



## HØRINGSNOTAT

10. september 2024

### Høringsnotat om forslag til lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomhed og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

#### Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomhed og forlængelse af tilladelser til sygetransport) .....	1
1. Høringen .....	2
1.1. Høringsperiode .....	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v. ....	2
2. Høringsvarene.....	17
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget .....	18
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget .....	18
2.2.1. Ændring af definitionen for erhvervmæssig personbefordring .....	18
2.2.2. Tilladelseskravet for busudlejning og busudlån fjernes ..	20
2.2.3. Ophævelse af restancekravene i buskørselsloven og godskørselsloven.....	20
2.2.4. Forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse.....	21
2.2.5. En række krav til chaufførvikarvirksomheder fjernes .....	21
2.2.6. Forlængelse af tilladelser til sygetransport.....	24
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	24



## 1. Høringen

### 1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven har i perioden fra den 28. juni 2024 til den 22. august 2024 (55 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 28. juni 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 28. juni 2024.

### 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er ikke myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Advokatsamfundet				
AMU				
Advokatsamfundet				



AMU Transport Danmark				
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro				
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				
Arbejdsgiverforeningen KA				
Arriva Danmark A/S				
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport				
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)				
AutoBranchen Danmark				
BAT				
BAT-Kartellet				
Bilbranchen				
Brancheforeningen Danske Delebiler				
Brancheforeningen for Forretningslimousiner				



Brancheforeningen for Limousine Vognmænd				
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)				
Concito				
COWI				
Danmarks Frie AutoCampere				
Danmarks Naturfredningsforening				
Danmarks Statistik				
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)				
Dansk Avis Omdeling				
Dansk Bilbrancheråd				
Dansk Bil-Forhandler Union				
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)				



Dansk Industri (DI)				
Dansk Kørelærere-Union				
Dansk Maskinhandlerforening				
Dansk Metal				
Dansk Person-Transport	X	X		
Dansk Standard				
Dansk Transport og Logistik – DTL	X	X		
Dansk Vejforening				
Danske Fragtmænd				
Danske Handicaporganisationer				
Dansk Handicap Forbund				
Danske Kørelæreres Landsforbund				
Danske Maskinstationer og Entreprenører				
Danske Medier - Mediernes Hus				



Danske Regioner				
Danske Speditører	X	X		
Dansk Mobilitet				
Dataetisk Råd				
Datatilsynet	X			X
DB Cargo Scandinavia A/S				
De Danske Bilimportører				
Den Frie Kørelærere forening				
DFDS Canal Tours (Havnerundfarten)				
Det Centrale Handicapråd				
DI Transport	X	X		
Drivkraft Danmark				
DTU Transport				
Dækbranchen Danmark				
Fagbevægelsens Hovedorganisation				
Fagligt Fælles Forbund – 3F	X	X		



FALCK Danmark A/S				
FK distribution A/S				
Forenede Danske Motorejere - FDM				
Foreningen af Frie Kørelærere				
Foreningen af Offentlige Anklagere				
Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL				
Fynbus				
GLS Danmark A/S				
HK Trafik og Jernbane				
Ingeniørforeningen (IDA)				
Institut for Menneskerettigheder				
Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet				
Institut for planlægning – Aalborg Universitet				



International Transport Danmark (ITD)	X	X		
Klimarådet				
Kommunal Vejteknisk Forening				
Kommunernes Landsforening – KL				
Krifa				
Kørelærerforeningen				
Landbrug og Fødevarer				
Landbrugserhvervets Færdselsgruppe				
Landforeningen af Forsvarsadvokater				
Landsforeningen af Menighedsråd				
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark				
Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede				
Ledernes Hovedorganisation				





Livet med Handicap (LEV)				
Midttrafik				
Motorhistorisk Samråd				
Movia				
NOAH-Trafik				
Nordjyllands Trafikselskab				
Politiforbundet	X		X	
Rambøll				
Region Hovedstaden				
Region Midtjylland				
Region Nordjylland				
Region Sjælland				
Region Syddanmark				
Ribe Amts Vognmandsforening				
Rigsadvokaten				
Rigspolitiet				
Rigsrevisionen	X		X	
Rådet for Bæredygtig Trafik				



Rådet for grøn omstilling				
Rådet for Sikker Trafik				
Sammenslutning af Danske Småøer				
Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark, SKAD				
Samtlige byretter	X		X	
Samtlige Kommuner				
Sikre Veje				
SMV Danmark				
Sydtrafik				
Taxinævnet i Region Hovedstaden				
Teknisk Landsforbund				
Tekniq				
Teknologisk Institut				
Trafikforbundet				
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet				



Trafikselskaberne i Danmark	X	X		
Transportens Arbejdsgivere (ATL)				
Transporterhvervet's uddannelser, TUR	X		X	
UlykkesPatientForeningen				
Vestbanen A/S				
Vestre Landsret	X			X
Østre Landsret	X			X
Albertslund Kommune				
Allerød Kommune				
Assens Kommune				
Ballerup Kommune				
Billund Kommune				
Bornholms Regionskommune				
Brøndby Kommune				
Brønderslev Kommune				



Dragør Kom- mune				
Egedal Kom- mune				
Esbjerg Kom- mune				
Fanø Kommune				
Favrskov Kom- mune				
Faxe Kommune				
Fredensborg Kommune				
Fredericia Kom- mune				
Frederiksberg Kommune				
Frederikshavn Kommune				
Frederikssund Kommune				
Furesø Kom- mune				
Faaborg- Midtfyn Kom- mune				
Gentofte Kom- mune				
Gladsaxe Kom- mune				



Glostrup Kom- mune				
Greve Kommune				
Gribskov Kom- mune				
Guldborgsund Kommune				
Haderslev Kom- mune				
Halsnæs Kom- mune				
Hedensted Kom- mune				
Helsingør Kom- mune				
Herlev Kom- mune				
Herning Kom- mune				
Hillerød Kom- mune				
Hjørring Kom- mune				
Holbæk Kom- mune				
Holstebro Kom- mune				
Horsens Kom- mune				



Hvidovre Kom- mune				
Høje-Taastrup Kommune				
Hørsholm Kom- mune				
Ikast-Brande Kommune				
Ishøj Kommune				
Jammerbugt Kommune				
Kalundborg Kommune				
Kerteminde Kommune				
Kolding Kom- mune				
Københavns Kommune				
Køge Kommune				
Langeland Kom- mune				
Lejre Kommune				
Lemvig Kom- mune				
Lolland Kom- mune				
Lyngby-Taarbæk Kommune				



Læsø Kommune				
Mariagerfjord Kommune				
Middelfart Kommune				
Morsø Kommune				
Norddjurs Kommune				
Nordfyns Kommune				
Nyborg Kommune				
Næstved Kommune				
Odder Kommune				
Odense Kommune				
Odsherred Kommune				
Randers Kommune				
Ringkøbing-Skjern Kommune				
Ringsted Kommune				
Roskilde Kommune				



Rudersdal Kom- mune				
Rødovre Kom- mune				
Samsø Kom- mune				
Silkeborg Kom- mune				
Skanderborg Kommune				
Skive Kommune				
Slagelse Kom- mune				
Solrød Kom- mune				
Sorø Kommune				
Stevns Kom- mune				
Struer Kommune				
Svendborg Kom- mune				
Syddjurs Kom- mune				
Sønderborg Kommune				
Thisted Kom- mune				
Tønder Kom- mune				





Tårnby Kommune				
Vallensbæk Kommune	X		X	
Varde Kommune				
Vejen Kommune				
Vejle Kommune				
Vesthimmerlands Kommune				
Viborg Kommune				
Vordingborg Kommune				
Ærø Kommune				
Aabenraa Kommune				
Aalborg Kommune				
Aarhus Kommune				

## 2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.



Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

### *2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget*

**Danske Speditører og ITD** giver udtryk for, at de overordnet støtter initiativet om forenkling af reglerne for vejtransporten. **Trafikselskaberne i Danmark** finder det positivt, at lovforslagets regelforenklinger, forlængelser og ændringer vil facilitere en øget fleksibilitet i transportbranchen og mindske barrierer for vejtransportvirksomheder.

**3F og DanskPersonTransport** har indsendt et fælles hørings-svar i tillæg til deres eget høringssvar.

**DTL, 3F, Dansk PersonTransport, DI Transport og Dansk Erhverv** har alle udtrykt, at de gerne så ændringerne drøftet i et relevant brancheforum, hvoraf flere peger på Vejtransportrådet.

*Transportministeriet bemærker, at selvom medlemmer af Vejtransportrådet udpeges af ministeren, er Transportministeriet ikke medlem af rådet. Det bemærkes endvidere, at Vejtransportrådet foreslås nedlagt i sin nuværende form i forslag til lov om opgavebortfald på Transportministeriets område, der er sendt i høring den 3. september 2024.*

### *2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget*

#### *2.2.1. Ændring af definitionen for erhvervsmæssig personbefordring*

**Trafikselskaberne i Danmark** spørger til rækkevidden af den foreslåede ændring. De henviser til deres pjece fra 2023 om at styrke den kollektive trafik, hvor der indgår et forslag om frivillig-bus, hvor kommunen stiller en eller flere 9-personers minibusser



til rådighed for et landsbysamfund, mens bussen køres af frivillige fra lokalsamfundet.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at buskørselslovens anvendelsesområde er erhvervmæssig personbefordring i motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1. Trafikselskabernes forslag om frivilligbusser vil derfor ikke være omfattet af buskørselsloven.*

**3F og Dansk Person Transport** anfører i deres fælles høringsvar, at den foreslåede ændring vil indebære, at hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit mod vederlag, hvilket dermed vil være en de facto afregulering af erhvervet. Herunder kan et diskotek eksempelvis tilføje en partybus.

Begge organisationer mener, at sådan en ændring vil underminere chauffører og transportvirksomheder og føre til lavere trafiksikkerhed og ringere tryghed for passagererne.

**Dansk Erhverv** bemærker, at de ikke støtter op om ændring af definitionen for erhvervmæssig personbefordring, da de mener, at det er en afregulering, som vil medføre en række alvorlige konsekvenser for busbranchen.

**DI Transport** bemærker, at de er imod forslaget, da det vil være konkurrenceforvridende buskørselsvirksomheder. De anfører, at forslaget skaber en mulighed for at privatpersoner kan udføre de samme transportopgaver, blot uden at være omfattet af tilladelseskravet, og at det underminerer buskørselsvirksomhederne.

*Det er Transportministeriets vurdering, at det er korrekt, at flere organisationer vil være undtaget, da det er formålet med forslaget, at eksempelvis børnehaver, plejehjem og fritidsforeninger i højere grad kan tage andre med i bussen uden, at de skal opfylde kravene til en fællesskabstilladelse om buskørsel i EU. Eksempelvis, at plejehjemsbeboeren kan få sin ægtefælle, der er beboende udenfor plejehjemmet, med i bussen. Det er dog ministeriets vurdering, at en række af de eksempler, som der henvises til ikke vil være undtaget tilladelseskravet. I den forbindelse har ministeriet gjort det tydeligere i bemærkningerne til bestemmelsen, at transportaktiviteten skal udgøre en underordnet biaktivitet i forhold til det, man beskæftiger sig med. Det er dermed ikke hensigten med*



*bestemmelsen, at de såkaldte partybusser vil være undtaget bestemmelsen. Derudover vil det i sidste ende bero på en konkret vurdering og på den måde vil man fange eventuelle forsøg på at omgå tilladelseskravet ved erhvervsmæssig personbefordring.*

### *2.2.2. Tilladelseskravet for busudlejning og busudlån fjernes*

**DanskPersonTransport og 3F** anfører i deres samlede hørings svar, at man ved at fjerne tilladelseskravet til busudlejning og busudlån vil i sammenhæng med ændring af definitionen for erhvervsmæssig personbefordring og lempelse af kravene for chaufførvikarvirksomheder bane vej for u hensigtsmæssige konstruktioner og en afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for danske vejtransportvirksomheder og chauffører.

**3F** har derudover i deres eget høringssvar angivet, at det bliver nemmere at drive virksomhed ved udlejning af busser og derfor vil udbuddet stige. Det vil gøre det lettere at køre med disse tilladelsesfrit, da man ligeledes ændrer definitionen for erhvervsmæssig personbefordring. 3F mener at dette vil lede til flere amatørchauffører og øge usikkerheden på vejene. I den forbindelse henviser fagforeningen til det fælles høringssvar fra DanskPersonTransport og 3F.

*Transportministeriet bemærker, at selvom man fjerner tilladelsesordningen vil der fortsat gælde regler for erhvervsmæssig udlejning af køretøjer. Eksempelvis, hvem udlejer må leje køretøjer til, og hvor længe må køretøjet udlejes. Reglerne er fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i færdselsloven.*

### *2.2.3. Ophævelse af restancekravene i buskørselsloven og gods-kørselsloven*

**DanskPersonTransport, DI Transport, Danske Speditører og ITD** har alle udtrykt opbakning til, at restancekravene fjernes.

*Transportministeriet noterer sig de modtagne bemærkninger til lovforslaget.*

**DTL** har udtrykt, at restancekravene bør fastholdes for at sikre professionalisme i branchen og sikre, at der ikke skabes uretfærdige fordele ved ikke at betale gæld til det offentlige. Efter deres opfattelse medfører restancekravene sundere konkurrencevilkår.



**3F** bemærker, at man ved at fjerne forslaget giver mulighed for, at flere med gæld til det offentlige får mulighed for at få udstedt tilladelser. Det er 3F opfattelse, at det vil medvirke til mere unfair konkurrence og fraråder derfor, at forslaget gennemføres.

*Transportministeriet bemærker, at det fortsat vil være muligt at sikre sunde konkurrencevilkår, da EU-retten stadig foreskriver, at virksomhederne skal overholde et vandelskrav og et kapitalkrav. I den vurdering indgår ligeledes tidligere konkurser.*

**ITD** bemærker i øvrigt i forhold til de øvrige vandelskrav, at de gerne så en højere involvering af brancheorganisationerne om myndigheders arbejde med vandelsvurderingen for at opnå en højere regelefterlevelse blandt virksomhederne.

*Transportministeriet noterer sig bemærkningen om bedre involvering af brancheorganisationerne i både ministeriets og Færdselsstyrelsens arbejde med vandelskravet.*

#### *2.2.4. Forenkede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse*

**DTL, DanskPersonTransport, DI Transport og ITD** kan støtte ændringen af dokumentationskravet for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse og herved lettelsen af dokumentationsbyrden for virksomhederne.

**DTL** anfører, at de er enige i, at der skal være flere muligheder for at dokumentere kravet ved at tage højde for ejer- og ledelsesforhold og ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau

**ITD** bemærker, at den nuværende vurdering er forældet og at det ikke giver mening at indhente ansættelseskontrakter på ejer og direktør. ITD foreslår hertil, at man på stikprøvebasis stadig kan forlange kontrakterne for bestyrelsesmedlemmer og aktionærer for at sikre deres involvering i virksomhedens daglige drift.

**3F** bemærker, at de nuværende regler giver en reel tilknytning til virksomheden, og dermed indsigt i virksomhedens drift og fraråder på den baggrund, at forslaget gennemføres.

*Transportministeriet noterer sig de modtagne bemærkninger til lovforslaget.*

#### *2.2.5. En række krav til chaufførvikarvirksomheder fjernes*



**Danske Speditører** vurderer, at der i dag stilles for mange krav til chaufførvikarvirksomheder, og at ordningen derfor ikke giver den fleksibilitet på chaufførarbejdsmarkedet, som var hensigten.

**DI Transport** bemærker, at lempelsen af kravene for chaufførvikarvirksomheder rejser en masse praktiske spørgsmål, herunder til håndhævelsen, og opfordrer til at forslaget drøftes med Vejtransportrådet med henblik på at afklare disse inden lovbehandlingen.

*Transportministeriet noterer sig bemærkningerne til lovforslaget. Ministeriet bemærker dog, at kravet om aflønning af chaufførvikarer ikke foreslås ændret med lovforslaget, men fremover kun vil blive kontrolleret i forbindelse med ansøgning om tilladelse til chaufførvikarvirksomhed.*

**ITD** bemærker, at kravene til chaufførvikarvirksomheder i Danmark er væsentligt skrappe end de generelle EU-regler for udleje af chaufførvikarer. Ydermere, at reglerne for vikarvirksomheder på godskørselsområdet er betydeligt skrappe end andre på brancher med vikarvirksomheder. ITD anfører derfor, at det giver god mening, at der gives mere fleksibilitet, så længe man bibeholder betingelserne om løn- og arbejdsvilkår. Derudover bemærker de, at den foreslåede formulering af § 6 a, stk. 1 er noget uklar og ser ud til at mangle en henvisning til den foreslåede § 6 a, stk. 2.

ITD skriver hertil, at man kunne overveje at medtage et krav om eksempelvis en i ledelsen har bestået prøven for at blive transportleder. Derudover foreslås det, at gøre det lettere for virksomheder med fællesskabstilladelse at opnå vikatilladelse.

ITD bemærker til sidst, at det er uklart, om udenlandske virksomheder kan udleje chauffører til varebilskørsel ved national og international transport og ønsker at det fremgår tydeligere. Det samme bemærker de om anvendelsesområdet, at det er uklart, om reglerne kun gælder ved kørsel på dansk område eller om det ligeledes gælder for international transport.

*Transportministeriet er enige i, at formuleringerne af § 6 a, stk. 1 og stk. 3 er noget uklare og har på den baggrund rettet på bestemmelserne. Ministeriet erkender, at den foreslåede § 6 a, stk. 1 manglede en henvisning til stk. 2. Det er nu rettet. Derudover bemærker ministeriet, at det ville være en ændring af gældende ret, hvis internationale varebilsvirksomheder i fremtiden har mulighed for at benytte sig af chaufførvikarer. Det har ikke været intentionen og for at tydeliggøre dette ændres formuleringen af den*



foreslåede § 6 a, stk. 3, så den kun henviser til den nationale varebilstilladelse.

*Transportministeriet vil derudover undersøge, om det kan gøres lettere for virksomheder med fællesskabstilladelse at få tilladelse til chaufførvikarvirksomhed, hvis de allerede har dokumenteret, at de opfylder lønkravet.*

**DanskPersonTransport og 3F** anfører i deres samlede høringsvar, at man ved at fjerne en række krav til chaufførvikarvirksomheder vil bane vej for uhensigtsmæssige konstruktioner og en afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for danske vejtransportvirksomheder og chauffører.

**3F** anfører derudover i deres eget høringssvar, at det vil indebære flere sager om social dumping og løndumping, fordi visse virksomheder vil flygte fra deres ansvar som arbejdsgiver ved at lave virksomhedskonstruktioner i lighed med såkaldte postkasseselskaber.

3F bemærker derudover, at vikarbureauerne ikke vil være tilgængelige på Færdselsstyrelsens hjemmeside og det vil mindske mulighederne for indsigt og kontrol. Det vil forringe niveauet af professionalitet i branchen og bureauets kendskab til transportbranchens udfordringer. Eksempelvis vil der ikke være krav til en transportleder, som har bestået en prøve godkendt af Færdselsstyrelsen. 3F fraråder derfor, at forslaget gennemføres.

**DTL** bemærker, at de er yderst betænkelige ved helt generelt at fjerne kravet om fællesskabstilladelse for at drive chaufførvikarvirksomhed. Tilladelsen sikrer, ifølge DTL, at vikarvirksomheden har den fornødne indsigt i erhvervet, og hvis kravene lempes kan det medføre mindre ansvarlige og professionelle aktører på markedet. DTL frygter at det vil skade branchens omdømme og indebære et større administrativt pres grundet flere chaufførvikarvirksomheder med lave standarder. DTL kan dog godt tilslutte sig, at man fjerner kravet om indregistrerede køretøjer, så det er muligt at drive chaufførvikarvirksomhed uden at drive vejtransportvirksomhed.

*Transportministeriet bemærker, at lovforslaget ikke ændrer ved kravet om lønvilkår for chaufførvikarer. Derudover forbinder en række af de øvrige krav sig til, at der udføres vejtransport i virksomheden og det er derfor ministeriet vurdering, at det ikke vil give mening kun at fjerne et enkelt af kravene. Eksempelvis er kapitalkravet forbundet med antal registrerede køretøjer i virksom-*



*heden og i vandelskravet indgår i høj grad overtrædelser af vejtransportreglerne. Forslaget indebærer derfor, at der fortsat vil gælde de samme regler for lønvilkår for chaufførvikarvirksomheder i fremtiden, som gælder i dag, men at øvrige krav fjernes.*

#### *2.2.6 Forlængelse af tilladelser til sygetransport*

**3F og Dansk Person Transport** kan begge tilslutte sig den foreslåede ændring om at forlænge sygetransporttilladelser.

De bemærker derudover, at såfremt udførelse af sygetransport gøres til en særskilt anvendelse, bør det klart defineres, hvad der anses som sygetransport, og under hvilke vilkår kørslen kan udføres. Definitionen bør holdes restriktiv og indskrænkende i forhold til taxikørsel.

*Transportministeriet noterer sig bemærkningen.*

### **3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet**

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- De almindelige bemærkninger er ændret, så det nu fremgår af lovforslaget, at Transportministeriet vil udarbejde en evaluering af ændring af definition for erhvervsmæssig buskørsel og forenkling af krav til chaufførvikarvirksomheder, som tilstræbes oversendt til Folketinget 2 år efter lovens ikrafttrædelse.
- Bemærkningerne til § 1, nr. 6 er ændret, så det er tydeligere, hvornår buskørsel udgør en persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.
- Ændring af den foreslåede § 6 a, stk. 1, i godskørselsloven, med henblik på sproglige forenklinger.
- Ændring af den foreslåede § 6 a, stk. 3, i godskørselsloven, som følge af en uklar tekst, der gav anledning til tvivl om anvendelsesområdet.
- Ændring af den foreslåede § 37, stk. 5, i taxiloven, med henblik på præcisering af forlængelsesperioden for sygetransporttilladelser.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.