



26. november 2024

## ANBEFALINGER TIL AT UNDGÅ UTILSIGTEDE KONSEKVENSER AF L 107: FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF LOV OM BUSKØRSEL, LOV OM GODSKØRSEL OG TAXILOVEN

### Opsummering

Regeringens forslag til ændring af busloven (L 107) ændrer definitionen af erhvervmæssig buskørsel, så alle tre kriterier skal være opfyldt samtidig, før der kræves en tilladelse. Det åbner for, at aktører kan udføre buskørsel mod betaling uden erhvervstilladelse, hvis buskørsel ikke er deres primære formål. Vi er dybt bekymrede for, at det vil føre til omgåelse af reglerne, skævvridning af konkurrencevilkår, sikkerhedsproblemer og forringede arbejdsvilkår. Som repræsentanter for branchen har vi ikke kunnet få klarhed over, hvem der har efterspurgt denne ændring. Det er ikke os, og vi er heller ikke bekendt med, at nogen aktører har ønsket det. Derfor har vi nogle klare anbefalinger til Transportudvalgets medlemmer, som vi håber I vil tage med i jeres behandling af lovforslaget:

### Anbefalinger til lovbehandlingen i Folketinget

#### Anbefaling 1: Klare definitioner og afgrænsninger

- **Definér centrale begreber:** Præcisér definitionen af centrale begreber som "primære formål" og "sekundær aktivitet" for at forhindre misbrug af reglerne.
- **Tydeliggør krav:** Angiv klart, hvilke typer buskørsel der fremover kan undtages fra kravet om tilladelse, så der ikke åbnes en ladeport for kommerciel udnyttelse af reglerne.

#### Anbefaling 2: Evaluering af lovens konsekvenser

- **Forpligtende evaluering:** Indfør en bindende plan for evaluering af loven, som skal ske i samarbejde med Folketinget og branchen, for at evaluere lovens effekt på markedet.
- **Håndhævelse og kontrol:** Sikr, at der er tilstrækkelige ressourcer til at håndhæve reglerne og undgå yderligere administrative byrder.

### Baggrund

I den nuværende buslov er der tre kriterier, hvor opfyldelsen af blot ét af dem udløser krav om erhvervstilladelse:

1. **Kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden eller organisationen.**
2. **Kørsel mod betaling.**
3. **Kørslen er en del af virksomhedens primære formål.**

Regeringens lovforslag foreslår, at alle tre kriterier skal være opfyldt samtidig for, at der er tale om erhvervmæssig buskørsel, der kræver en tilladelse. Det betyder, at aktører, hvis primære formål ikke er buskørsel, kan udføre buskørsel mod betaling uden at skulle have en erhvervstilladelse.

### Vores bekymringer

1. **Omgåelse af reglerne**
  - **Risiko:** Virksomheder kan undgå buslovens krav ved at indrette sig strategisk, og uden klare definitioner og begreber i loven kan det være umuligt at håndhæve uden store ekstra omkostninger, som Rigspolitiet har nævnt i deres høringsvar.

- **Eksempler:**
    - *Partybusser hævder, at deres primære formål er underholdning eller festvirksomhed, ikke transport, og kører derfor uden tilladelse.*
    - *Idrætsklubber udfører kørsel mod betaling for sponsorer uden at opfylde buslovens krav.*
    - *Andre virksomheder som kioskejere udfører buskørsel som bibeskæftigelse uden erhvervstilladelse.*
2. **Sikkerhed og arbejdsvilkår**
- **Trafiksikkerhed:** Uden tilladelseskrav mangler der kontrol med uddannelse og tekniske standarder.
  - **Arbejdsvilkår:** Chauffører risikerer at arbejde under dårlige forhold, hvilket kan føre til social dumping.
3. **Fair konkurrence**
- **Skævvridning:** Professionelle busvirksomheder opfylder strenge krav, mens andre opererer uden, hvilket giver en urimelig fordel. Fx kan offentlige institutioner konkurrere på ulige vilkår med private vognmænd, hvilket kan føre til offentligt opgavetyveri.
  - **Arbejdspladser i fare:** Det truer arbejdspladser i den etablerede busbranche.
4. **EU-lovgivning**
- **Implementering af EU-regler (Forordning 1071/2009):** Heri fremgår det tydeligt, at undtagelser for tilladelseskravet skal fortolkes restriktivt og have ringe betydning for markedet.
  - **Risiko:** Ændringen kan være i strid med EU-reglerne og medføre en sag mod Danmark, hvis der ikke er sikkerhed for klare definitioner og afgrænsninger (fx målt på omsætning eller kørte km)

Vi forstår ønsket om at lave regelforenklning, men det bør ikke ske på bekostning af sikkerhed, ordnede arbejdsvilkår og fair konkurrence. Uden klare definitioner og afgrænsninger risikerer vi at skabe usikkerhed og uretfærdighed i busbranchen.

Den mest simple måde at undgå alle potentielle huller i og risiko for misbrug af lovforslaget er, at udvide de eksisterende undtagelser til tilladelsesfrikørsel i busloven i stedet for at ændre definitionen af erhvervmæssig buskørsel, hvilket branchen tidligere har stillet forslag om.

Uanset hvad opfordrer vi Transportudvalgets medlemmer til at tage vores bekymringer alvorligt og arbejde for klare definitioner og afgrænsninger i lovforslaget samt sikre en reel evaluering af loven senest 2 år efter vedtagelse. På den måde kan vi i fremtiden bevare en velfungerende og ansvarlig bussektor i Danmark og undgå, at uklare regler fører til øget bureaukrati og dårligere håndhævelse.

Vi står til rådighed for yderligere dialog og ser frem til at samarbejde om en løsning, der tilgodeser alle parter.

Med venlig hilsen

**Michael Nielsen,**  
Adm. direktør, Dansk PersonTransport

**Jan Villadsen,**  
Gruppeformand, 3F Transport

**Karsten Lauritzen,**  
Branchedirektør, DI Transport

**Jesper Kronborg,**  
Branchedirektør, Dansk Erhverv Transport