

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2023-530785
08-10-2024

Høringsnotat

Bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.

Færdselsstyrelsen har den 9. april 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. maj 2024.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Interreg 6A projekt "DanGer112", 3F Transport – Reddernes Udviklingssekretariat (3F), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), DTL – Danske Vognmænd (DTL), Morten Christiansen direktør og indehaver af Autotransporten København ApS, Dansk Erhverv, Danske Beredskaber, Region Nordjylland, Region Hovedstaden og Region Midt.

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.

Tilføjet den 8. oktober 2024

Færdselsstyrelsen har opdateret høringssnotatet med behandling af høringssvarene fra Danske Beredskaber, Region Nordjylland, Region Hovedstaden og Region Midt den 8. oktober 2024, da styrelsen er blev opmærksom på, at høringssvarene ved en fejl har været behandlet som ministerielle høringssvar.

Som følge af opdateringen af høringssnotatet er nummeringen af høringssnotatets afsnit blevet ændret.

1. Generelle bemærkninger (Opdateret den 8. oktober 2024)

3F bemærker, at bekendtgørelsesudkastet indeholder nødvendige opdateringer og ændringer, som imødekommer udrykningsaktørernes behov. Derudover liberaliseres tilladelseskravet for aktører, der udfører myndighedsopgaver med udrykning på baggrund af en aftale. Overordnet støtter 3F de foreslåede ændringer i udrykningsbekendtgørelsen.

Region Nordjylland bemærker, at de anerkender tilføjelsen af det regionale sundhedsberedskab i § 2, stk. 1, nr. 4, og optimeringen omkring private aktørers udrykningstilladelse i § 2, stk. 3.

2. Udrykning til alvorlig sygdom (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Region Nordjylland bemærker, at "alvorlig sygdom" bør tilføjes som en særskilt kategori under § 1, stk. 1, for at sikre de juridiske betingelser i tilfælde af udrykningskørsel ved alvorlig sygdom.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker at, tilfælde af alvorlige sygdomme ikke medfører behov for udrykningskørsel. I tilfælde, hvor en person med alvorlige sygdom har behov for akut behandling, vil situationen falde under personredning i § 1, stk. 1, nr. 2, om personredning. Kommentaren giver således ikke anledning til ændring af § 1.

3. Udrykning til opretholdelse af kritisk infrastruktur (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at det lægges til grund, at et hensyn til retablering og/eller beskyttelse af kritisk infrastruktur er omfattet af § 1. Kritisk infrastruktur kan være tog, lufthavne, havne, energiforsyning, kommunikationstjenester mv., og hvis der er uheld på disse, kan der være risiko for brand eller personskade. Skadevirkning vil typisk være afledte konsekvenser i form af manglende forsyning, manglende kommunikation, og deraf opstået skade eller fare derfor, samt fare for ikke at kunne tilkalde hjælp ved separat skade. Begrebet vil også skulle dække en række vitale operatører, der skal komme ud og hjælpe ved hændelsen, fx en ressourceperson eller speciel teknisk bistand, fx til at løfte meget tungt materiel, lukke for gas, strøm eller lignende. På området har nogle aktører en udrykningstilladelse, og andre har ikke. I alle situationer har beredskabet brug for hurtig assistance. Hensynet til opretholdelse af kritisk infrastruktur anses som et udrykningsrelevant hensyn.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at behovet for at foretage udrykningskørsel i forbindelse med opretholdelse af kritisk infrastruktur, som er omfattet af bekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 7, om varetagelse af udrykningskørsel, når det er nødvendigt af hensyn til afværgelse af omfattende skader i øvrigt, skal overvejes og inddrages i vejledningen om udrykningskørsel i det omfang, det anses som relevant.

4. Udrykning til miljøuheld (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at brand- og redningsopgaver er samlet og "forureningsuheld" slettet. Danske Beredskaber foreslår at tilføje udtrykket "miljøuheld", da formuleringen så er i tråd med beredskabslovens ordlyd om de opgaver, som beredskabet varetager. En fjernelse af "forureningsuheld" kan blive fejltolket som en fjernelse af muligheden for at køre udrykningskørsel til miljøuheld, hvis man alene læser udrykningsbekendtgørelsen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at "forureningsuheld" genindsættes i bekendtgørelsens § 1 med det formål at forebygge tvivl om, hvorvidt udrykningskørsel må foretages i forbindelse med afværgelse af omfattende skader i forbindelse med forureningsuheld.

5. Udrykningsaktører (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at muligheden for en hvilken som helst offentlig myndighed i medfør af den foreslåede § 2, stk. 1, nr. 6, selv vurderer, hvorvidt betingelserne for udrykningskørsel er opfyldt, er for vidtgående, og kan medføre brud på trafiksikkerheden, hindre fremkommelighed for redningstjeneste, politi og ambulancer, samt skabe mistillid til udrykningskørsel i befolkningen. Det tænkte eksempel kan være det lokale kommunale bibliotek, hvis lager med bøger repræsenterer en større andel af bibliotekets budgetter, måske endda af kommunens budgetter, og derfor gør det relevant med udrykning for at hindre 'omfattende skader', hvis lageret trues af regn fra et hullet tag. Endvidere kan det være hensigtsmæssigt at definere, hvornår en enhed er 'offentlig myndighed', fx med tanke på forskellige forsyningsselskaber, renovationsselskaber, transportselskaber m.v.

Danske Beredskaber finder det hensigtsmæssigt at afgrænse kredsen af udrykningsberettigede aktører, eller som minimum skærpe krav og hensyn i særligt den foreslåede § 1, stk. 1, nr. 7.

Danske Beredskaber bemærker derudover, at i § 2, stk. 1, nr. 3, anføres "det statslige eller kommunale redningsberedskab". Formuleringen bør rettelig være "det statslige og det kommunale redningsberedskab", idet den ene parts udrykningskørsel ikke udelukker den anden parts ditto.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den offentlige myndighed ifølge bestemmelsens ordlyd kan foretage udrykningskørsel som led i varetagelsen af myndighedens opgaver. Der er således ikke tale om varetagelse af interesser, idet myndigheden alene kan foretage udrykningskørsel i tilfælde, hvor der er tale om varetagelse af myndighedens opgaver.

Bemærkningen om, at bekendtgørelsen skal afgrænse begrebet "offentlig myndighed", findes overflødig, idet bekendtgørelsen afgrænser muligheden for at foretage udrykningskørsel til en offentlig myndighed, der som led i myndighedens varetagelse af sine opgaver, foretager udrykningskørsel, hvilket afgrænser de offentlige myndigheder, som er omfattet af bestemmelsen.

Bemærkningen om, at der i § 2, stk. 1, nr. 3, skal anføres "det statslige og det kommunale redningsberedskab", i stedet for "eller" tages til efterretning, og bekendtgørelsen rettes i overensstemmelse hermed. Derudover ændres "eller" i § 2, stk. 1, nr. 5, også til "og" med samme begrundelse.

6. Ambulancer

Dansk Erhverv bemærker, at et køretøj ikke kan registreres som ambulance uden, at det har udrykning. Liggende sygetransport vil fx blive udfordret her, da køretøjerne er registreret som ambulancer, men ikke skal køre med udrykning. Der kan opstå situationer, hvor et køretøj ikke vil

kunne registreres som ambulance, fordi det ikke har en erklæring, og samtidig ikke kan få en erklæring, fordi det ikke er registreret som ambulance. Hertil kommer at køretøjer, der er i drift som ambulancer, fx i lufthavne, så vidt Dansk Erhverv kan se, ikke vil falde ind under erklæringsmuligheden. De pågældende køretøjer vil så skulle under den 2-årige tilladelse nævnt i § 2, stk. 3. Der opfordres til, at der gives adgang til brug af elektroniske erklæringer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ambulancer som udgangspunkt er typegodkendt, og som følge heraf registreres som ambulance uden forudgående godkendelse. Hvis køretøjet ikke er typegodkendt som ambulance, skal køretøjet godkendes forud for registrering. Et køretøj kan alene godkendes som udrykningskøretøj, når køretøjets ejer eller bruger fremviser en erklæring eller en tilladelse hos synsvirksomheden, eller hvis ejer eller bruger er en myndighed omfattet af § 2, stk. 1.

7. Erklæringen (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Region Hovedstaden bemærker, at liberaliseringen af tilladelseskravet på det præhospitale område giver anledning til bekymring for om respekten for udrykningssignaler udvandes. Det kan være vanskeligt at manøvrere igennem trafikken for de præhospitale køretøjer, så hvis borgerne oplever, at udrykningskørsel ikke bruges, hvor der er sundhedsfagligt belæg, vil det mindske respekten for udrykningskørsler som helhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at liberaliseringen alene gælder tilladelseskravet ikke betingelserne for, hvornår udrykningskørsel må foretages eller for den faktiske udrykningskørsel. Hvorfor styrelsen ikke er enig i Region Hovedstadens bekymring om, at liberalisering af tilladelseskravet medfører udvanding af respekten for udrykningssignaler.

8. Uddannelseskrav (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at det kan være hensigtsmæssigt og proportionalt at kræve en mere formel uddannelse i udrykningskørsel. Det vurderes ikke forsvarligt at basere instruktionspligten i udrykningskørsel udelukkende på en teoretisk gennemgang, hvorfor Danske Beredskaber savner mulighed for på lige fod med politiet at kunne gennemføre udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelsesaktiviteter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker at hensigtsmæssigheden og proportionalitet i at kræve en formel uddannelse i udrykningskørsel har været fremført før. Det er konkluderet, at et krav om en særlig uddannelse for førere af udrykningskøretøjer ikke kan indgå i denne opdatering af udrykningsbekendtgørelsen, da et krav om uddannelse vil kræve, at der fastsættes regler om kravets indhold, uddannelsens indhold, godkendelse af uddannelsessteder (herunder private udbydere), godkendelse af instruktører, krav om prøvens karakter m.v. Af samme årsag indeholder bekendtgørelsens i § 2, stk. 2, alene et krav om, at den, der varetager

udrykningsopgaven, skal sikre, at føreren af udrykningskøretøjet er underlagt instruks om udrykningskørslen.

9. Tilladelse til udrykningskørsel (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at de er uforstående overfor, at Færdselsstyrelsens mulighed for at udstede udrykningstilladelser ikke er mere generelt formuleret, så beføjelsen kan favne andet end ambulancekørsel. Danske Beredskaber foreslår at slette henvisningen til § 1, stk. 1, nr. 2, så der i stedet alene henvises til hele § 1, stk. 1, og endvidere at slette "med ambulance", eller subsidiært at skrive "f.eks. med ambulance".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen i § 2, stk. 3, omhandler muligheden for udstedelse af udrykningstilladelse til udrykningsaktører, som varetager opgaver, som følger af anden lovgivning eller er pålagt som et vilkår i en offentlig myndigheds afgørelse. Vi har på baggrund af tidligere erfaringer konkluderet, at der alene er lovkrav eller stilles vilkår om tilstedeværelse af ambulance, f.eks. i forbindelse med motorløb på bane og til andre arrangementer.

I bekendtgørelsens § 12 er der tilføjet en dispensationsbestemmelse, hvorefter styrelsen kan dispensere fra reglerne i bekendtgørelsen, når ganske særlige forhold gør sig gældende. Dispensationsbestemmelsen kan anvendes, hvis der skulle vise sig ansøgning om udrykningstilladelse til en anden type udrykningskøretøj end en ambulance, når øvrige betingelser er opfyldt.

10. Ændringer i tilladelsesordningen

Morten Christiansen bemærker, at bekendtgørelsesudkastet vil forringe hans virksomheds konkurrencevilkår. Virksomheden har i dag en generel udrykningstilladelse til autohjælpskøretøjer uden aftale med en offentlig myndighed. Med bekendtgørelsesudkastet vil virksomhedens tilladelse ikke blive fornyet ved udløb, da den ikke har kontrakt med en myndighed. Virksomheden har egen vagtcentral, hvor assistancekald disponeres. Virksomheden har ikke kontrakt med nogen om decideret udrykningskørsel, men bruges ofte til det (Falck, som har kontrakt med Vejdirektoratet, bruger os til fremkørsel til færdselsuheld på motorvejene, og Assist24 bruger hans virksomhed, hvis de får et assistancekald hvor politi på stedet eller via politikredsen anmoder om autohjælpsbil fremkørsel med udrykning). Det sker også, at politiet kontakter virksomheden, som er dem der oftest er først fremme ved færdselsuheld på motorvejen, og hvor havarist/skadelidte fortæller politiet, at de har rekvireret assistance hos hans virksomhed og politiet nu beder om fremkørsel med udrykning. Her er der ikke tale om noget kontrakt eller aftale, men blot et behov som virksomheden i dag kan opfylde. At virksomheden i dag har udrykningstilladelse, udrykningsmonteret biler og trænet personale betyder, at virksomheden kan tilbyde sig til disse opgaver. At virksomheden ikke længere kan få fornyet deres tilladelse betyder, at udrykningsopgaver vil gå til andre aktører.

Ydermere vil virksomhedens medarbejdere være ringere stillede end deres kollegaer fra konkurrerende firmaer, som har en aftale med en myndighed, da virksomhedens medarbejdere

ikke vil være beskyttet af blå blink ved akutte hændelser fx færdselsuheld, hvor akut afspærring er nødvendigt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at udrykningskørsel er en myndighedsopgave, hvorfor der alene kan foretages udrykningskørsel, når kørslen sker på baggrund af en aftale om varetagelse af en myndigheds udrykningsopgaver. En udrykningsaktør bør derfor altid have en formel aftale om varetagelse af udrykningsopgaver. Færdselsstyrelsen er bekendt med, at såvel Vejdirektoratet og politiet har aftaler med udrykningsaktører, ligesom Falck, som har aftaler med offentlige myndigheder, der indgår aftaler med underleverandører om varetagelse af udrykningsopgaver. Den anførte udfordring kan derfor løses ved, at virksomheden formaliserer samarbejdet med Falck og politiet, hvorefter der kan udstedes en erklæring om aftale om udrykningskørsel. Færdselsstyrelsen kan efter en konkret vurdering udstede en dispensation til at foretage udrykningskørsel, indtil de nødvendige formelle aftaler foreligger i medfør af bekendtgørelsens § 12.

11. Uddannelseskrav

3F bemærker, at udrykningskørsel stiller store krav til føreren af brand- og redningskøretøjer. Både på ambulancebehandleruddannelsen og på politiskolen bliver eleverne undervist i udrykningskørsel, men for brand- og assistancetjenesten er det op til de enkelte operatører og beredskaber, om de ønsker at uddanne deres medarbejdere i udrykningskørsel. Af hensyn til trafiksikkerheden mener 3F derfor, at det bør præciseres i udrykningsbekendtgørelsen, at alle førere af udrykningskøretøjer skal have et brugbart udrykningskursus i et køretøj af den rette tyngde. Og i forlængelse heraf bør der være krav om vedligeholdelseskursuser.

TUR bemærker, at det kan overvejes at fremsætte et generelt uddannelseskrav til alle chauffører, der udfører udrykningskørsel efter udrykningsbekendtgørelsens § 1, hvilket vil øge sikkerheden ved gennemførelse af udrykningskørsel, da kørslen i forvejen naturligt er mere risikobetonet end almindelig kørsel i trafikken.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsen ikke tidligere har indeholdt krav til uddannelse, og den nye bekendtgørelse ændrer ikke herved. Færdselsstyrelsen er opmærksom på udfordringen med manglende formelle kvalifikationskrav til udrykningschauffører. Kvalifikationskrav vil kræve en analyse og fastsættelse af regler om indholdet af et kvalifikationskrav, herunder om godkendelse af uddannelsesindhold, indhold af prøve og godkendelse af uddannelsesinstitutioner m.v. Det er derfor ikke muligt at tilføje et kvalifikationskrav i den aktuelle opdatering af udrykningsbekendtgørelsen. Bekendtgørelsens § 2, stk. 2, har et krav om, at den, der varetager udrykningsopgaven, skal sikre, at føreren af udrykningskøretøjet er underlagt instruks om udrykningskørslen.

12. Øvelses- og uddannelseskørsel (Opdateret den 8. oktober 2024)

TUR bemærker, at det tidligere har været på tale, at alle skal kunne udføre uddannelses- og øvelsesaktiviteter ved udrykningskørsel. Det er vigtigt for alle aktørerne i beredskabet at kunne øve udrykningskørsel, såvel under uddannelse, som i forbindelse med øvelsesaktivitet. Dette er tidligere berørt i pkt. 3. under kommentar, i høringsnotat fra Færdselsstyrelsen: Sagsnr.: TS20000-00427 af 18-06-2021.

Der kan med fordel beskrives formelle krav til instruktører med krav til kørekortskategorier, køreteknisk uddannelse og evt. pædagogiske kompetencer.

Ligeledes bør der beskrives ruter, der på offentlig vej er egnet til gennemførelse af uddannelsen samt godkendt af politi og vejmyndighed til anvendelsen. Der kan evt. fremsættes krav til booking af ovennævnte samt afmærkning/varsel ifm. kørslen.

Køretøjer, der anvendes til uddannelsen, skal desuden leve op til de krav, der er til udrykningskøretøjer.

Danske Beredskaber bemærker, at der udelukkende gives politiet mulighed for at lave praktiske øvelser i udrykningskørsel. Danske Beredskaber finder det problematisk, at det ikke er muligt for andre myndigheder/sektorer at gennemføre øvelses- og uddannelsesaktiviteter med udrykningskørsel. Det kan være en nødvendig del af træningen af den enkelte chauffør, og af stor betydning fx i forbindelse med afprøvning af beredskabsplaner og mødeplaner.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at et kvalifikationskrav til føreren af udrykningskøretøjet vil forudsætte en analyse og fastsættelse af særlige regler om indhold af kvalifikationskrav, herunder godkendelse af uddannelsesindhold, indhold af prøve og godkendelse af uddannelsesinstitutioner m.v. Derfor medtages det ikke i den aktuelle opdatering af udrykningsbekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen bemærker derudover, at Danske Beredskabers bemærkning om behovet for at kunne foretage udrykningskørsel på lige fod med politiet, jf. § 10, kan ikke afklares i forbindelse med denne opdatering af udrykningsbekendtgørelsen, da en tilføjelse til bestemmelsen om udrykningskørsel i forbindelse med øvelses- og uddannelsesaktiviteter vil kræve en forudgående analyse og politisk afklaring.

13. Udenlandske udrykningskøretøjer

Interreg 6A projekt "DanGer112" bemærker, at der med implementering af den nye bekendtgørelses bestemmelser om anerkendelse af udenlandske udrykningskøretøjer, der samarbejder med danske beredskabsmyndigheder, er kommet en løsning på en administrativ barriere, for den grænseoverskridende hjælp, til gavn for borgere, business og besøgende.

14. Blokvogne og mobilkraner

DTL opfordrer til, at der indføres mulighed for at godkende blokvogne og mobilkraner til udrykningskørsel. Gennem mange år har flere af denne type køretøjer været i drift som udrykningskøretøjer, fordi de er vigtige ved hurtig og eventuel livsvigtig oprydning efter både

færdselsuheld og uheld på banenettet. Specifikt handler det især om meget store lastbilmonterede kraner, hvor egenvægten medfører, at køretøjet vejer mere end 42 tons og derfor kun kan godkendes som blokvogn/mobilkran. Med den nuværende ordning er det en omstændig og besværligt procedure at få køretøjet godkendt, selv om det er bygget til at køre med højere hastighed end 60 km/t og i øvrigt opfylder alle betingelserne samt er udstyret med blåt blink m.v. Den nævnte type kan selvfølgelig ikke anvendes til nogen form for godstransport.

Dansk Erhverv bemærker, at der bør gives mulighed for, at blokvogne og mobilkraner kan godkendes til udrykningskørsel. Disse køretøjer er vigtige fx i forbindelse med uheld med tunge køretøjer eller ifm. uheld på bane og det er derfor hensigtsmæssigt at de gives mulighed for at komme hurtigst muligt frem.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at en mulighed for at godkende blokvogne og mobilkraner til udrykningskørsel forudsætter undersøgelser af behovet herfor og konsekvenserne heraf i samarbejde med andre relevante myndigheder, herunder Vejdirektoratet. De tunge køretøjer er ofte omfattet af særlige regler om særtransport, og kombinationen af de særlige regler om udrykningskørsel og reglerne om særtransport, herunder de hensyn, der ligger til grund for reglerne, medfører en række komplekse udfordringer, som forudsætter en grundig undersøgelse. Færdselsstyrelsen er aktuelt i dialog med Vejdirektoratet om kompleksiteten af kombinationen af særtransporter og udrykningskørsel.

15. Afmontering af lygtebroer (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Danske Beredskaber bemærker, at lygtebroer med udrykningssignaler på motorkøretøjer, der tilhører politiet eller det statslige redningsberedskab, og som er godkendt til udrykningskørsel, kan afmonteres ved anden form for kørsel end udrykningskørsel.

De kommunale redningsberedskaber bør også være omfattet af denne bestemmelse.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at efter telefonisk kontakt til Danske Beredskaber om belysning af det kommunale beredskabs behov for afmontering af lygtebroer, er det konkluderet, at der ikke består et behov herfor. Det er aftalt, at styrelsen ser bort fra denne bemærkning.

16. Færdselsregler (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Region Midt bemærker, at de er enige i præciseringen af bekendtgørelsens § 8 om færdselsregler under udrykningskørsel.

17. Udrykningskørsel på cykel (Tilføjet den 8. oktober 2024)

Region Hovedstaden bemærker, at der kan være events, hvor det vil hjælpe det præhospitale personale at gøre brug af en cykel i stedet for et større køretøj ift. at nå frem til et skadessted, derfor foreslås det at tilføje sundhedsberedskabet til § 11, stk. 3.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne i § 11 omhandler særlige regler for politiets kørsel i forbindelse med patruljering under påtrængende politimæssige opgaver eller lignende. Det præhospitale personale udfører ikke en type opgaver, som kan sidestilles hermed, hvorfor bestemmelsen i § 11, stk. 3, ikke findes at være anvendelig for det præhospitale personales brug af cykel i forbindelse med varetagelsen af opgaver.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Banedanmark
Beredskabsstyrelsen
Danske Beredskaber
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
Direktoratet for Kriminalforsorgen
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Forsvarets Færdselscenter
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Sikker Trafik

Skatteministeriet

Sundhedsstyrelsen

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet