarkedets parter klare opfattelse, at finansiering af et nævn, der er nedsat med henblik på at effektivisere og skærpe myndighedskontrollen må påhvile myndighederne.

Organisationerne bemærker i øvrigt, at det er forkert, når det flere gange i lovforslagets bemærkninger under pkt. 4.2.1. og 4.4.2. anføres, at formålet med bestemmelserne om påbud og tvangsbøder er at sikre bedre kontrol med overholdelsen af de kollektive overenskomster, idet formålet må være at sikre overholdelsen af godskørselslovens § 6, stk. 4.

DTL er af den opfattelse, at Trafikstyrelsen skal nedsætte og finansiere et nævn til en overenskomstmæssig vurdering i forbindelse med kontrollen af overholdelsen af overenskomsten.

ITD støtter ikke forslaget om indsættelse af en § 6, stk. 5, da ITD er imod § 6, stk. 4. ITD mener endvidere, at den negative foreningsret ikke respekteres ved forslaget, og at det medfører en byrde for de virksomheder, der har ansat chauffører og ikke har indgået overenskomst, idet transportministeren bemyndiges til at kunne pålægge virksomhederne at indsende dokumentation for aflønning af chauffører efter gældende overenskomst.

Trafikstyrelsen ser ikke grundlag for, at et overenskomstnævn skal finansieres af staten, ligesom styrelsen ikke mener at kunne varetage sekretariatsbetjening af et eventuelt nævn, der skal foretage en overenskomstmæssig vurdering i en sag, som styrelsen efterfølgende skal træffe afgørelse i.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

4. Påbud og tvangsbøder

Danske Busvognmænd kan med forbehold tilslutte sig den foreslåede mulighed for udstedelse af tvangsbøder. Danske Busvognmænd mener, at påbud om indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår alene skal kunne udstedes i de tilfælde, hvor der er tale om en formodet manglende overholdelse. Instrumentet bør ikke benyttes som led i en systematisk kontrol.

ITD er imod, at tvangsbøder ikke kan påklages til en anden administrativ myndighed. Ifølge foreningen betyder det, at uanset hvilke krav organisationerne kommer med, kan disse blive imødekommet af Trafikstyrelsen og med den konsekvens, at der straks idømmes tvangsbøder, hvis virksomheden ikke samarbejder. ITD finder dette stærkt betænkeligt og mener, at en tvangsbøde altid skal kunne påklages.

Trafikstyrelsen ville alene påbyde indsendelse af relevant materiale i forbindelse med dokumentation for overholdelse af overenskomstkrauet,

såsom ansættelseskontrakter og lønsedler med underliggende bilag (kørselsrapporter/ugesedler/dagsedler).

Med hensyn til Danske Busvognmænds kommentar til, at påbud om indsendelse af dokumentation for overholdelse af overenskomstkravet alene skal udstedes i de tilfælde, hvor der er tale om formodet manglende overholdelse, var Trafikstyrelsen indstillet på at ændre denne del af lovforslagets bemærkninger, da det strider imod forbuddet mod selvinkriminering at påbyde nogen, som er mistænkt for at have begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, at tilvejebringe oplysninger, der kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Påbud om indsendelse af dokumentation for overholdelse af overenskomstkravet og eventuelle tvangsbøder som følge af manglende opfyldelse heraf ville således kun finde sted i forbindelse med systematisk kontrol.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

5. Ændring af Vejtransportrådet

DI Transport og ATL kan støtte, at Vejtransportrådet skrives ud af godskørselsloven.

Danske Speditører kan støtte, at Vejtransportrådet i dets nuværende form ophører og at dets administrative opgaver overføres til administrativ behandling. Danske Speditører ønsker tillige at deltage, såfremt der nedsættes et råd til at styrke strategi- og politikindsatsen på området og fremme koordineringen af regulering på transportområdet.

Danske Busvognmænd er enig i, at Vejtransportrådet med fordel kan nedlægges under forudsætning af, at Rådet i dets nuværende form erstattes af et politisk forum med fokus på strategi- og politikudvikling. Dog efterlyses en uddybning af, hvorledes transportministerens bemyndigelse til at træffe afgørelse skal anvendes.

ITD kan støtte forslaget om, at Vejtransportrådet ikke længere skal reguleres i godskørselsloven. ITD foreslår, at der i stedet nedsættes relevante udvalg ad hoc, hvor erhvervets organisationer, herunder ITD, er repræsenteret. I sådanne udvalg, der i givet fald kan opløses, når kommissorierne er opfyldt, er det muligt med en god og aktuel dialog om konkrete sager mellem erhvervsorganisationerne, transportministeren, Transportministeriet og de berørte styrelser.

DTL ønsker ikke, at Vejtransportrådet nedlægges, men at det bevares og tilpasses – desuden foreslås hyppigere møder i Rådet, f.eks. 3 – 4 møder årligt.

3F kan ikke tilslutte sig, at Vejtransportrådet ikke længere reguleres af loven. 3F foreslår, at Rådet fastholdes i loven og fremover består af transportministeren som formand, 9 medlemmer udpeget af transportministeren, branchen samt af enkelte medlemmer af Folketingets Trafikudvalg. De finder, at Vejtransportrådet er særdeles relevant i den form, som det oprindeligt var tænkt, fordi Vejtransportrådet både giver transportorganisationerne mulighed for en direkte dialog og samtidig mulighed

for indflydelse på transporterhvervets udfordringer omkring lovgivning, ligesom den direkte dialog med professionelle

folk fra organisationerne ses som en fordel for Transportministeriet, folketingsmedlemmer og myndigheder.

Rådets nuværende opgaver som f.eks. sagsbehandling og afgørelsesvirksomhed skulle efter lovforslaget overgå til Trafikstyrelsen, der, i lighed med andre sædvanlige opgaver, skulle udarbejde oplæg til transportministerens godkendelse.

Trafikstyrelsen har fundet, at Vejtransportrådet ikke længere skulle reguleres i loven. Baggrunden herfor var, at det giver ministeren større frihed til at fastsætte, hvordan drøftelser skal foregå. I dag findes der allerede mulighed for politiske drøftelser i Folketingets Transportudvalg og for drøftelser med branchen i Godstænketanken. Herudover kan en minister til enhver tid skabe et forum til at drøfte relevante emner. De muligheder ville fortsat være til stede.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

6. Arbejdstid for selvstændige vognmænd

Danske Busvognmænd anbefaler, at reglerne, som skal fastsættes på dette område, udformes så de giver et minimum af administrative og økonomiske byrder for virksomhederne. Foreningen finder det f.eks. uhensigtsmæssigt, at fartskriveroplysninger fremadrettet skal benyttes til kontrol af arbejdstidsdirektivet.

DTL noterer sig, at der med lovforslaget bliver skabt en hjemmel til implementering af arbejdstidsdirektivets krav om at omfatte selvstændige vognmænd. DTL mener, at direktivet er urimeligt, overflødigt og håbløst at administrere.

ITD understreger, at foreningen ikke er og aldrig har været tilhænger af, at selvstændige vognmænd skal være underlagt arbejdstidsdirektivets bestemmelser. Dog anerkendes, at Danmark nu er forpligtet til at implementere bestemmelsen i dansk ret. ITD forventer i denne forbindelse, at ikke kun overenskomstbærende organisationer, men også ITD, bliver inddraget i arbejdet om udmøntning af danske regler om arbejdstidsregler for selvstændige vognmænd.

DI Transport og ATL opfordrer Regeringen til i EU-regi at arbejde for, at selvstændige, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, ikke omfattes af reglerne, der ifølge DI Transport og ATL vil øge de administrative omkostninger for selvstændige betragteligt uden at have effekt på f.eks. trafikikkerheden, da reglerne for køre- og hviletid synes tilstrækkeligt.

Trafikstyrelsen agter at inddrage branchens organisationer i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelse til implementering af arbejdstidsdirektivets bestemmelser for selvstændige vognmænd.

7. Bødeforhøjelser

Danske Busvognmænd og DTL kan tilslutte sig de foreslåede bødeskærper, herunder forslagets bestemmelser om absolut kumulation.

Dansk Erhverv finder det naturligt, at bødeniveauet reguleres efter prisudviklingen.

Danske Speditører mener ikke, at bødeniveauet har afgørende betydning for overholdelse af lovens bestemmelser. Der bør i stedet sættes på mere kontrol.

3F ønsker, at kontrolindsatsen for overtrædelser af godskørselsloven forøges væsentligt samt at straffen for overtrædelser bør skærpes væsentligt. F.eks. bør bøden for at køre uden vognmandstilladelse forhøjes til minimum 12.000 kr.

DI Transport og ATL mener, at bødeniveauet såvel som bødestrukturen bør være ensartet i EU af hensyn til konkurrenceevnen. Det findes således uhensigtsmæssigt, såfremt Danmark får et bødeniveau, der er markant højere end resten af EU. Som følge heraf findes det ligeledes overflødigt at indføre absolut kumulation.

ITD savner troværdig begrundelse for, at bødeniveauet for overtrædelse af bus- og godkørselsloven skal forhøjes. ITD henstiller til, at de foreslåede bødesatser gennemgås detaljeret endnu en gang, og at de nuværende bødesatser generelt kun sættes i vejret, når der er tale om grove og bevidste overtrædelser af lovgivningen. ITD fremkommer i denne forbindelse med eksempler på overtrædelser, som skyldes fejl og forglemmelser.

Det er endvidere ITD's opfattelse, at der ved førstegangsforsøelser kun gives en advarsel og at der herefter kun gives en mindre bøde. Kun ved flere og grovere overtrædelser vil skærpede bøder komme på tale. Herefter efterlyses større fleksibilitet i bødefastsættelsen end en tabel.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at det er uhensigtsmæssigt at have et så utidssvarende bødeniveau som det nuværende, da det ikke er befordrende for at håndhæve den lovgivning, som bl.a. skal være med til at øge trafiksikkerheden. Styrelsen er endvidere af den opfattelse, at en lempelse af straffen som foreslået af ITD for overtrædelse af bus- og godskørselsloven vil fjerne incitamentet til at overholde reglerne.

Trafikstyrelsen har ladet bestemmelsen om absolut kumulation udgå af lovforslaget, da der ikke er tungtvejende grunde til at fravige straffelovens principper om udmåling af bødestraf. Forslaget om en minimumsbøde udgår ligeledes af lovforslaget. I stedet indføres en bestemmelse, hvorefter der ved bødestraffens udmåling lægges vægt på overtræderens økonomiske gevinst indføres.

8. Firmakørsel

DI Transport og ATL kan støtte, at definitionen af firmakørsel udvides.

ITD har ingen bemærkninger til forslaget om, at definitionen af firmakørsel udvides, således at den også omfatter kørsel i et køretøj uden fører. Desuden bemærkes, at det fortsat fremgår af anden lovgivning, at registreringsattesten skal medbringes under kørslen – herunder f.eks. "Bekendtgørelse om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg § 4, stk. 2.

FDL er af den opfattelse, at der ved firmakørsel mangler en godkendelse fra Trafikstyrelsen. En godkendelse, som klart dokumenterer, at aktiviteten kun er en hjælpefunktion i virksomhedens samlede drift. Det samme dokument bør ligge til grund for registrering til firmakørsel i den pågældende virksomheds navn. FDL henviser til, at det i dag er for nemt for useriøse vognmænd, som ingen vognmandstilladelser har, at registrere en lastbil til firmakørsel, fordi det i dag kun krævet et CVR-nr.

Det fremgik alene af lovforslagets bemærkninger, at kravet om, at registreringsattesten skal medbringes i køretøjet under udførsel af firmakørsel, ophæves.

Trafikstyrelsen finder ikke anledning til at indføre et godkendelseskrav som foreslået af FDL. Det vil udgøre en betydelig administrativ byrde for erhvervslivet og Trafikstyrelsen.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

9. Øvrige emner

9.1. Varebiler

DTL savner, at varebiler under 3.500 kg, der udfører godskørsel for fremmed regning, også omfattes af tilladelseskravet, som det f.eks. er tilfældet i Sverige, hvor der efter DTL's oplysninger er 6.900 varebiler under 3.500 kg (lätt lastbil), som har godskørselstilladelse.

Det er 3Fs opfattelse, at den nuværende vægtgrænse på 3.500 kg giver anledning til skævvridning af konkurrenceforholdene mellem lastbiler, der vejer over 3.500 kg og varebiler under 3.500 kg, der kan køre stort set uden nogen form for regulering. 3F og DTL påpeger i denne forbindelse kontrolaktioner gennemført af SKAT, hvor sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft har kunnet konstateres. Det er 3F's og DTL's opfattelse, at indførelse af krav om godskørselstilladelse for varebiler under 3.500 kg vil medvirke til, at der skabes ordnede forhold og lige konkurrencevilkår.

DI Transport og ATL noterer sig, at der i lovforslaget ikke er lagt op til en ændring af vægtgrænsen, således at varebiler omfattes af tilladelseskravet. I denne forbindelse nævnes rapporten fra Kommissionen fra juli 2010 – "Final Report – Light Goods Vehicles in the Road Transport Market of the European Union", der fastslår, at der ikke er væsentlig unfair konkurrence mellem lastbiler og varebiler.

Endvidere anbefaler DI Transport og ATL, at såfremt vægtgrænsen ændres, bør dette fastlægges på EU-niveau og fremgå eksplicit af loven og ikke ved bekendtgørelse.

Trafikstyrelsen finder det ikke tilstrækkeligt dokumenteret, at varebiler er et konkurrenceforvridende alternativ til lastbiler. Trafikstyrelsen er desuden af den opfattelse, at den ønskede regulering næppe vil kunne medføre den ønskede stramning, som formentligt snarere findes gennem initiativer og øget samarbejde mellem SKAT og Politiet. Der ses derfor ikke at være tungtvejende årsager til at indføre en dansk særregel på området.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

9.2. Registrerede traktorer

3F og DTL påpeger, at mange vognmænd er i direkte konkurrence med registrerede traktorer, der udfører godskørsel for fremmed regning.

3F anfører endvidere, at godskørsel i en del tilfælde er blevet overtaget af registrerede traktorer i stedet for lastbiler, og at det er utilfredsstillende, at rammevilkårene er så forskellige. Foreningen er af den opfattelse, at der vil kunne skabes ordnede forhold og lige konkurrencevilkår ved at lade registrerede traktorer, der udfører godskørsel for fremmed regning, omfatte af tilladelsespligten.

Trafikstyrelsen finder, at registrerede traktorer ikke bør omfattes af tilladelseskravet i godskørselsloven, da det ikke er dokumenteret, at godskørsel med traktorer har et sådant omfang, at det kan bære indførelse af en dansk særregel på området.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

9.3. Ændring af domstolsprøvelsen ved tilbagekaldelse af tilladelser

3F og DTL foreslår, at domstolsprøvelsen af en tilbagekaldelse af en tilladelse skal kunne indbringes for domstolene af tilladelsesindehaveren efter de almindelige civilretlige regler og at en indbringelse for domstolene skal have opsættende virkning.

Trafikstyrelsen havde valgt ikke at lade en ændring af domstolsprøvelsen fra strafferetsplejens former til den civile retsplejens former indgå i lovforslaget. Trafikstyrelsen ville ved retlig prøvelse afsøge mulighederne for domstolsprøvelse i strafferetsplejens former.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

9.4. Automatisk afregistrering af lastbil ved ophør af vognmandstilladelse

3F foreslår, at ophør af en vognmandstilladelse skal betyde afregistrering af lastbilen i lighed med, at man undlader at betale forsikring, vægtafgift eller vejbenyttelsesafgift. Dette skyldes, at der, når virksomheden ikke længere har vognmandstilladelser, ikke er noget grundlag for fortsat registrering. 3F anser forslaget som et led i bekæmpelsen af konkursrytteri. 3F bemærker, at forslaget muligvis hører under Skatteministeriets ressort.

Trafikstyrelsen har vurderet, at konkursrytteri kan imødegås ved andre bestemmelser og tiltag, som f.eks. kravet i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 7, 2. led, om god skik.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området.

9.5. Kursus- og kapitalkrav

3F og DTL er tilfredse med, at de danske særkrav om kursus og egenkapital i forbindelse med erhvervelse af godkørselstilladelse ifølge lovforslaget forbliver uændrede.

DI Transport og ATL finder det væsentligt, at de danske regler ikke er diskriminerende over for danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre lande. Således findes de danske særregler, der afviger fra EU-reglerne, uhensigtsmæssige.

Trafikstyrelsen har noteret sig ovennævnte synspunkter.

9.6. Syge- og retshjælpforsikring

ITD kan støtte forslaget om, at der sker en tilpasning af bestemmelsen om, at den registrerede ejer eller bruger af et motorkøretøj hæfter overfor føreren af køretøjet og andre personer, som er tilknyttet dennes virksomhed, således at vægtgrænsen for motorkøretøjet hæves fra 3.000 kg til 3.500 kg. Dog gøres opmærksom på, at næsten alle vognmandsvirksomheder i dag tegner en syge/retshjælpforsikring, og at denne er tilstrækkelig og efter ITD's opfattelse medfører, at der ikke fremover bør stilles krav om en sikkerhedsstillelse.

Trafikstyrelsen henviser til godsbekendtgørelsens § 15, hvoraf det fremgår at opfyldelse af kravet i lovens § 16 b, stk. 4, bl.a. kan ske ved tegning af en forsikring eller ved sikkerhedsstillelse. Trafikstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at indskrænke disse valgmuligheder.

De fremførte synspunkter vil indgå i de videre overvejelser på området

9.7. Overenskomstkrauet i henhold til § 6, stk. 4

Danske Speditører ønsker kravet om, at en tilladelsesindehaver skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, ophævet.

ITD er af den opfattelse, at spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår bør fastsættes af arbejdsmarkedets parter og uden indblanding fra myndighedernes side. ITD anfører, at årsagen til at indføre § 6, stk. 4 ifølge bemærkningerne til 1973-loven var, at vognmændene ikke skulle konkurrere på løn og dermed sørge for overholdelse af færdselssikkerheden. ITD anser ikke færdselssikkerheden for relevant i forhold til overenskomsten og henviser til anden lovgivning, hvis formål er at højne færdselssikkerheden – herunder regler om køre- og hviletid samt uddannelse af chauffører.

Trafikstyrelsen har noteret sig ovennævnte synspunkter, som vil indgå i de videre overvejelser på området.

9.8. Anvendelse af lånte chauffører og chaufførvikarer

ITD står uforstående overfor, at godskørselslovens § 6 a ikke er behandlet i forbindelse med lovforslaget, da det er foreningens opfattelse, at bestemmelsen strider imod EU-retten. Det samme gælder kravet om, at udenlandske vikarer alene må køre på dansk territorium, hvis det udenlandske

vikarbureau er godkendt af Trafikstyrelsen. Det er foreningens opfattelse, at bestemmelsen hindrer fri bevægelighed.

Trafikstyrelsen har noteret sig ovennævnte synspunkter, som vil indgå i en juridisk udredning af forhold omkring EU-retten.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Dansk Arbejdsgiverforening
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Erhverv
Dansk Kollektiv Trafik
Dansk Taxi Råd
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Fagligt Fælles Forbund
FDL Frie Danske Lastbilvognmænd
International Transport Danmark
Kommunernes Landsforening
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Trafikselskaberne i Danmark
Økonomisk Forening for Persontransport