

Til lovforslag nr. L 107

Folketinget 2024-25

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 11. marts 2025

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

(Regelforenklning for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

[af transportministeren (Thomas Danielsen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 25 ændringsforslag til lovforslaget. Transportministeren har stillet ændringsforslag nr. 1 og 3-25. Danmarksdemokraternes medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2.

2. Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (S, V, LA, M og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af transportministeren stillede ændringsforslag. Flertallet vil stemme imod det af Danmarksdemokraterne stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (DD, SF, EL, DF og RV) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et andet *mindretal* i udvalget (ALT) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de af transportministeren under nr. 1, 3-16, 18-23 og 25 stillede ændringsforslag og for det af Danmarksdemokraterne under nr. 2 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod de af transportministeren under nr. 17 og 24 stillede ændringsforslag.

Borgernes Parti, Naleraq, Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningssagens afgivelse ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

3. Politiske bemærkninger

Danmarksdemokraterne

Hvis nærværende lovforslag bliver vedtaget, frygter Danmarksdemokraternes medlemmer af udvalget, at der vil blive åbnet en ladeport for ureguleret buskørsel med dertilhø-

rende alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheden og løn- og arbejdsvilkårene inden for busområdet. Lovforslagets mangel på klare definitioner og begreber vil gøre det tæt på umuligt at håndhæve lovens bestemmelser uden store ekstraomkostninger for politiet. Desværre har ministeren valgt at sidde politiets advarsler overhørig. Det er stærkt beklageligt. Endelig frygter DD, at man ved at slække på kriterierne for erhvervsmæssig buskørsel risikerer en skævvredet konkurrence, hvor professionelle busvirksomheder fortsat skal opfylde strenge krav, mens andre slipper, hvilket giver en urimelig konkurrencefordel.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

1) Nr. 2 affattes således:

»2. I § 1, stk. 1, ændres »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.« [Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

Af et *mindretal* (DD), tiltrådt af et *mindretal* (SF, EL, DF, RV og ALT):

2) Nr. 5 udgår.

[Forslag til ny definition udgår]

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

3) I den under nr. 8 foreslåede affattelse af § 9 indsættes i stk. 2, 1. pkt., efter »Den«: »virksomhed«.

[Sproglig korrektion]

4) Nr. 9 affattes således:

»9. § 12, stk. 1, affattes således:

»Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet etableret virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og som opfylder de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

5) Nr. 17 affattes således:

»17. § 14, stk. 1, affattes således:

»En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis virksomheden må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, som følge af at den i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- 1) denne lovs § 9, stk. 4, eller § 18, stk. 2,
- 2) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 3) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af passagerer eller gods og køre- og hviletid,
- 4) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer eller europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),
- 5) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- 6) miljølovgivningen om beskyttelse af jord og grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
- 7) skatte- og afgiftslovgivningen,
- 8) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,
- 9) EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- 10) EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- 11) lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,

- 12) lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- 13) lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- 14) lovgivningen om handelsret,
- 15) lovgivningen om erhvervsansvar eller
- 16) konkurslovgivningen.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

6) Nr. 21 affattes således:

»21. I § 14 b udgår »eller udlejning m.v.«, »tilladelsesindehaveren« ændres til: »virksomheden«, »stk. 1, nr. 1« ændres til: »stk. 1«, og »indehaverens« ændres til: »virksomhedens«.

[Sproglig korrektion og konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 14, stk. 1]

7) Nr. 22 affattes således:

»22. I § 15, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2« til: »§ 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 4 eller 5«.

[Lovteknisk rettelse og konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 14, stk. 1]

8) Nr. 23 affattes således:

»23. I § 15, stk. 1, 3. pkt., ændres »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1« til: »§ 14, stk. 1, nr. 2-16, § 14, stk. 2, eller § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2-16«.

[Konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 14, stk. 1]

9) Nr. 27 affattes således:

»27. I § 15, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2,« til: »§ 14, stk. 1 og 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, og § 14, stk. 4 og 5,«.

[Konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 14, stk. 1]

10) Efter nr. 32 indsættes:

»01. I § 18, stk. 1, nr. 12, der bliver nr. 8, og § 21, stk. 1, nr. 1, ændres »forordning nr. 1073/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.

[Lovteknisk rettelse]

Til § 2

11) Nr. 1 affattes således:

»1. Overalt i loven bortset fra i § 4, stk. 4, ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

12) Nr. 2 affattes således:

»2. I § 1, stk. 1, ændres »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

13) Efter nr. 2 indsættes:

»01. I § 1, stk. 6, og § 8, stk. 1 og 2, ændres »forordning nr. 1072/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.«

[Lovteknisk rettelse]

14) Nr. 3 affattes således:

»3. § 3, stk. 1, affattes således:

»Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet etableret virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og som opfylder de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

15) Efter nr. 18 indsættes:

»02. I § 6 d, stk. 1, nr. 1, ændres »forordning (EF) nr. 1072/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.«

[Lovteknisk rettelse]

16) Efter nr. 18 indsættes:

»03. Overskriften før § 7 affattes således:

»Delegation, klageadgang m.v.«

[Konsekvensrettelse som følge af ændringsforslag nr. 17]

Af transportministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af ALT):

17) Efter nr. 18 indsættes:

»04. § 7 ophæves.«

[Paragraffen udgår som følge af nyt forslag om nedlæggelse af Vejtransportrådet, jf. aftale om finansloven for 2025]

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

18) Nr. 19 affattes således:

»19. § 12, stk. 1, affattes således:

»En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, kan foruden de i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis virksomheden må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at den i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- 1) denne lovs § 6, stk. 3, eller § 6 a, stk. 6,
- 2) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 3) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt og køre- og hviletid,
- 4) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer eller europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),
- 5) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- 6) miljølovgivningen om beskyttelse af jord og grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
- 7) skatte- og afgiftslovgivningen,
- 8) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport,
- 9) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,
- 10) EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- 11) EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- 12) lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- 13) lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- 14) lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- 15) lovgivningen om handelsret,
- 16) lovgivningen om erhvervsansvar eller
- 17) konkurslovgivningen.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovtekniske grunde]

19) Nr. 20 affattes således:

»20. § 12, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis virksomheden må antages ikke længere

at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at den i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

- 1) denne lovs § 6, stk. 4, eller § 6 a, stk. 6,
- 2) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,
- 3) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods og køretøjers største tilladte totalvægt,
- 4) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- 5) miljølovgivningen om beskyttelse af jord og grund og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
- 6) skatte- og afgiftslovgivningen,
- 7) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller
- 8) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel.«

[Bestemmelsen nyaffattes af lovgivningsmæssige grunde]

20) Nr. 24 affattes således:

»24. I § 13, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 5, eller § 12, stk. 6« til: »§ 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 4, jf. stk. 1 eller 2, eller § 12, stk. 5 eller 6«

[Konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 12, stk. 1 og 2]

21) Nr. 25 affattes således:

»25. I § 13, stk. 1, 3. pkt., ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h« til: »§ 12, stk. 1, nr. 2-17, § 12, stk. 2, nr. 2-8, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2-17, eller stk. 2, nr. 2-8«

[Konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 12, stk. 1 og 2]

22) Nr. 28 affattes således:

»28. I § 13, stk. 4, 1. pkt., ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4« til: »§ 12, stk. 1-3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1 og 2, § 12, stk. 5 og 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 3«

[Konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af § 12, stk. 1 og 2]

23) Nr. 30 affattes således:

»30. I § 17, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »af loven,«: »eller overtræder vilkår i en international aftale,«

[Korrektion af skrivfejl]

Til § 4

Af *transportministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af ALT):

24) I stk. 1 ændres »februar« til: »april«.
[Udskydelse af lovens ikrafttrædelsestidspunkt]

Af *transportministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

25) I stk. 2 udgår »§ 1 d,«, »§ 13 a« og », 15«, og »37« ændres til: »36«
[Korrektion af trykfejl]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Det følger af den foreslåede § 1, nr. 2, i lovforslaget som fremsat, at der overalt i loven skal henvises til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«. I den gældende buskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis ordet eller udtrykket skal ændres eller udgå et større antal steder, og det vil i almindelighed sige fem eller flere steder.

Det foreslås derfor at specificere de steder i loven, hvor henvisningerne til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009)« foreslås ændret til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.

Der er derfor tale om en lovgivningsmæssig rettelser, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i buskørselslovens § 1, stk. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 2

Det foreslås, at definitionen af erhvervsrettet buskørsel fastholdes, som den er i dag i gældende lov, hvor blot et af de tre kriterier udløser krav om erhvervstilladelse.

Til nr. 3

Den foreslåede ændring er alene en sproglig præcisering, hvorefter det fremgår tydeligere af bestemmelsen, at den omhandler virksomheder, og ordlyden i bestemmelsen i sin helhed ensrettes.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 4

Det følger af den gældende buskørselslovs § 12, stk. 1, hvilke betingelser der skal opfyldes for at få udstedt en tilladelse i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1.

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21.

oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF, 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Kravene i artikel 3, som ligeledes skal opfyldes, omfatter etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. buskørselslovens § 12, stk. 1.

Det følger af kravet i § 12, stk. 1, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger desuden af kravet i § 12, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Formålet er primært at sikre, at den pågældende virksomhed ikke oparbejder væsentlige restancer, der belaster de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan alene inddrages ikkepersonlig gæld til det offentlige. Personlig gæld til det offentlige inddrages ikke.

Ved lov nr. 159 af 31. januar 2022 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.), blev der foretaget mindre justeringer af de fire krav, som virksomheder skulle opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Baggrunden for lovændringen var implementeringen af EU's vejpakke (herefter ændringsforordning nr. 2020/1055), der blev vedtaget i juli 2020.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055, blev artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009 ophævet. Herefter kunne medlemsstaterne ikke længere fastsætte nationale særkrav, men alene de krav, som forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1073/2009 gav mulighed for. Kravene § 12, stk. 1, nr. 1 og 2, var eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen blev der desuden indsat et nyt stk. 1a i artikel 7 i forordning nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kunne kræve, at virksomheden, transportlederen eller en anden relevant person, som medlemsstaten kunne bestemme, ikke havde udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer og ikke var gået konkurs eller var under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Med lovændringen blev § 12, stk. 1, nyaffattet, så tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kunne meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der fulgte af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009, 1) ikke var under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke havde ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Herefter indeholdt bestemmelsen de krav, som en virksomhed ud over kravene i artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til buskørsel med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til

befordring af flere end ni personer føreren medregnet, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1.

Buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, indebar herefter krav om, at den pågældende virksomhed ikke var under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Der var tale om en videreførelse af det gældende krav i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1. Bestemmelsen blev fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

Buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, indebar herefter krav om, at den pågældende virksomhed ikke havde ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Der var tale om en ændring af kravet, som blev lempet til alene at omfatte ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Personlig gæld til det offentlige var således ikke længere en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til buskørsel. Baggrunden for ændringen var ophævelsen af artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009. § 12, stk. 1, nr. 2, blev i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

Den ændring af buskørselslovens § 12, stk. 1, som foreslås i lovforslagets § 1, nr. 9, vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophæves. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende virksomhed i forhold til i dag. De krav, der følger af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 som fastsat i den gældende § 12, stk. 1, i buskørselsloven, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Formålet med at ophæve kravet om maksimal gæld til det offentlige, som også kaldes restancekravet, er at gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark og at lette den administrative byrde, som kravet påfører både vejtransportvirksomheder og myndigheder. Derudover vil hensynet til sunde konkurrenceforhold stadig være varetaget, da der fortsat skal foretages en vandelsvurdering af virksomheden og den relevante personkreds.

Færdselsstyrelsen vil fortsat skulle foretage en samlet vandelsvurdering af, om virksomheden kan drives på forsvarlig måde, på baggrund af alle relevante forhold, jf. buskørselslovens § 12, stk. 4. Der må som følge heraf ikke være tungtvejende grunde til at nære tvivl om virksomhedens eller den relevante personkreds'andel, herunder bl.a. i relation til straffe eller sanktioner for alvorlige nationale eller fællesskabsretlige regler på en lang række områder, f.eks. inden for handelsret, konkurslovgivning, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, skatteret og adgang til vejtransporterhvervet. Den relevante personkreds må desuden ikke være eller have været ansvarlig for økonomiske vanskeligheder i andre transportvirksomheder, herunder konkurser og lign.

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af lovforslagets § 1, nr. 9, således, at buskørselslovens § 12, stk. 1, i stedet nyaffattes, da bestemmelsens opbygning skal justeres af lovtekniske grunde. Det betyder, at det tilbageværende materielle indhold af stk. 1 sammenskrives i stedet for det foreslåede i lovforslagets § 1, nr. 9, hvorved bestemmelsen alene ville have haft ét nummer tilbage.

Der foreslås desuden en sproglig præcisering, idet »etableret« erstatte »hjemmehørende« i § 12, stk. 1. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning nr. 1071/2009, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Ændringen vil tydeliggøre, at der gælder et etableringskrav.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 5

Tilbagekaldelse er reguleret i buskørselslovens § 14, stk. 1, der angiver betingelserne for, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 1, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de bestemmelser, som er oplyst i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-p.

Det følger desuden af bestemmelsens stk. 1, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Ved lov nr. 471 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Lovgivning i tilknytning til EU's vejtransportpakke) blev betingelserne for at udøve buskørselserhvervet tilrettet. Det skete som følge af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet som en del af EU's vejtransportpakke.

Buskørselslovens § 14, stk. 1, blev som konsekvens heraf nyaffattet. De eksisterende tilbagekaldelsesmuligheder i § 14 blev bibeholdt, herunder også de tilrettede tilbagekaldelsesårsager i stk. 1-5, som medlemsstaterne i henhold til artikel 6 i forordning nr. 1071/2009 skulle fastsætte til at opfylde vandelskravet under hensyntagen til de i forordningen nævnte krav.

Ved lov nr. 746 af 1. juni 2015 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ansatte chauffører, ophævelse af chaufførudlansordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager m.v.) blev det præciseret, at chauffører skulle være ansat i den virksomhed, som tilladelsen var udstedt til, og der blev indført krav om, at chaufførvikarvirksomheder fra andre EU-lande end Danmark skulle følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske overenskomster for chauffører, hvis chaufførvikaren var udlejet til kørsel på dansk område med et dansk køretøj. Der blev indført bedre muligheder for at kontrollere og håndhæve reglerne om aflønning af chauffører, herunder også chaufførvikarer, og buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, blev ophævet, og ændret til: »a) denne lovs § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2, b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.« Ændringen betød, at det i tilfælde af grove

eller gentagne overtrædelser af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, herunder også chaufførvikarer, fremover ville være muligt at tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse uden gennemførelse af en forudgående straffesag.

Herefter ville det være tilstrækkeligt for at kunne tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse, at transportministeren vurderede, at der var tale om grove eller gentagne overtrædelser på baggrund af en udtalelse fra overenskomstnævnet om, at virksomheden ikke havde fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. § 18, stk. 2, eller hvis den udenlandske chaufførvikarvirksomhed ikke havde fulgt bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj, jf. det dengang foreslåede § 9, stk. 3.

Ved lov nr. 159 af 31. januar 2022 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.), blev der foretaget mindre justeringer af de fire krav, som virksomheder skulle opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Desuden blev der indført en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler, ligesom anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning i varebiler blev ændret. Baggrunden for lovændringen var implementeringen af EU's vejpakke (herefter ændringsforordning nr. 2020/1055), der blev vedtaget i juli 2020.

Buskørselslovens § 14, stk. 1, angav på daværende tidspunkt de nærmere betingelser for, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kunne tilbagekaldes. Disse tilladelser kunne herefter, foruden de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde, tilbagekaldes, hvis indehaveren 1) måtte antages ikke længere at opfylde betingelserne i dagældende § 12, stk. 1, nr. 3, vedrørende god skik om at kunne sandsynliggøre at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange havde overtrådt bestemmelser i lovgivning oplyst i litra a-h, eller 2) havde betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Forordning nr. 1071/2009 fastsatte kravene til virksomheders udøvelse af vejtransporterhvervet. Medlemsstaterne havde ikke mulighed for at fastsætte nærmere regler for de krav, der var fastsat direkte i forordningen. I medfør af artikel 6 havde medlemsstaterne derimod beføjelse til at fastsætte nærmere regler for de øvrige krav i national lovgivning, herunder for det krav, der fremgik af forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, hvorefter virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skulle udvise god vandel.

Artikel 6 opstillede minimumskrav til de vandelsbetingelser, som en virksomhed og en transportleder skulle opfylde, for at vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b, var

opfyldt. Lovgivning, der som minimum skulle indgå i vurderingen af, om en virksomhed og en transportleder opfyldte vandelskravet, var oplistet i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009.

Buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3, fastsatte samtidig krav om, at virksomheden – for at få udstedt en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1 – skulle kunne sandsynliggøre, at den kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik (vandelskravet).

Medlemsstaternes betingelser for opfyldelse af vandelskravet skulle herefter mindst omfatte krav om, at der ikke var tungtvejende grunde til at nære tvivl om virksomhedens eller transportlederensandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, og herudover, at hverken virksomheden eller transportlederen var blevet idømt en straf eller pålagt en sanktion i en eller flere medlemsstater for alvorlige overtrædelser af de fællesskabsretlige regler inden for en række angivne områder. Den relevante lovgivning var oplyst i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h, og overtrædelserne måtte ikke være sket i forbindelse med udførelse af erhvervet.

Ifølge artikel 6 skulle medlemsstaterne efter medlemsstaternes nærmere bestemmelse desuden tage hensyn til virksomhedens, transportlederens og andre relevante personers adfærd ved afgørelse af, om en virksomhed levede op til vandelskravet.

Det fulgte af artikel 13, stk. 3, i forordning nr. 1071/2009, at den kompetente myndighed suspenderede eller tilbagekaldte en vejtransporttilladelse, hvis myndigheden konstaterede, at en virksomhed ikke længere opfyldte et eller flere af kravene i artikel 3.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055 blev artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009 ophævet. Herefter kunne medlemsstaterne ikke længere fastsætte nationale særkrav, men alene de krav som forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1073/2009 gav mulighed for. Der blev indført en direkte henvisning til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4«, idet Transportministeriet vurderede, at den vandelsvurdering, der på daværende tidspunkt blev foretaget efter buskørselslovens bestemmelser, lå inden for rammerne af artikel 6 i forordning nr. 1071/2009, selv om vurderingen i henhold til bestemmelsernes ordlyd var en vurdering af virksomhedernes gode skik. Transportministeriet fandt det desuden hensigtsmæssigt at opretholde buskørselslovens systematik, hvor § 14, stk. 1, nr. 1, opregner de overtrædelser, som kan føre til tilbagekaldelse med henvisning til vandelskravet, som det fastsættes i bekendtgørelse i medfør af § 12, stk. 4.

Artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009 blev udvidet ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055. Oplistingen blev udvidet fra at angive lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, arbejdstid, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, herunder obligatorisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivningen til også at tilføje lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vej-

transport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser og cabotagekørsel.

Til oplistingen i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-h, blev der derfor tilføjet »i) EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, j) EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, k) lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, l) lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, m) lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, n) lovgivningen om handelsret, o) lovgivningen om erhvervsansvar eller p) konkurslovgivningen eller«.

Indsættelsen af nye litra i buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, indebar, at en udstedt tilladelse kunne tilbagekaldes ved grov eller gentaget overtrædelse af lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, jf. litra k, 2. led, og lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, jf. litra m, i forbindelse med udførelse af buskørselserhvervet.

Indsættelsen af nye litraer indebar desuden en præcisering af, at en udstedt tilladelse ligeledes kunne tilbagekaldes ved grov eller gentaget overtrædelse af EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, jf. litra i, EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, jf. litra j, lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, jf. litra k, 1. led, lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, jf. litra l, lovgivningen om handelsret, jf. litra n, lovgivningen om erhvervsansvar, jf. litra o, og konkurslovgivningen, jf. litra p, i forbindelse med udførelse af buskørselserhvervet. Der var for denne del af ændringen tale om en videreførelse af gældende ret, da disse overtrædelser i forvejen fulgte af artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009.

Alle disse overtrædelser skulle indgå i vurderingen af, om indehaveren af tilladelsen måtte antages ikke længere at opfylde vandelskravet i buskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 3.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra i, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt, herunder bestemmelserne herom i forordning nr. 1072/2009 og forordning nr. 1073/2009 og ændringer heraf, herunder bl.a. ændringsforordning nr. 2020/1055. Der var tale om en videreførelse af gældende ret.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra j, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt, herunder bestemmelserne herom i forordning nr. 1071/2009 og ændringer heraf, og bl.a. ændringsforordning nr. 2020/1055. Der var tale om en videreførelse af gældende ret.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra k, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivning om løn- og

arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport i forbindelse med udførelse af erhvervet, skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. For så vidt angår første led i bestemmelsen, var der tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet forstås navnlig lov om arbejdstid og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Ved lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport forstås navnlig udstationeringsdirektivet.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra l, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås bestemmelserne herom i synsloven og administrative forskrifter udstedt i medfør heraf.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra m, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt.

Ved lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser forstås bestemmelser herom i kontraktkonventionsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 139 af 17. februar 2014.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra n, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivningen om handelsret i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra o, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivningen om erhvervsansvar i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved handelsret og erhvervsansvar forstås bl.a. aftaleloven, købeloven, international handelsret, obligationsretten og selskabsloven og indgåelse af kontraktforhold i den forbindelse.

§ 14, stk. 1, nr. 1, litra p, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af konkurslovgivningen i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved konkurslovgivningen forstås navnlig konkursloven.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055 blev der desuden indført lovgivning om cabotagekørsel i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009. Transportministeriet vurderede, at dette ikke gav anledning til en ændring af buskørselsloven, da overtrædelse heraf var omfattet af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b, og det nye litra i.

Den ændring af buskørselslovens 14, stk. 1, som foreslås i lovforslagets § 1, nr. 17, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 12, stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 9. Det foreslås i § 1, nr. 9, at ophæve kravet om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang. Formålet med at ophæve kravet om maksimal gæld til det offentlige er at gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Færdselsstyrelsens mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover i de tilfælde, hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang, ophæves.

Den foreslåede ændring medfører en ændring af bestemmelsens indhold og anvendelse ved at lempe kravene til den pågældende virksomhed.

De krav, der følger af artikel 13 i forordning nr. 1071/2009, og som følger af den gældende § 14, stk. 1, nr. 1, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Hensynet bag bestemmelsen i forhold til at forhindre konkursrytteri vil fremover opfyldes ved en samlet vurdering af virksomhedens vandel, herunder også i forbindelse med et tilsyn.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen i praksis kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser efter omstændighederne i den konkrete sag eller benytte sig af andre sanktionsmuligheder forinden, herunder skærpet tilsyn og meddelelse af en advarsel. Ved valg af sanktionsmulighed indgår bl.a. forholdets karakter og grovhed, gentagelsestilfælde og virksomhedens størrelse i vurderingen.

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af lovforslagets § 1, nr. 17, således, at buskørselslovens § 14, stk. 1, nyaffattes, hvorved bestemmelsens opbygning justeres af lovtekniske grunde. Det betyder, at det tilbageværende materielle indhold af stk. 1 sammenskrives til 16 numre i stedet for det foreslåede i lovforslagets § 1, nr. 17, hvorved bestemmelsen alene ville have haft ét nummer indeholdende litra a-p tilbage.

Det foreslåede er en lovteknisk ændring, og der foretages således ikke materielle ændringer ved ændringsforslaget.

Det foreslås i den forbindelse, at »indehaveren« ændres til »virksomheden« i § 14, stk. 1, og at § 14, stk. 1, nr. 2, ophæves. Som konsekvens heraf foreslås det, at § 14, stk. 1, sammenskrives med § 14, stk. 1, nr. 1, til et nyt stk. 1. Bestemmelserne i gældende § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-p, foreslås videreført som § 14, stk. 1, nr. 1-16.

Den foreslåede ændring af »indehaveren« til »virksomheden« er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet.

Henvisningen til »§ 9, stk. 3« i den gældende § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, foreslås ændret til »§ 9, stk. 4« som konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 8, om ændringen af chauffør-

vikarordningen. Det foreslås endelig, at »konkurslovgivning eller« i § 14, stk. 1, nr. 1, litra p, der bliver § 14, stk. 1, nr. 16 ændres til »konkurslovgivning«.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 6

Det følger af det foreslåede § 1, nr. 21, i lovforslaget som fremsat, at »eller udlejning m.v.« udgår af buskørselslovens § 14 b, og at »tilladelsesindehavere« ændres til »virksomheder«. Formuleringen i den gældende buskørselslovs § 14 b er rettelig »tilladelsesindehaveren«.

Det foreslås derfor, at »tilladelsesindehaveren« ændres til »virksomheden«. Samtidig foreslås det at ændre »indehaverens« til »virksomhedens«, sådan at ordlyden i bestemmelsen i sin helhed ensrettes.

Det foreslås endvidere, at »stk. 1, nr. 1« i buskørselslovens § 14 b ændres til »stk. 1«.

Den foreslåede ændring er en konsekvensrettelse som følge af nyaffattelsen af buskørselslovens § 14, stk. 1, jf. ændringsforslagets § 1, nr. 4.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 7

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring i § 1, nr. 22, i lovforslaget som fremsat af buskørselslovens § 15, stk. 1, 2. pkt., således, at »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2« ændres til »§ 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, eller § 14, stk. 4 eller 5«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af buskørselslovens § 14, stk. 1, jf. ændringsforslagets § 1, nr. 4.

Der foreslås desuden en lovteknisk rettelse, hvor den nuværende henvisning til § 14, stk. 4 og 5, rettelig skal være til § 14, stk. 4 eller 5. Baggrunden herfor er, at der i den gældende buskørselslovs § 14, stk. 4, henvises til en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, mens der i den gældende buskørselslovs § 14, stk. 5, henvises til en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, nr. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 8

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt., i § 1, nr. 23, i lovforslaget som fremsat således, at »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1« ændres til »§ 14, stk. 1, nr. 2-16, § 14, stk. 2, eller § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 2-16«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af buskørselslovens § 14, stk. 1, jf. ændringsforslagets § 1, nr. 4.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 9

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring i § 1, nr. 27, i lovforslaget som fremsat af buskørselslovens § 15, stk. 4, 1. pkt., således, at »§ 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1,

og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2,« ændres til: »§ 14, stk. 1 og 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, § 14, stk. 4 og 5«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af buskørselslovens § 14, stk. 1, jf. ændringsforslagets § 1, stk. 4.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 10

Det følger af den foreslåede § 1, nr. 2, i lovforslaget som fremsat, at der overalt i loven skal henvises til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«. I den gældende buskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis ordet eller udtrykket skal ændres eller udgå et større antal steder, og det vil i almindelighed sige fem eller flere steder.

Det foreslås derfor at specificere de steder i loven, hvor henvisningerne til »forordning nr. 1073/2009« foreslås ændret til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.

Der er derfor tale om en lovteknisk rettelse, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 12, som bliver § 18, stk. 1, nr. 8, og i § 21, stk. 1, nr. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 11

Det følger af den foreslåede § 2, nr. 1, i lovforslaget som fremsat, at »forordning nr. 1071/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets ordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009)« overalt i loven bortset fra i § 4, stk. 4, ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«. I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis det samme ord eller udtryk skal ændres på nøjagtig samme måde alle steder, hvor det forekommer i loven.

Det foreslås, at det specificeres, at »forordning nr. 1071/2009« overalt i loven bortset fra i § 4, stk. 4, ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«.

Der er tale om en lovteknisk rettelse, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i godskørselslovens § 3, stk. 6, § 4, stk. 1, § 8, stk. 1 og 2, § 12, stk. 1 og 7, og § 13, stk. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 12

Det følger af det foreslåede § 2, nr. 2, i lovforslaget som fremsat, at »forordning nr. 1072/2009«, »forordning (EF) nr. 1072/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til marke-

det for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)« overalt i loven skal ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«. I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis ordet eller udtrykket skal ændres eller udgå et større antal steder, og det vil i almindelighed sige fem eller flere steder.

Det foreslås, at det specificeres, at »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)« i § 1, stk. 1, ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«.

Der er tale om en lovteknisk rettelse, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i godskørselslovens § 1, stk. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 13

Det følger af den foreslåede § 2, nr. 2, i lovforslaget som fremsat, at der overalt i loven skal henvises til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«. I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis ordet eller udtrykket skal ændres eller udgå et større antal steder, og det vil i almindelighed sige fem eller flere steder.

Det foreslås, at det specificeres, at »forordning nr. 1072/2009« i § 1, stk. 6, og § 8, stk. 1 og 2, ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«.

Der er tale om en lovteknisk rettelse, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i godskørselslovens § 1, stk. 6, og § 8, stk. 1 og 2. Der er desuden tale om en korrektion af en skrivefejl, så den foreslåede ændring berigtiger fejlen ved at »forordning nr. 1072/2009« kun foreslås ændret en gang.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 14

Det følger af den gældende godskørselslovs § 3, stk. 1, hvilke betingelser der skal opfyldes for at få udstedt en tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1 og 3.

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009), 1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Kravene i artikel 3, som ligeledes skal opfyldes, omfatter etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. godskørselslovens § 3, stk. 1.

Det følger af kravet i § 3, stk. 1, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det følger desuden af kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Formålet er primært at sikre, at den pågældende virksomhed ikke oparbejder væsentlige restancer, der belaster de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan alene inddrages ikkepersonlig gæld til det offentlige. Personlig gæld til det offentlige inddrages ikke.

Ved lov nr. 159 af 31. januar 2022 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.), blev der foretaget mindre justeringer af de fire krav, som virksomheder skulle opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Desuden blev der indført en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler, ligesom anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning i varebiler blev ændret. Baggrunden for lovændringen var implementeringen af EU's vejpakke (herefter ændringsforordning nr. 2020/1055), der blev vedtaget i juli 2020.

Godskørselslovens § 3, stk. 1, angav på daværende tidspunkt alene de nærmere betingelser, som den, der var etableret på dansk område og udførte godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der oversteg 3.500 kg, skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 1.

Tilladelsen kunne herefter meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der 1) ikke var under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, 2) ikke havde forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, og som 3) kunne sandsynliggøre, at den ville kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Formålet med betingelsen i nr. 2 var primært at sikre, at den pågældende virksomhed blev forhindret i at oparbejde yderligere restancer og derved belaste de offentlige budgetter. I vurderingen indgik både personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Det var ikke afgørende, om gælden vedrørte virksomheden i henhold til en tidligere eller en eksisterende tilladelse. Anden gæld, der hidrørte fra tidligere virksomhed eller ansættelsesforhold, medførte nægtelse, hvis gælden var 50.000 kr. eller derover. Ved vurderingen kunne der inddrages personlig og ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige. Personlig gæld kunne bl.a. være manglende betaling af ægtefællebidrag og su-lån.

Formålet med betingelserne i nr. 3 var at sikre, at den pågældende virksomhed kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. De oplysninger om medlemmer af bestyrelsen, direktionen eller andre personer med væsentlig interesse

i selskabet, der kunne inddrages i vurderingen af, om en virksomhed, der blev drevet i selskabsform, opfyldte betingelserne i nr. 3, var oplyst i godskørselslovens § 3, stk. 6.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055 blev artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009 ophævet. Herefter kunne medlemsstaterne ikke længere fastsætte nationale særkrav, men alene de krav, som forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1072/2009 gav mulighed for. Kravene i både godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, var eksempler på nationale særkrav.

Ved ændringsforordningen blev der desuden indsat et nyt stk. 1a i artikel 7 i forordning nr. 1071/2009, hvorefter medlemsstaterne kunne kræve, at virksomheden, transportlederen eller en anden relevant person, som medlemsstaten kunne bestemme, ikke havde udestående ikkepersonlig gæld til offentligretlige organer og ikke var gået konkurs eller var under insolvens- eller likvidationsbehandling.

Med lovændringen blev § 3, stk. 1, nyaffattet, så tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kunne meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der fulgte af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009, 1) ikke var under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke havde ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Herefter indeholdt bestemmelsen de krav, som en virksomhed ud over kravene i artikel 3 i forordning nr. 1071/2009 skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der oversteg 3.500 kg, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, eller en tilladelse til international godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der oversteg 2.500 kg, jf. det nyindførte § 1, stk. 3.

Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 1, indebar herefter krav om, at den pågældende virksomhed ikke var under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Der var tale om en videreførelse af kravet, som blev udvidet til også at omfatte international godskørsel for fremmed regning i varebiler, jf. § 1, stk. 3. Bestemmelsen blev fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 2, indebar herefter krav om, at den pågældende virksomhed ikke havde ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Der var tale om en ændring af kravet, som blev lempet til alene at omfatte ikkepersonlig gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Personlig gæld til det offentlige var således ikke længere en hindring med hensyn til udstedelse af en tilladelse til godskørsel. Baggrunden for ændringen var ophævelsen af artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009. § 3, stk. 1, nr. 2, blev i øvrigt fastsat med hjemmel i artikel 7, stk. 1a, i forordning nr. 1071/2009, jf. ovenfor.

Den nye affattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1, indebar, at bestemmelsen ikke længere indeholdt de krav, som en virksomhed skulle opfylde for at få udstedt en tilladelse til national godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil, jf. godskørselslovens § 1, stk. 2. Kravene

hertil fulgte i stedet af den nyaffattede bestemmelse i godskørselslovens § 3, stk. 2.

Den ændring af godskørselslovens § 3, stk. 1, som foreslås i lovforslagets § 2, nr. 3, vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophæves. Der er tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende virksomhed i forhold til i dag. De krav, der følger af artikel 3 i forordning nr. 1071/2009, og som følger af det gældende § 3, stk. 1, i godskørselsloven, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Formålet med at ophæve kravet om maksimal gæld til det offentlige, som også kaldes restancekravet, er at gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark og at lette den administrative byrde, som kravet påfører både vejtransportvirksomheder og myndigheder. Derudover vil hensynet til sunde konkurrenceforhold stadig være varetaget, da der fortsat skal foretages en vandelsvurdering af virksomheden og den relevante personkreds.

Færdselsstyrelsen vil fortsat skulle foretage en samlet vandelsvurdering af, om virksomheden kan drives på forsvarlig måde på baggrund af alle relevante forhold, jf. godskørselslovens § 3, stk. 6. Herunder må der ikke være tungtvejende grunde til at nære tvivl om virksomhedens eller den relevante personkreds'andel, herunder bl.a. i relation til straffe eller sanktioner for alvorlige nationale eller fællesskabsretlige regler på en lang række områder, f.eks. inden for handelsret, konkurslovgivning, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, skatteret og adgang til vejtransporterhvervet. Den relevante personkreds må desuden ikke være eller have været ansvarlig for økonomiske vanskeligheder i andre transportvirksomheder, herunder konkurer og lign.

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af lovforslagets § 2, nr. 3, således, at godskørselslovens § 3, stk. 1, nyaffattes, hvorved bestemmelsens opbygning justeres af lovtekniske grunde. Det betyder, at det tilbageværende materielle indhold af stk. 1 sammenskrives i stedet for det foreslåede i lovforslagets § 2, nr. 3, hvorved bestemmelsen alene ville have haft ét nummer tilbage.

Der foreslås desuden en sproglig ændring, idet »etableret« erstatter »hjemmehørende« i § 3, stk. 1. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som i forordning nr. 1071/2009, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Ændringen vil tydeliggøre, at der gælder et etableringskrav.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 15

Det følger af det foreslåede § 2, nr. 2, i lovforslaget som fremsat, at der overalt i loven skal henvises til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«. I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordningen på forskellig vis.

Formuleringen »overalt i loven« bør kun anvendes, hvis ordet eller udtrykket skal ændres eller udgå et større antal steder, og det vil i almindelighed sige fem eller flere steder.

Det foreslås, at det specificeres, at »forordning nr. 1072/2009« i § 6 d, stk. 1, nr. 1, ændres til »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«.

Der er tale om en lovteknisk rettelse, der specificerer, at henvisningen foreslås ændret i godskørselslovens § 6 d, stk. 1, nr. 1.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 16

Godskørselslovens §§ 7 og 8 omhandler regler for Vejtransportrådet og transportministerens adgang til at delegere beføjelser i medfør af forordning nr. 1071/2009, forordning nr. 1072/2009 og denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf til statslige myndigheder under Transportministeriet, fastsætte regler om klageadgang, regler for udøvelse af vognmandsvirksomhed og nærmere vilkår for internationale tilladelser.

Overskriften før godskørselslovens § 7 har ordlyden »Vejtransportrådet, delegation, klageadgang m.v.«.

Det foreslås, at overskriften før § 7 affattes på følgende måde: »Delegation, klageadgang m.v.«.

Den foreslåede affattelse vil medføre, at »Vejtransportrådet,« udgår af ordlyden som en konsekvens af den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 7, jf. ændringsforslagets nr. 04 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 17

Det følger af godskørselslovens § 7, stk. 1, at Vejtransportrådets medlemmer udpeges af transportministeren. Transportministeren udpeger blandt rådets medlemmer formanden, der skal have en juridisk eller økonomisk uddannelse.

Af § 7, stk. 2, fremgår det, at Vejtransportrådet drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet.

Af § 7, stk. 3, følger det, at transportministeren kan fastsætte regler om Vejtransportrådet, herunder om udpegning af medlemmer og antallet af disse, suppleanter for nævnte formand og øvrige medlemmer.

De nærmere regler for Vejtransportrådets sammensætning fremgår af § 36 i bekendtgørelse nr. 1395 af 29. november 2023 om godskørsel. Det følger af bestemmelsens stk. 2, at 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra en række parter.

Det foreslås, at godskørselslovens § 7 ophæves.

Den foreslåede ophævelse vil medføre, at transportministeren ikke længere vil være forpligtet til at opretholde, facilitere og betjene Vejtransportrådet. Herved nedlægges Vejtransportrådet formelt. Nedlæggelsen af Vejtransportrådet vil medføre mindre bureaukrati, offentlige besparelser og mindske myndighedernes administrative byrde, idet Færdselsstyrelsens opgaver forbundet med betjening af Vejtransportrådet vil bortfalde. De i Vejtransportrådet repræsenterede private organisationer vil ved den foreslåede nedlæggelse

af Vejtransportrådet ikke blive afskåret fra at fortsætte deres virke, ligesom der heller ikke vil være noget til hinder for, at vejtransporterhvervets brancheorganisationer opretholder Vejtransportrådet i privat regi og fremsender deres anbefalinger til transportministeren.

Til nr. 18

Tilbagekaldelse er reguleret i godskørselslovens § 12, stk. 1, der angiver betingelserne for, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 1, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de bestemmelser, som er oplistet i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q.

Det følger desuden af bestemmelsens stk. 1, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Ved lov nr. 471 af 18. maj 2011 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Lovgivning i tilknytning til EU's vejtransportpakke) blev betingelserne for at udøve godskørselserhvervet tilrettet. Det skete som følge af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet som en del af EU's »vejtransportpakke«.

Godskørselslovens § 12, stk. 1, blev som konsekvens heraf nyaffattet. De eksisterende tilbagekaldelsesmuligheder i § 12 blev bibeholdt, herunder også de tilrettede tilbagekaldelsesårsager i stk. 1-5, som medlemsstaterne i henhold til artikel 6 i forordning nr. 1071/2009 skulle fastsætte til at opfylde vandelskravet under hensyntagen til de i forordningen nævnte krav.

Ved lov nr. 746 af 1. juni 2015 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ansatte chauffører, ophævelse af chaufførudlansordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager m.v.) blev det præciseret, at chauffører skulle være ansat i den virksomhed, som tilladelsen var udstedt til, og indført krav om, at chaufførvikarvirksomheder fra andre EU-lande end Danmark skulle følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske overenskomster for chauffører, hvis chaufførvikaren var udlejet til kørsel på dansk område med et dansk køretøj. Der blev indført bedre muligheder for at kontrollere og håndhæve reglerne om aflønning af chauffører, herunder også chaufførvikarer, og godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, blev ophævet og ændret til »a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 3, b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,«. Ændringen betød, at det i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, herunder også chaufførvikarer, fremover ville være mu-

ligt at tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse uden gennemførelse af en forudgående straffesag.

Herefter ville det være tilstrækkeligt for at kunne tilbagekalde en tilladelse eller en godkendelse, at transportministeren vurderede, at der var tale om grove eller gentagne overtrædelser på baggrund af en udtalelse fra overenskomst-nævnet om, at virksomheden ikke havde fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. § 6, stk. 3, eller hvis den udenlandske chaufførvirksomhed ikke havde fulgt bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører ved kørsel på dansk område, jf. det dengang foreslåede § 6 a, stk. 3.

Ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel (Tilladelsesordning for varebiler) blev der indført en national tilladelsesordning for varebiler eller vogntog, hvis tilladte totalvægt oversteg 2.000 kg, og som udførte godskørsel for fremmed regning med gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. I godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, blev »§ 6 a, stk. 3« ændret til: »§ 6 a, stk. 5« som konsekvens af, at der blev tilføjet nye stykker efter de dagældende § 6 a, stk. 1 og 3.

Ved lov nr. 159 af 31. januar 2022 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) blev der foretaget mindre justeringer af de fire krav, som virksomheder skulle opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Desuden blev der indført en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler, ligesom anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning i varebiler, blev ændret. Baggrunden for lovændringen var implementeringen af EU's vejpakke (herefter ændringsforordning nr. 2020/1055), der blev vedtaget i juli 2020.

Godskørselslovens § 12, stk. 1, angav på daværende tidspunkt alene de nærmere betingelser for, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kunne tilbagekaldes. Disse tilladelser kunne herefter foruden de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren 1) måtte antages ikke længere at opfylde betingelserne i dagældende § 3, stk. 1, nr. 3, om at kunne sandsynliggøre, at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange havde overtrådt bestemmelser i lovgivning oplistet i litra a-i, eller 2) havde betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Forordning nr. 1071/2009 fastsatte kravene til virksomheders udøvelse af vejtransporterhvervet. Medlemsstaterne havde ikke mulighed for at fastsætte nærmere regler for de krav, der var fastsat direkte i forordningen. I medfør af artikel 6 havde medlemsstaterne derimod beføjelse til at fastsætte nærmere regler for de øvrige krav i national lov-

givning, herunder for det krav, der fremgik af forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, hvorefter virksomheder, der udøver vejtransporterhvervet, skulle udvise god vandel.

Artikel 6 opstillede minimumskrav til de vandelsbetingelser, som en virksomhed og en transportleder skulle opfylde, for at vandelskravet i artikel 3, stk. 1, litra b, var opfyldt. Lovgivning, der som minimum skulle indgå i vurderingen af, om en virksomhed og en transportleder opfyldte vandelskravet, var oplistet i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009.

Godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3, fastsatte samtidig krav om, at for at få udstedt en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1 og 2, skulle virksomheden kunne sandsynliggøre, at den kunne udøves på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik (vandelskravet).

Medlemsstaternes betingelser for opfyldelse af vandelskravet skulle herefter mindst omfatte krav om, at der ikke var tungtvejende grunde til at nære tvivl om virksomhedens eller transportlederens vandel, f.eks. med hensyn til straffe og sanktioner for alvorlige overtrædelser af en række angivne nationale regler, herudover at hverken virksomheden eller transportlederen var blevet idømt en straf eller pålagt en sanktion i en eller flere medlemsstater for alvorlige overtrædelser af de fællesskabsretlige regler inden for en række angivne områder. Den relevante lovgivning var oplistet i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-i, og overtrædelserne måtte ikke være sket i forbindelse med udførelse af erhvervet.

Ifølge artikel 6 skulle medlemsstaterne efter medlemsstaternes nærmere bestemmelse desuden tage hensyn til virksomhedens, transportlederens og andre relevante personers adfærd ved afgørelse af, om en virksomhed levede op til vandelskravet.

Det fulgte af artikel 13, stk. 3, i forordning nr. 1071/2009, at den kompetente myndighed suspenderede eller tilbagekaldte en vejtransporttilladelse, hvis myndigheden konstaterede, at en virksomhed ikke længere opfyldte et eller flere af kravene i artikel 3.

Med lovændringen blev der implementeret en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler. Som følge heraf blev der indsat et nyt stk. 3 i godskørselslovens § 1. Herved blev anvendelsesområdet for § 12, stk. 1, udvidet til også at omfatte tilladelser udstedt til international godskørsel for fremmed regning i danske varebiler eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der oversteg 2.500 kg, i medfør af § 1, stk. 3.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055, blev artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009 ophævet. Herefter kunne medlemsstaterne ikke længere fastsætte nationale særkrav, men alene de krav, som forordning nr. 1071/2009 og forordning nr. 1072/2009 gav mulighed for. Der blev indført en direkte henvisning til »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«, idet Transportministeriet vurderede, at den vandelsvurdering, der på daværende tidspunkt blev foretaget efter godskørselslovens bestemmelser, lå inden for rammerne af artikel 6 i forordning nr. 1071/2009, selv om vurderingen i henhold til bestemmelsernes ordlyd var en vurdering af virksomhedernes gode skik. Transportministeriet fandt det desuden hensigtsmæs-

sigt at opretholde godskørselslovens systematik, hvor § 12, stk. 1, nr. 1, opregner de overtrædelser, som kan føre til tilbagekaldelse med henvisning til vandelskravet, som det fastsættes i bekendtgørelse i medfør af § 3, stk. 6.

Artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009, blev udvidet ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055. Oplistningen blev udvidet fra at angive lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet, arbejdstid, syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, herunder obligatorisk teknisk kontrol med motorkøretøjer, handelsret, erhvervsansvar og konkurslovgivningen, til også at tilføje lovgivning om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, lovvalgsregler for kontraktretlige forpligtelser og cabotagekørsel.

Til oplistningen i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-i, blev der derfor tilføjet »j) EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, k) EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, l) lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, m) lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, n) lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, o) lovgivningen om handelsret, p) lovgivningen om erhvervsansvar eller q) konkurslovgivningen eller«.

Indsættelsen af nye litraer i godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, indebar, at en udstedt tilladelse kunne tilbagekaldes ved grov eller gentaget overtrædelse af lovgivningen om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport, jf. litra l, 2. led, og lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser, jf. litra n, i forbindelse med udførelse af godskørselserhvervet.

Indsættelsen af nye litraer indebar desuden en præcisering af, at en udstedt tilladelse ligeledes kunne tilbagekaldes ved grov eller gentaget overtrædelse af EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel, jf. litra j, EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet, jf. litra k, lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, jf. litra l, 1. led, lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, jf. litra m, lovgivningen om handelsret, jf. litra o, lovgivningen om erhvervsansvar, jf. litra p, og konkurslovgivningen, jf. litra q, i forbindelse med udførelse af godskørselserhvervet. Der var for denne del af ændringen tale om en videreførelse af gældende ret, da disse overtrædelser i forvejen fulgte af artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009.

Alle disse overtrædelser skulle indgå i vurderingen af, om indehaveren af tilladelsen måtte antages ikke længere at opfylde vandelskravet i godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 3.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra j, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivningen om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt, herunder bestemmelserne herom i forordning nr. 1072/2009 og forordning nr. 1073/2009 og ændringer heraf,

herunder bl.a. ændringsforordning nr. 2020/1055. Der var tale om en videreførelse af gældende ret.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra k, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i EU-lovgivningen om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt, herunder bestemmelserne herom i forordning nr. 1071/2009 og ændringer heraf, bl.a. ændringsforordning nr. 2020/1055. Der var tale om en videreførelse af gældende ret.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra l, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport i forbindelse med udførelse af erhvervet, skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. For så vidt angår første led i bestemmelsen, var der tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivningen om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet forstås navnlig lov om arbejdstid og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Ved lovgivningen om udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport forstås navnlig udstationeringsdirektivet.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra m, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved lovgivningen om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer forstås bestemmelserne herom i synsloven og administrative forskrifter udstedt i medfør heraf.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra n, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt.

Ved lovgivningen om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser forstås bestemmelser herom i kontraktkonventionsloven, jf. lovebenedtgørelse nr. 139 af 17. februar 2014.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra o, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivningen om handelsret i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra p, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af bestemmelser i lovgivningen om erhvervsansvar i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved handelsret og erhvervsansvar forstås bl.a. aftaleloven, købeloven, international handelsret, obligationsretten og selskabsloven og indgåelse af kontraktforhold i den forbindelse.

§ 12, stk. 1, nr. 1, litra q, indebar, at grov eller gentaget overtrædelse af konkurslovgivningen i forbindelse med udførelse af erhvervet skulle indgå i vurderingen af, om vandelskravet måtte antages ikke længere at være opfyldt. Der var tale om videreførelse af gældende ret.

Ved konkurslovgivningen forstås navnlig konkursloven.

Ved vedtagelse af ændringsforordning nr. 2020/1055 blev der desuden indført lovgivning om cabotagekørsel i artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, i forordning nr. 1071/2009. Transportministeriet vurderede, at dette ikke gav anledning til en ændring af godskørselsloven, da overtrædelse heraf var omfattet af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b og det nye litra j.

Den ændring af godskørselslovens § 12, stk. 1, som foreslås i lovforslagets § 2, nr. 19, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 3, stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 3. Det foreslås i § 2, nr. 3, at ophæve kravet om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang. Formålet med at ophæve kravet om maksimal gæld til det offentlige er at gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Færdselsstyrelsens mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover i de tilfælde, hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang, ophæves.

Den foreslåede ændring medfører en ændring af bestemmelsens indhold og anvendelse ved at lempe kravene til den pågældende virksomhed.

De krav, der følger af artikel 13 i forordning nr. 1071/2009, og som følger af den gældende § 12, stk. 1, nr. 1, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Hensynet bag bestemmelsen i forhold til at forhindre konkursrytteri vil fremover opfyldes ved en samlet vurdering af virksomhedens vandel, herunder også i forbindelse med et tilsyn.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen i praksis kan træffe afgørelse om tilbagekaldelse af tilladelser efter omstændighederne i den konkrete sag eller benytte sig af andre sanktionsmuligheder forinden, herunder skærpet tilsyn og meddelelse af en advarsel. Ved valg af sanktionsmulighed indgår bl.a. forholdets karakter og grovhed, gentagelsestilfælde og virksomhedens størrelse i vurderingen.

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af lovforslagets § 2, nr. 19, således, at godskørselslovens § 12, stk. 1, affattes på ny, hvorved bestemmelsens opbygning justeres af lovtekniske grunde. Det betyder, at det tilbageværende materielle indhold af stk. 1 sammenskrives til 17 numre i stedet for det foreslåede i lovforslagets § 2, nr. 19, hvorved bestemmelsen alene ville have haft ét nummer indeholdende litra a-q tilbage.

Det foreslås i den forbindelse, at »indehaveren« ændres til »virksomheden« i § 12, stk. 1, og at § 12, stk. 1, nr. 2, ophæves. Som konsekvens heraf foreslås det, at § 12, stk. 1, sammenskrives med § 12, stk. 1, nr. 1, til et nyt stk.

1. Bestemmelserne i de gældende § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q, foreslås videreført som § 12, stk. 1, nr. 1-17.

Den foreslåede ændring af »indehaveren« til »virksomheden« er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet.

Henvisningen til »§ 6 a, stk. 5« i den gældende § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, foreslås ændret til »§ 6 a, stk. 4 og 6« som konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 17 om ændringen af chaufførvikarordningen. Det foreslås endelig, at »konkurslovgivning eller« ændres til »konkurslovgivning.« i § 12, stk. 1, nr. 1, litra q, der bliver § 12, stk. 1, nr. 17.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 19

Tilbagekaldelse er reguleret i godskørselslovens § 12, stk. 2, der angiver betingelserne for, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt de bestemmelser, som er oplistet i § 12, stk. 2, nr. 1, litra a-h.

Det følger desuden af bestemmelsens stk. 2, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover.

Ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 om ændring af lov om godskørsel (Tilladelsesordning for varebiler) blev der indført en national tilladelsesordning for varebiler eller vogntog, hvis tilladte totalvægt oversteg 2.000 kg, og som udførte godskørsel for fremmed regning med gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods. Som konsekvens heraf blev der indført en ny bestemmelse i stk. 2 om tilbagekaldelse af tilladelser, som var målrettet godskørsel for fremmed regning med varebiler, i medfør af den nye tilladelsestype i § 1, stk. 2.

Godskørselslovens § 12, stk. 2, svarede med visse tilpasninger til stk. 1 om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, fordi tilladelser i medfør af § 1, stk. 2, var nationale tilladelser, der ikke på samme måde som tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, var underlagt EU-regulering. Godskørselslovens § 12, stk. 2, henviste derfor ikke til forordning 1071/2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, ligesom forordning nr. 561/2009 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og reglerne om køre-hvile-tid ikke fandt anvendelse for godskørsel for fremmed regning i varebil. Det indebar desuden, at der ikke i stk. 2, nr. 1, litra c, blev henvist til færdselslovgivningen om regler for køre-hvile-tid.

Som konsekvens af, at der blev tilføjet et nyt stk. 2 til godskørselslovens § 12, blev bestemmelsens dagældende

stk. 2-6 til stk. 3-7. Der blev desuden indsat en ny bestemmelse i stk. 8.

Ved lov nr. 159 af 31. januar 2022 om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om udstationering af lønmodtagere m.v. (Tilladelsesordning for international godskørsel i varebiler, ændrede betingelser for udøvelse af national godskørsel i varebiler, udstationering af førere i vejtransporten m.v.) blev der foretaget mindre justeringer af de fire krav, som virksomheder skulle opfylde for at udføre gods- og buskørsel (etableringskrav, vandelskrav, krav om tilstrækkeligt økonomisk grundlag og krav til faglige kvalifikationer). Desuden blev der indført en tilladelsesordning for international godskørsel for fremmed regning i varebiler, ligesom anvendelsesområdet for tilladelsesordningen for national godskørsel for fremmed regning i varebiler blev ændret. Baggrunden for lovændringen var implementeringen af EU's vejpakke (herefter ændringsforordning nr. 2020/1055), der blev vedtaget i juli 2020.

Godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 1, angav på daværende tidspunkt, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kunne tilbagekaldes, hvis indehaveren måtte antages ikke længere at opfylde betingelserne i de dagældende § 3, stk. 1, nr. 3, om at kunne sandsynliggøre at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange havde overtrådt bestemmelser i lovgivning oplyst i litra a-h.

Bestemmelsen regulerede således de situationer, hvor en tilladelse til godskørsel efter § 1, stk. 2, kunne tilbagekaldes, fordi tilladelsesindehaveren som følge af overtrædelser af lovgivning nævnt i § 12, stk. 2, litra a-h, ikke længere opfyldte betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3, vedrørende god skik.

Med lovændringen, blev »betingelserne i § 3, stk. 1, nr. 3« i godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 1, ændret til: »vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6«.

Ændringen var en konsekvensændring som følge af den dengang foreslåede nyaffattelse af godskørselslovens § 3, stk. 1 og 2, hvorefter vandelskravet blev fastsat ved bekendtgørelse. Der var tale om en videreførelse af gældende ret, dog således, at den vurdering, som på dagældende tidspunkt blev benævnt som en god skik-vurdering, fremover blev benævnt som en vandelsvurdering, så der blev opretholdt sproglig lighed mellem den nationale tilladelsesordning for varebiler og godskørselslovens øvrige tilladelsesordninger.

Den ændring af godskørselslovens § 12, stk. 2, nr. 2, som foreslås i lovforslagets § 2, nr. 20, er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af § 3, stk. 2, nr. 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 4. Det foreslås i § 2, nr. 4, at ophæve kravet om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang. Formålet med at ophæve kravet om maksimal gæld til det offentlige er at gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark, og at der i relation til virksomheder med tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2, ikke bør

gælde strengere krav til national godskørsel, end tilfældet er for international godskørsel.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Færdselsstyrelsens mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover i de tilfælde, hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang, ophæves.

Den foreslåede ændring medfører en ændring af bestemmelsens indhold og anvendelse ved at lempe kravene til den pågældende virksomhed.

De øvrige krav, som følger af den gældende § 12, stk. 2, nr. 1, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring af lovforslagets § 2, nr. 20, således, at godskørselslovens § 12, stk. 2, nyaffattes, hvorved bestemmelsens opbygning justeres af lovtekniske grunde. Det betyder, at det tilbageværende materielle indhold af stk. 2 sammenskrives til 8 numre i stedet for det foreslåede i lovforslagets § 2, nr. 20, hvorved bestemmelsen alene ville have haft ét nummer indeholdende litra a-h tilbage.

Det foreslås i den forbindelse, at »indehaveren« ændres til »virksomheden« i § 12, stk. 2, og at § 12, stk. 2, nr. 2, ophæves. Som konsekvens heraf foreslås det, at § 12, stk. 2, sammenskrives med § 12, stk. 2, nr. 1, til et nyt stk. 2. Bestemmelserne i de gældende § 12, stk. 2, nr. 1, litra a-h, foreslås videreført som § 12, stk. 2, nr. 1-8.

Den foreslåede ændring af »indehaveren« til »virksomheden« er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi, som foreslås anvendt i § 12, stk. 1.

Henvisningen til »§ 6 a, stk. 5« i den gældende § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, foreslås ændret til »§ 6 a, stk. 6« som konsekvens af lovforslagets § 2, nr. 17 om ændringen af chaufførvikarordningen. Det foreslås endelig, at »menneskehandel eller« ændres til »menneskehandel.« i § 12, stk. 2, nr. 1, litra h, der bliver § 12, stk. 2, nr. 8.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 20

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring i § 2, nr. 24, i lovforslaget som fremsat af godskørselslovens § 13, stk. 1, 2. pkt., således, at »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 5, eller § 12, stk. 6« ændres til »§ 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 4, jf. stk. 1 eller 2, eller § 12, stk. 5 eller 6«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af godskørselslovens § 12, stk. 1 og 2, jf. ændringsforslagets § 2, nr. 15 og 16.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 21

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring i § 2, nr. 25, i lovforslaget som fremsat af godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt., således, at »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12,

stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h« ændres til »§ 12, stk. 1, nr. 2-17, § 12, stk. 2, nr. 2-8, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2-17, eller stk. 2, nr. 2-8«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af godskørselslovens § 12, stk. 1 og 2, jf. ændringsforslagets § 2, nr. 15 og 16.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 22

Det foreslås at nyaffatte den foreslåede ændring i § 2, nr. 28, i lovforslaget som fremsat af godskørselslovens § 13, stk. 4, 1. pkt., således, at »§ 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4« ændres til »§ 12, stk. 1-3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1 og 2, § 12, stk. 5 og 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 3«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af nyaffattelsen af godskørselslovens § 12, stk. 1 og 2, jf. ændringsforslagets § 2, nr. 15 og 16.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 23

Der er alene tale om en korrektion af en skrivfejl i den foreslåede bestemmelse, hvori der henvises til et ord i den gældende ordlyd, som ikke findes. Den foreslåede ændring berigtiger fejlen ved at erstatte det forkerte ord med den korrekte henvisning.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

Til nr. 24

Det følger af lovforslagets § 4, at loven træder i kraft den 1. februar 2025. Efter anmodning fra Folketingets Transportudvalg for at sikre mere tid til udvalgsbehandlingen foreslås det at ændre ikrafttrædelsestidspunktet, således at loven træder i kraft den 1. april 2025.

Til nr. 25

Det foreslås at ændre det foreslåede § 4, stk. 2, i lovforslaget som fremsat, idet der fejlagtigt henvises til tre bestemmelser for meget og til et forkert ændringsnummer. Den foreslåede ændring berigtiger fejlene ved at fjerne de tre forkerte henvisninger og erstatte den forkerte henvisning med den korrekte henvisning.

Der er alene tale om en korrektion af trykfejl i den foreslåede bestemmelse.

Ændringsforslaget indebærer ingen materielle ændringer.

5. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 20. november 2024 og var til 1. behandling den 3. december 2024. Lovforslaget blev

efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside www.ft.dk.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Hørings svar

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 28. juni 2024 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2023-24, TRU alm. del – bilag 282. Den 22. november 2024 sendte transportministeren høringssvarene og et høringssnotat til udvalget.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 12 bilag på lovforslaget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse om lovforslaget.

Teknisk gennemgang

Transportministeren afholdt den 21. januar 2025 en teknisk gennemgang af lovforslaget i udvalget.

Branchebesøg

Udvalget har som led i udvalgsbehandlingen af lovforslaget takket ja til en invitation fra en række brancheorganisationer og interessenter. Besøget blev afholdt den 4. februar 2025.

Samråd

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 1 spørgsmål til transportministeren til mundtlig besvarelse, som denne har besvaret i et åbent samråd med udvalget den 18. december 2024.

Spørgsmål

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 22 spørgsmål til transportministeren og 2 spørgsmål til justitsministeren til skriftlig besvarelse, hvoraf ministrene har besvaret 23 spørgsmål. Det sidste spørgsmål forventes besvaret inden 2. behandling.

Jens Joel (S) Malte Larsen (S) Maria Durhuus (S) Mette Reissmann (S) Morten Klessen (S) Thomas Jensen (S)

Thomas Monberg (S) Thomas Skriver Jensen (S) Trine Bramsen (S) Peter Juel-Jensen (V) Louise Elholm (V)

Eva Kjer Hansen (V) Hans Christian Schmidt (V) Charlotte Bagge Hansen (M) Peter Have (M)

Kenneth Fredslund Petersen (DD) Charlotte Munch (DD) Jens Meilvang (LA) nfmnd. Lars-Christian Brask (LA)
Brigitte Klitskov Jerkel (KF) Mai Mercado (KF) Betina Kastbjerg (DD) Nick Zimmermann (DF) Mads Olsen (SF)
Karsten Filsø (SF) Claus Jørgensen (SF) Leila Stockmarr (EL) Stinus Lindgreen (RV) Christina Olumeko (ALT)

Borgernes Parti, Naleraq, Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	50	Radikale Venstre (RV)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	23	Alternativet (ALT)	6
Danmarksdemokraterne – Inger Støjberg (DD)	16	Borgernes Parti – Lars Boje Mathiesen (BP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Naleraq (N)	1
Liberal Alliance (LA)	15	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Moderaterne (M)	12	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	10	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	5
Dansk Folkeparti (DF)	7		