

Til: Jens Hvid Bang (jhb@dpt-dk.org)
Cc: Alexander Höilund (aho@dpt-dk.org), Michael Nielsen (mmn@dpt-dk.org), Frederik Find Leisner (fle@trm.dk), Kathrine Aagaard Lise (KML@trm.dk)
Fra: Adan Ali Khan (aak@trm.dk)
Titel: Til DPT: Sv: Opdatering: Kommissionens vurdering af Transportministeriets forslag til ændring af busloven
Sendt: 19-11-2024 16:57
Bilag: Færdselsstyrelsen - Faglige bemærkninger til definitionen på erhvervsmæssig personbefordring.docx;

Kære Jens

Som opfølgning på jeres henvendelse har vi bedt Færdselsstyrelsen om at kigge på bemærkningerne fra kommissionen.

Vedlagt finder I Færdselsstyrelsens vurdering, som vi kan henholde os til.

Transportministeriet finder på denne baggrund, at den foreslåede definition er i tråd med forordningen og Kommissionens fortolkning heraf, når det fremgår, at betingelserne skal forstås ret restriktivt.

De bedste hilsner

Adan Ali Khan
Fuldmægtig

Departementet | Internationalt Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon: +45 51 22 53 89
aak@trm.dk | www.trm.dk

Denne mail kan indeholde fortroligt materiale. Hvis du ikke er den rette modtager, bedes e-mailen returneret til os og derefter slettet. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere eller videregende denne e-mail, hvis du ikke er den rette modtager. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på www.e-boks.dk. Yderligere informationer om databeskyttelse og vores behandling af personoplysninger er tilgængelig via linket [her](#).

Til: Kathrine Aagaard Lise (KML@trm.dk), Frederik Find Leisner (fle@trm.dk)
Cc: Alexander Höilund (aho@dpt-dk.org), Michael Nielsen (mmn@dpt-dk.org)
Fra: Jens Hvid Bang (jhb@dpt-dk.org)
Titel: Opdatering: Kommissionens vurdering af Transportministeriets forslag til ændring af busloven
Sendt: 29-10-2024 09:25

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Kære begge

Vi har kontaktet Kommissionen for at få afklaret, hvordan EU-forordningerne skal tolkes i forhold til det forslag, vi har afgivet høringssvar til i sommers om at ændre buslovens definition af erhvervsmæssig buskørsel.

Vi har vedlagt vores korrespondance med Kommissionen som bilag, så I kan se detaljerne i vores dialog.

Kommissionens svar

I sit svar skriver Kommissionen, at man ikke kan ændre definitionen på den måde, som lovforslaget foreslår, og at de tre kriterier ikke kan gøres kumulative.

Faktisk forholder det sig lige omvendt, og ifølge Kommissionens fortolkning af EU-forordningerne skal følgende tre kriterier opfyldes kumulativt for at en befordring kan defineres som ikke-erhvervsmæssig (og dermed undtages for tilladelseskravet):

1. Ingen direkte eller indirekte vederlag for befordringen.
2. Befordringen må ikke generere direkte eller indirekte indkomst for føreren af køretøjet eller for andre.
3. Befordringen må ikke være forbundet med nogen professionel aktivitet.

Altså, enhver form for buskørsel, der kræver vederlag, genererer indkomst eller er forbundet med en professionel aktivitet, kræver en tilladelse.

Det er vigtigt at understrege, at Kommissionen åbner op for undtagelser, men der er tale om meget snævre undtagelser, som skal være underlagt strenge betingelser, hvilket ikke er opfyldt i lovforslaget, hvor at den nye definition skaber meget brede undtagelser.

Vi mener derfor fortsat, at den bedste løsning vil være at udvide de eksisterende undtagelser, så f.eks. pårørende på plejehjem kan køre med i plejehjemsbussen – som ministeren ønsker.

Vi håber selvfølgelig, at I vil tage ovenstående i betragtning i jeres arbejde med lovforslaget, og I må endelig sige til, hvis I har brug for mere materiale eller en uddybning. Vi står naturligvis til rådighed for yderligere information eller en drøftelse af sagen.

De bedste hilsner

Jens Hvid Bang

Kommunikations- og sektorchef

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3.tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 5135 5271

Dansk PersonTransport

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Generelt notat
Sagsbehandler: JUJE
Sagsnr.: 2024-911774
31-10-2024

Faglige bemærkninger til definitionen på erhvervsmæssig personbefordring

Dette notat belyser Færdselsstyrelsens forslag om at ændre definitionen af "erhvervsmæssig personbefordring" i buskørselslovens § 1, stk. 3. Kommissionen underkender ikke den forslåede ændring. Korrespondancen mellem Kommissionen og Dansk PersonTransport viser dog, at der er en risiko for, at forslaget åbner op for, at for mange virksomheder fritages for tilladelse. Vi vurderer, at ændringsforslaget vil være i overensstemmelse med EU-retten, men kriteriet om, at kørslen skal udgøre den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål, skal fortolkes i lyset af, at transportaktiviteten alene må udgøre en underordnet biaktivitet i virksomheden, hvis denne skal fritages fra tilladelseskravet.

Færdselsstyrelsens fortolkning af definitionen på erhvervsmæssig buskørsel

Det fremgår af artikel 2, nr. 5, i forordning 1073/2009, at personbefordring for egen regning, dvs. ikke-erhvervsmæssig personbefordring, er personbefordring, der udføres uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, hvor transportaktiviteten kun udgør en biaktivitet.

På den baggrund har vi ud fra en modsætningslutning vurderet, at personbefordring for fremmed regning, dvs. erhvervsmæssig personbefordring, må være personbefordring, der udføres med gevinst for øje, i erhvervsmæssigt øjemed, og dermed med personer uden en nærmere tilknytning, og hvor transportaktiviteten samtidig udgør virksomhedens hovedaktivitet. Vi har derfor indmeldt et forslag til lovændring, hvor de tre nuværende betingelser i buskørselslovens § 1, stk. 3, gøres kumulative.

Ved vurderingen har vi også tillagt det vægt, at det desuden fremgår af artikel 1, stk. 4, litra b, i forordning 1071/2009, at forordningen ikke finder anvendelse på virksomheder, der udelukkende udøver ikkeerhvervsmæssig buskørsel, eller hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel.

Samtidig fremgår det af artikel 1, stk. 4, 2. afsnit, at ikke-erhvervsmæssig buskørsel er al vejtransport, dog ikke vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen direkte eller indirekte betaling, og som ikke direkte eller indirekte genererer nogen indtægt for føreren af køretøjet eller for andre, og som ikke har forbindelse med professionelle aktiviteter.

Det må i overensstemmelse med artikel 2, nr. 5, i forordning 1073/2009, forstås sådan, at ikke-erhvervsmæssig personbefordring er personbefordring uden betaling/gevinst og uden professionelle aktiviteter. Men definitionen er ikke entydig, for samtidig spiller virksomhedens primære aktiviteter også en rolle i vurderingen af, hvornår personbefordringen er

tilladelseskrævende, idet det i artikel 1, stk. 4, litra b, er tilføjet at forordningen ikke finder anvendelse på virksomheder, hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel.

Korrespondancen mellem Kommissionen og DPT

Dansk PersonTransport har vurderet, at enhver form for buskørsel, der kræver vederlag, genererer indkomst eller er forbundet med en professionel aktivitet, kræver en tilladelse. Den vurdering har de umiddelbart foretaget på baggrund af beskrivelsen af ikke-erhvervsmæssig buskørsel i artikel 1, stk. 4, 2. afsnit. Hertil kommer, at Kommissionen ved e-mail af 24. oktober 2024 udtaler til DPT, at en transport skal opfylde tre kumulative betingelser for at falde ind under beskrivelsen af ikke-erhvervsmæssig buskørsel i artikel 1, stk. 4, 2. afsnit. Det skal være en transport: "(i) for which no direct or indirect remuneration is receive, and (ii) which does not directly or indirectly generate any income for the driver of the vehicle or for others, and (iii) which is not linked to any professional activity." Buskørsel der genererer indkomst, kræver derfor en tilladelse.

Kommissionen udtaler endvidere, at der er undtagelser hertil. Her henvises netop til virksomheder, hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel, jf. artikel 1, stk. 4, litra b. Kommissionen understreger i den forbindelse, at virksomhedens hovedaktivitet skal være noget andet end buskørsel, at der er tale om en snæver betingelse, og at undtagelsen kun finder anvendelse på virksomheder, der ikke er buskørselsvirksomheder, og som normalt vedrører kørsel for egen regning. Det er ikke muligt at være en aktiv buskørselsvirksomhed under denne undtagelse.

De henviser desuden til undtagelsen i artikel 1, stk. 5, hvorefter virksomheder, der udelukkende udfører indenlandske transporter, som kun har ringe betydning for transportmarkedet, kan fritages som følge af a) arten af det transporterede gods, eller b) kørselsstrækningens korthed.

På den baggrund konkluderer Dansk PersonTransport, at Kommissionen skriver, at man ikke kan ændre definitionen på den måde, som lovforslaget foreslår, og at de tre kriterier ikke kan gøres kumulative. Når man læser e-mailkorrespondancen, ses Kommissionen dog ikke at forholde sig til det danske lovforslag.

Konklusion

EU-retten har ikke en klar og entydig definition på erhvervsmæssig personbefordring, som vi kan benytte. De tre kumulative betingelser for ikke-erhvervsmæssig buskørsel i artikel 1, stk. 4, 2. afsnit, synes ikke at være helt i overensstemmelse med indholdet af artikel 1, stk. 4, litra b). Ved at gøre de tre betingelser i buskørselslovens § 1, stk. 3, kumulative, så har vi forsøgt at skabe bedre overensstemmelse med de bestemmelser i forordning 1071/2009 og forordning 1073/2009, der fungerer som fortolkningsbidrag til, hvornår der kræves en tilladelse til buskørsel. Samlet set er det derfor vores vurdering, at den foreslåede ændring af definitionen vil være i overensstemmelse med EU-retten.

Efter vores vurdering er det grundlæggende hensigten med EU-reglerne, at det er aktive buskørselsvirksomheder, der skal underlægges et tilladelseskrav. Det understøtter udtalelserne fra Kommissionen i et vist omfang, og Kommissionen kommer ikke med en vurdering af, at lovforslaget skulle stride mod EU-retten. På den anden side er der en risiko for, at den foreslåede definition åbner op for, at for mange virksomheder fritages for tilladelse, hvis ikke det understreges, f.eks. i lovbemærkningerne, at transportaktiviteten alene må udgøre en helt underordnet biaktivitet i virksomheden, hvis denne skal fritages fra tilladelseskravet. Kriteriet om, at kørslen skal udgøre den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål skal derfor administreres restriktivt. Der må i den forbindelse henvises til Kommissionens udtalelse om, at undtagelsen for virksomheder, hvis hovedaktivitet ikke er buskørsel, skal fortolkes snævert.