

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Sendt til jdj@trm.dk / jmh@trm.dk

DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar angående forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven.

DI Transport vil indledende gerne kvittere for, at transportministeren med dette forslag fjerner noget af den nationale regulering, som stiller danske transportvirksomheder dårligere end deres europæiske konkurrenter. Det undrer dog DI Transport, at forslagene ikke har været præsenteret og drøftet i Vejtransportrådet, som i henhold til godskørselsloven er nedsat til at rådgive ministeren.

DI Transport har følgende bemærkninger til forslagets ændringer

Restancekravet for virksomheder og transportledere

DI Transport bakker op om forslaget om ophævelse af restancekravet for virksomheder og transportledere. DI Transport notere sig dog, at der med Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 stilles krav til virksomhedernes kapital, hvorfor ophævelsen af restancekravet også vil være en fornuftig ophævelse af unødigt dobbeltregulering.

Forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse

DI Transport bakker op om forslaget som medfører at det ikke længere vil være nødvendigt at indhente oplysninger, hvis transportlederen er ejer, bestyrelsesmedlem, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, eller direktør i virksomheden. Forslaget vil lette mange transportvirksomheders administrative byrder, hvorfor DI Transport bakker op om forslaget.

Forenklede krav til at opnå tilladelse til at drive chaufførvikarvirksomhed

Regeringen foreslår, at der lempes på kravene til at kunne drive chaufførvikarvirksomhed, så en chaufførvikarvirksomhed fremadrettet ikke længere skal have en godskørselstilladelse for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed. Dermed er det ikke længere et lovkrav at en chaufførvikarvirksomhed skal drive vognmandsforretning og eje en lastbil. Det fremgår endvidere, at det med regeringens forslag til lov fortsat er et krav for både danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder, at de skal dokumentere at de overholder godskørselslovens §6 stk. 3

om løn- og ansættelsesvilkår for at opnå en tilladelse til chaufførvirksomhed, og at Færdselsstyrelsen fortsat fører tilsyn med dette. Dette rejser en række praktiske spørgsmål til bl.a. håndhævelsen, og DI Transport skal derfor opfordre til at forslaget drøftes med Vejtransportrådet med henblik på at afklare disse inden lovbehandlingen.

Forenkling af krav til buskørselsloven

Det foreslås, at buskørselslovens § 1, stk. 3, ændres, så det kun er professionaliserede buskørselsvirksomheder, der bliver omfattet af tilladelseskravet. DI Transport er imod forslaget som vil medføre, at flere buskørselsaktiviteter, vil blive undtaget fra tilladelseskravet, idet transportaktiviteten,. Forslaget vil ifølge DI Transport være konkurrenceforvridende for professionelle busvognmænd, da forslaget skaber en mulighed for at privatpersoner, stadig mod betaling, kan udføre transport af fremmede personer. Derved vil forretningsgrundlaget for mange professionelle busvognmænd undermineres, eftersom private borgere kan udføre de samme transportopgaver, blot uden at være omfattet af tilladelseskravet.

Transportministeriet

jdj@trm.dk

Danske Speditører

Børsen

DK-1217 København K

Tlf. (+45) 33 74 65 65

Fax. (+45) 33 74 67 90

www.dasp.dk

info@dasp.dk

22. august 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxi-loven

Danske Speditører vil gerne kvittere for ministerens tilgang til at rydde op i unødige regler, undgå overimplementering af EU-regler og generelt gøre det lettere at drive transportvirksomhed i Danmark hvad enten det er dansk ejede eller udenlandsk ejede selskaber. Uanset hvordan kommer forenklingen transportkøberne til gode.

Danske Speditører er enige med Transportministeriets vurdering af, at kravet om maksimal gæld til det offentlige forsinker sagsbehandlingen uden at kravet sikrer eller forbedrer færdselssikkerhed, ligesom kravet ikke har indvirkning på den frie konkurrence.

På linje hermed deler Danske Speditører vurderingen af, at der stilles for mange krav i den nationale godkendelsesordning for chaufførvirksomheder og det har medført, at ordningen ikke giver den fleksibilitet på chaufførarbejdsmarkedet, som var hensigten.

Den i dag gældende godkendelsesordning indebærer ligeledes, at der stilles højere krav til danske chaufførvirksomheder, end i andre EU-lande, hvilket kan forringe muligheden for at konkurrere på EU-niveau i Danmark og der er betydelig risiko for højere fragtpriser i Danmark.

Danske Speditører indgår gerne i et videre arbejde med regelsanering. De fremlagte ti forslag er et godt udgangspunkt, og der er ingen grund til at stoppe. Når Danmark om under et år overtager EU-formandskabet bør det tydeligt fremgå af arbejdsprogrammet, at EU-vejpakken skal gennemgås og "renses" for de klimafjendske dele, der, ligesom restancekravet, blev indført ud fra de bedste intentioner, men som i dag står er kontraproduktive i Danmark og i Europa.

Danske Speditører indgår gerne i en fortsat faglig proces.

Med venlig

Lars Bech
Chef for Politik & Analyse

Københavns Byret



Transportministeriet

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 99 68 70 15
CVR 21 65 95 09
adm.kbh@domstol.dk
J.nr. 24/18714

Den 12. august 2024

Ved mail af 28. juni 2024 har Transportministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at byretterne ikke har bemærkninger til udkast.

Der henvises til Id nr. 366492.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nikolaj Aarø-Hansen".

Nikolaj Aarø-Hansen

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres ref.:

Vor ref.: 24-217

Dato: 22.8.2024

Høringsvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har modtaget høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Generelle bemærkninger

De omfattede forslag er en del af transportministerens idékatalog for branchen, der blev lanceret i forsommeren 2024. Idékatalog og lovforslag indeholder interessante, men også ret omfattende ændringsforslag, hvor flere af dem omfatter sagsområder, hvorpå der er en længere historik og vis relevans og konsekvenser har udviklet sig over tid.

Det er vores klare opfattelse at flere af forslagene vil have god gavn af at blive drøftet nærmere i branchen for at de konsekvenser som forslagene har.

Vi skal derfor foreslå at forslagene - før de fremlægges som lovforslag - drøftes i et relevant brancheforum og skal i den forbindelse anbefale Vejtransportrådet, der både lovgivningsmæssigt og i praksis vil kunne danne grundlag for en samlet indstilling fra branchen til ministeren om både de enkelte forslag og planen som helhed.

Specifikke bemærkninger

Med henvisning til det ovenfor fremførte, så har DTL alene følgende foreløbige bemærkninger til de dele af lovforslaget der vedrører forslag til ændringer af godskørselsloven:

Ophævelse af restancekravet for ikke personlig gæld

Efter DTLs opfattelse så bør restancekravet fastholdes.

Kravet er retfærdigt og sikrer en vis grad af professionalisme i branchen. Samtidigt er det med til at sikre, og at der ikke skabes uretfærdige fordele for dem som ikke betaler deres gæld til det offentlige.

Restancekravet er også et incitament til, at folk betaler deres gæld til det offentlige. DTL er bekendt med, at restancekravet har gjort, at kommende vognmænd har betalt deres gæld til det offentlige netop pga. restancekravet.

Færdselsstyrelsen har tidligere i et møde med DTL oplyst, at de fleste ansøgninger om vognmandstilladelser blev afvist pga., at ansøgeren havde gæld til det offentlige og derfor ikke opfyldte restancekravet. Færdselsstyrelsen oplyste derfor, at de ville ændre deres sagsbehandling således, at styrelsen først indhentede oplysninger om evt. gæld til det offentlige før, at man gik videre med sagsbehandlingen.

DTL er bekendt med, at man i forbindelse med EU-forhandlingerne om vejpakken fra dansk side lagde afgørende vægt på, at Danmark kunne beholde restancekravet. Vi savner derfor en begrundelse for, hvorfor man nu uden videre vil opgive restancekravet.

Efter DTLs opfattelse så er restancekravet med til give sundere konkurrencevilkår, og at transportministeren nu foreslår at ophæve restancekravet, er efter DTLs opfattelse ikke hensigtsmæssigt.

Forenkledede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, så der er flere måder at opfylde kravet.

DTL er enige med Transportministeriet i, at der skal være flere muligheder for at dokumentere, at en transportleder faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, som det følger af artikel 4, stk. 1, litra a, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Eksempelvis ved at tage højde for ejer- og ledelsesforhold og ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau.

En række krav til chaufførvikarvirksomheder fjernes, så det er lettere at opnå tilladelse samt øge fleksibilitet i branchen.

Hensigten bag de krav der i den nugældende regler stilles til chaufførvikarvirksomheder er, at den erhvervs-mæssige udlejning skal ske inden for nogle lovgivningsmæssigt forsvarlige og betryggende rammer, ved at der i relation til udstedelse af godkendelsen stilles tilsvarende krav som ved udstedelse af en vognmandstilladelse.

DTL er yderst betænkelige ved helt generelt at fjernekravet om vognmandstilladelse for at kunne drive chaufførvikarvirksomhed. Vognmandstilladelsen sikrer, at vikarvirksomheden har den fornødne indsigt i erhvervet. Hvis kravene lempes, kan det føre til, at mindre professionelle og ansvarlige aktører træder ind på markedet, hvilket kan forringe tilliden til hele branchen og skade ry og omdømme for både transportvirksomheder og chauffører.

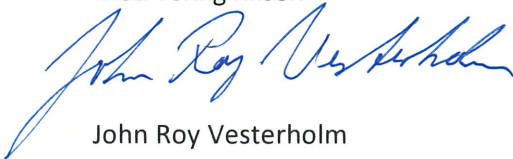
DTL frygter konsekvenserne af en så vidtgående lempelse, herunder i forhold til håndhævelsen overfor udenlandske chaufførvirksomheder, hvor erfaringerne er yderst dårlige.

På sigt kan lempelsen skabe et større administrativt pres på offentlige myndigheder. Hvis flere chaufførvirksomheder kommer ind på markedet med lavere standarder, vil det kræve øget kontrol og tilsyn fra myndighederne for at sikre, at lovgivningen overholdes. Dette kan ende med at være en større administrativ byrde for det offentlige.

DTL kan dog godt tilslutte sig at fjerne kravet om, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer til effektivt og vedvarende at kunne forvalte sine transporter.

Det skal således være muligt at drive chaufførvirksomhed uden også at drive vognmandsvirksomhed.

Med venlig hilsen



John Roy Vesterholm

Transportministeriet
Att.: Johan Dam-Jensen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 22. august 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxi-loven

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 28. juni 2024 og igen d. 3. juli 2024, hvor høringsfristen er forlænget til d. 22. august 2024.

Lovforslaget omfatter en række forskellige ændringer i tre forskellige lovgivninger på vejtransportområdet.

Dansk Erhverv støtter lovforslagets forslag til ændring af taxiloven, således at de virksomheder, der har tilladelse til at udøve sygetransport til private per den 1. januar 2025, vil kunne fortsætte med at udnytte deres tilladelser frem til den 31. december 2026. Forslaget løser en aktuell og presserende udfordring inden for den del af branchen.

Lovforslagets øvrige ændringsforslag til hhv. bus- og godskørselsloven er en delmængde af de ti initiativer, som transportministeren fremlagde i et udspil før sommerferien¹.

Dansk Erhverv kvitterer for ministerens tilgang om at ville forenkle og gøre det lettere at drive transportvirksomhed. Det er dog vores klare opfattelse, at den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde for behandlingen af forslagene er, at de – før de fremlægges som lovforslag eller gennemføres via bekendtgørelse – drøftes i et relevant brancheforum.

En sådan dialogbaseret tilgang vil sikre en drøftelse af formål og hensigt bag de nuværende regler, der forslås afskaffet (fx restancekravet), og at konsekvenserne ved forslagene bliver grundigere belyst end beskrevet i lovforslaget.

Ændringerne på busområdet støtter vi ikke op om, hvor især ændringen af definitionen af erhvervsmæssig buskørsel er kritisk. Det virker ikke til, at effekterne på markedet er gennemanalyseret eller gennemtænkt, hvilket er meget beklageligt. Efter vores overbevisning vil en afregulering medføre en række alvorlige u hensigtsmæssigheder og negative konsekvenser for busbranchen, som vi ikke bakker op om.

Som brancheforum for drøftelsen skal vi anbefale Vejtransportrådet, der er nedsat ved lov og bredt repræsenteret af branchen til netop at drøfte og komme med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transporterhvervet. Rådet vil i praksis kunne danne

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2024/ti-initiativer-skal-styrke-vejtransportbranchen>
Deres ref.: 366492

grundlag for en samlet indstilling fra branchen til ministeren om både de enkelte forslag og planen som helhed. Dansk Erhverv anbefaler på den baggrund, at disse dele af lovforslaget udgår.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport



Transportministeriet

Att. Johan Damm-Jensen, jdj@trm.dk
cc.: jmh@trm.dk.

22. august 2024

Svar på høring over udkast til ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

TID, Trafikselskaberne i Danmark, har modtaget ovennævnte forslag i høring. Vi takker for muligheden for at blive hørt i forbindelse med, at Transportministeriet forventer at fremsætte et udkast til ovennævnte lovforslag i den kommende folketingssamling. TID har modtaget nedenstående input fra trafikselskaberne:

Trafikselskaberne finder det positivt, at lovforslagets regelforenklinger, forlængelser og ændringer vil facilitere en øget fleksibilitet i transportbranchen og mindske barrierer for vejtransportvirksomheder.

Vi har et *spørgsmål om rækkevidden* af forslagets regelforenklinger i buskørselslovens § 1, stk. 3.:

Som bekendt udgav Trafikselskaberne i Danmark i 2023 en [piece](#) med fire konkrete forslag til at styrke den kollektive transport i landdistrikterne. Flere af disse vil dog kræve en modernisering af lov om trafikselskaber, hvis de skal kunne gennemføres i større skala. Blandt disse forslag indgår den såkaldte 'Frivilligbus'.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafikselskabet efter aftale med kommunen stiller én eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsbysamfund, mens bussen køres af frivillige fra lokalsamfundet.

Det er ikke helt klart om de planlagte regelforenklinger også omfatter denne type frivilligkørsel? Trafikselskaberne i Danmark skal opfordre til, at dette fremgår klarere af lovforslagets endelige formulering.

I forhold til *uddannelse* udtrykkes bekymring over flere af forslagene til lempelser, fx fjernelse af restancekravet, krav til transportlederen og muligheden for fleksibelt prøvevalg. Det er dog ikke vurderingen, at det umiddelbart vil påvirke trafikselskabernes muligheder for at stille krav, til deres leverandører.





Trafikselskaberne så gerne, at der blev *genindført et uddannelseskrav* til de vognmænd, som ønsker at udføre flextrafik for et trafikselskab. Konkret tænkes på krav, der klæder vognmænd på til at assistere borgere med særlige behov, klæder dem på til at drive en sund og fornuftig virksomhed og til at give en forståelse for, hvad det vil sige at indgå en kontrakt med et trafikselskab, og forstå de betingelser, de som følge heraf forpligter sig til. En sådan findes allerede i den vognmandsuddannelse, trafikselskaberne selv har udviklet.

Trafikselskaberne ønsker ordnede forhold og lægger vægt på at overholde de løn- og arbejdsvilkår, som er gældende i branchen. Men lovgivningen er p.t. uklar i forhold til *vikarvirksomhed*, hvilket giver mulighed for omgå reglerne. Da kravene til vikarvirksomhed er i spil i forbindelse med dette lovforslag, opfordrer vi til, at der tages stilling til, hvorvidt der kan lovligt udøves vikarvirksomhed indenfor taxibranchen/flextrafik.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis dette svar giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen
Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39
lra@moviatrafik.dk
Trafikselskaberne i Danmark





Transport

3F Transport, Kampmannsgade 4, 1790 København V.

København, 22. august 2024

ATT: Transportministeriet,

Jdj@trm.dk
jmb@trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

3F Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar i forhold til "udkast til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

3F Transport skal indledningsvis bemærke, at lovforslagene er en stor pakke, der har en række afledte konsekvenser ikke mindst, når pakken ses i sammenhæng med en stribe øvrige forslag vedr. såkaldte regelforenklinger i forhold til blandt andet transportområdets uddannelser og kørsel med varebiler.

Ønsker om "Regelforenklinger for vejtransportvirksomheder" er overordnet set naturligvis helt reelt og helt naturligt ønske som led sikringen af branchens løbende udvikling. Men det havde været både ønskværdigt og klogt, om transportministeriet og transportministeren havde indledt arbejdet med regelforenklinger med en bred konsultation i branchen med henblik på i fællesskab at drøfte de ideer, hvoraf nogle nu er blevet til konkrete lovforslag.

Normal, dansk demokratisk tradition havde tilsikret, at en sådan helhedsorienteret fase havde gået forud for tilblivelsen af lovforslaget - med henblik på at indhente øvrige input fra en bred facette af interessenter i transportbranchen. Herunder organisationerne for de lønmodtagere, der hver eneste dag bidrager til at holde Danmark kørende. Dette kunne og burde have været gjort på flere måder. Eksempelvis via bilaterale drøftelser, temamøder for branchen og i de råd og fora, der findes for transportbranchens aktører.

3F Transport skal understrege, at regelforenklinger kun er gode og fornuftige, hvis man som led i arbejdet husker formålet med de regler, man vil forenkle. Og hvis man tilsikrer, at eksempelvis ændrede regler ikke forringer løn, arbejdsvilkår og beskyttelse af de ansatte, rammevilkår, der sikrer sund og fair konkurrence samt ikke mindst sikkerheden i trafikken.

Her ses desværre en række markante ændringer til ugunst for såvel ansatte som virksomhedernes konkurrencevilkår og trafikikkerheden i flere dele af de forslag, der er sendt i høring. Det er en ganske omfangsrig pakke af ændringer, der har en række ganske store konsekvenser for branchens operatører. 3F Transports høringssvar vil således ændringsforslagene punkt for punkt, idet 3F Transport håber, det kan føre til omtanke, grundige diskussioner og en fornyet tilgang til regelforenklinger.

3F Transports bemærkninger og svar på hver enkelt ændringsforslag:

- **Restancekravene, som fastsætter en grænse for ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige for både virksomheder og transportledere, fjernes.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede lempelse for restancekravet.

Baggrund for nuværende regel: Reglen er lavet for at mindske antallet af personer, der spekulerer i gæld og/eller er dårlige til at drive forretning. Og desuden for at højne niveauet for fair og sund konkurrence og færre administrative byrder med gældsinddrivelse og "håndtering" af konkursryttere og personer, der spekulerer i at drive forretning på basis af gæld til det offentlige.

Konsekvens af forslag: Fjernelse af restancekravet åbner op for, at flere med forfalden gæld, får mulighed for at få udstedt tilladelser. Det er u hensigtsmæssigt, at personer bag gæld til det offentlige, kan få udstedt flere tilladelser og dermed flere muligheder for at opbygge gæld til det offentlige, blot ved at fjerne et restancekrav. Det kan således medvirke til mere unfair konkurrence betalt af gæld til skatteyderne og hæderlige vognmænd, der driver en sund forretning.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.

- **Forenkledede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, så der er flere måder at opfylde kravet.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede forenkling.

Baggrund for nuværende regel: De nuværende regler giver en reel tilknytning til virksomheden, og dermed indsigt i virksomhedens drift.

Konsekvens af forslaget: De nuværende regler giver en reel tilknytning til virksomheden, og dermed indsigt i virksomhedens drift. Det er en fordel for både virksomheder og branchen generelt.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder, at forslaget bliver gennemført.



Transport

- **En række krav til chaufførvikarvirksomheder fjernes, så det er lettere at opnå tilladelse samt øge fleksibilitet i branchen.**

3F Transport har følgende bemærkninger til den foreslåede lempelse for vikarbureauer:

Baggrund for nuværende regler: Forslaget vedrører afskaffelse af en godkendelsesordning for vikarbureauer der udlejer sine ansatte til erhvervmæssig personbefordring, erhvervmæssig buskørsel eller til godskørsel for fremmed regning i motorkøretøj eller vogn-tog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg. i Danmark. Ordningerne mindsker i dag mulighederne for spekulation og kreative veje til at udøve social dumping og unfair konkurrence. Samtidig placerer de nuværende regler entydigt ansvaret i forhold til arbejdsgivers forpligtelser.

Konsekvens af forslaget: Risikoen for, at flere sager om social dumping og løndumping vil se dagens lys stiger markant, fordi virksomheder med tvivlsom forretningsdrift og ønske om at flygte fra ansvaret som arbejdsgiver får øgede muligheder for at lave kreative virksomhedskonstruktioner i lighed med såkaldte postkasseselskaber.

Vikarbureauerne vil ikke være tilgængelige på færdselsstyrelsens hjemmeside som godkendte virksomheder til at drive vikarbureau. Det mindsker mulighederne for indsigt og kontrol. Samtidig skal vikarbureauets transportleder som en konsekvens af afskaffelsen ikke længere gennemføre et bus- eller godsvognmandskursus og bestå en prøve, der er godkendt af Færdselsstyrelsen. Dette medfører alt andet lige ringere soliditet og professionalisme i transportbranchen. Afskaffelsen forringer desuden vikarbureauets kendskab til transportbranchens mange udfordringer, og som en konsekvens heraf, alt andet lige også en forringelse af kvalifikationerne blandt de vikarer, der udsendes til transportvirksomhederne

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.



Transport

- **Definition for erhvervmæssig buskørsel ændres, så loven kun omfatter de professionaliserede buskørselsvirksomheder.**

Baggrund for de nuværende regler: I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) som udføres mod vederlag, eller*
- 3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervmæssig buskørsel. Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervmæssig personbefordring. Der er således tale om en ganske stor ændring og deregulering.

Konsekvens af lovforslaget: Gennemføres lovforslaget, går det en række konsekvenser, der kan føre til en de facto afregulering af persontransporterhvervet. Det skyldes, at forslagets lempelser betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervmæssig buskørsel.

Det betyder, at en 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 med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål. 3F Transport står ikke alene med denne bekymring. Derfor har 3F Transport tillige afsendt et fælles høringsvar for så vidt angår bus/persontransportområdet sammen med arbejdsgiverne i Dansk Person Transport. **(Se bilag 1).**

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder kraftigt, at forslaget bliver gennemført.

- **Tilladelseskravet for busudlejning og busudlån uden fører fjernes.**

Baggrund for de nuværende regler: Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 1 a, at der er krav om tilladelse, hvis man udlejer eller udlåner køretøjer indrettet til befordring af flere end ni personer, føreren medregnet. Tilladelsesordningen indebærer, at man stiller de samme krav til markedsadgang ved udlejning eller udlån af busser, som til den der udfører erhvervs-mæssig buskørsel. Ikkeerhvervsdrivende foreninger, klubber m.v. kan dog tilladelsesfrit udlåne busser til en anden ikkeerhvervsdrivende forening, klub m.v., jf. buskørselslovens § 1 a, stk. 2, så længe der er tale om lån uden betaling, men private borgere kan ikke udleje eller udlåne busser.

Konsekvens af forslaget: Hvis det bliver nemmere at drive virksomhed ved udlejning af busser, vil udbuddet alt andet lige stige. Samtidig vil det blive nemmere for privatpersoner at kunne gøre brug af disse lejede busser, idet de samtidig må køre tilladelsesfrit jf. forslaget om lempelse af kravene til erhvervs-mæssig buskørsel. Forslaget risikerer dermed underminere behovet for vognmændenes kørsler.

Hertil går forslaget imod den gældende lovs argumentation for regulering pga. færdselssikkerheden, når et øget udbud af lejebusser til "amatørchauffører" kan medføre øget usikkerhed på vejene. 3F Transport står ikke alene med denne bekymring. Derfor har 3F Transport tillige afsendt et fælles høringssvar for så vidt angår bus/persontransportområdet sammen med arbejdsgiverne i Dansk Person Transport. **(Se bilag 1).**

Råd fra 3F Transport: 3F Transport fraråder, at forslaget bliver gennemført.

- **Ordlyden i både buskørselsloven og godskørselsloven ændres, så der bruges en ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen.**

Baggrund for de nuværende regler: Forskellig forvaltningstradition i henholdsvis Danmark og EU og dermed opståede forskellige i ordlyd.

Konsekvens af forslaget: Der skabes sammenhæng, ensartethed og en reel forenkling.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport kan støtte, at forslaget bliver gennemført, så der er ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen, idet det forekommer både logisk, hensigtsmæssigt og i øvrigt administrativt lettere.

- **Tilladelser til sygetransport udstedt med hjemmel i den tidligere taxilov, som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog højst indtil den 31. marts 2028.**

Baggrund for de nuværende regler: Ændringer af tidligere lovgivning.

Konsekvens af forslaget: Forenklinger og sammenhæng.

Råd fra 3F Transport: 3F Transport kan støtte den foreslåede ændring af tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere lovgivning på taxiområdet, og som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges til den 31. december 2026.

3F Transport ser dog frem til at skulle en revision af taxiloven fører til, at udførelse af sygetransport gøres til en særskilt anvendelse, bør det klart defineres, hvad der anses som sygetransport, og under hvilke vilkår kørslen kan udføres. 3F Transport holdning, at kørsel som sygetransport skal defineres restriktivt og indskrænkende i forhold til taxikørsel. Vi mener, at sygetransport skal defineres som kørsel med personer, der skal til sundhedsfaglig behandling. Derudover skal der gælde samme krav til tilladelsesindehaveren, chauffører og køretøj, som der gælder til nuværende erhvervs-mæssig persontransport, jfr. taxiloven. Der bør ligeledes være fokus på registrering af kørslen i forhold til skattebetalinger og arbejdsvilkår.

På vegne af 3F Transport

venlig hilsen,
Hans Christian Graversen, Ledelseskonsulent i 3F Transport,
Kampmannsgade 4, 1790 København V - Kontakt: hans.graversen@3f.dk +45 21497230

BILAG: Fælles høringshenvendelse fra 3F Transport og DPT, Dansk Person Transport

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 16. august 2024

Dansk PersonTransport (DPT) og 3F Transport: Hørings svar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

DPT og 3F Transport repræsenterer henholdsvis de virksomheder, der i dag udfører erhvervmæssig persontransport, og de chauffører, der står for selve kørslen.

DPT og 3F Transport har udarbejdet ét fælles hørings svar, fordi vi ønsker at sende et klart signal om, at vi står sammen som repræsentanter for branchen i vores holdning til det fremsendte lovforslag.

Det skal indledningsvis nævnes, at DPT og 3F Transport undres over, at transportministeren ikke har ønsket at inddrage transportbranchen f.eks. i regi af vejtransportrådet i udarbejdelsen af lovforslaget. Vi opfordrer ministeren til at sikre, at dette gøres fremadrettet.

Vi stiller os særligt skeptiske for lovforslagets foreslåede ændring af definitionen af erhvervmæssig buskørsel. I sammenhæng hertil kan vi ikke støtte, at man ønsker at fjerne de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån. Liberaliseringen af disse – i sammenhæng med den foreslåede ændring af definitionen for erhvervmæssig buskørsel – vil bane vej for uhensigtsmæssige konstruktioner og en de facto afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for etablerede danske virksomheder og ansatte.

Af den årsag mener vi, at lovforslaget som en samlet pakke vil føre til en uhensigtsmæssig liberalisering af erhvervet, der kan føre til en række af negative konsekvenser på kort og på lang sigt, herunder bl.a. ringere trafiksikkerhed og ringere mulighed for sikring af ordentlige arbejdsvilkår, samt unfair konkurrence.

Vi sender derfor en klar opfordring til, at lovforslaget ikke bliver fremsat i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så der undgås uhensigtsmæssige konsekvenser af det.

I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) *med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) *som udføres mod vederlag, eller*
- 3) *som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervmæssig buskørsel.

Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervmæssig personbefordring.

Det betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervsmæssig buskørsel.

Det betyder – i vores optik – at en hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervsmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål, hvilket dermed vil være en de facto afregulering af persontransporterhvervet.

Eksempler herpå:

En diskotekvirksomhed ønsker at tilføje en såkaldt partybus, som kan udlejes til grupper, der ønsker at benytte den. Kørsel med denne kræver i dag en tilladelse, ad kriterium 1 (kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden) og 2 (kørsel der udføres mod vederlag) er opfyldt. Da der imidlertid ikke er tale om virksomhedens primære formål, som er at drive diskotekvirksomhed, ses det, at kriterie 3 ikke er opfyldt, og det kræver derfor ikke længere tilladelse.

Det samme eksempel gør sig gældende, hvis f.eks. en tømrervirksomhed anskaffer en bus og udfører erhvervsmæssig buskørsel. Erhvervsmæssig persontransport er ikke virksomhedens primære formål, deraf opfyldes ikke kriterium 3, hvormed tømrervirksomheden kan drive persontransport tilladelsesfrit. I begge tilfælde vil det underminere de professionelle chauffører og vognmænd, samt føre til lavere trafiksikkerhed og ringere tryk for passagererne.

DPT og 3F Transport opfordrer derfor til, at den gældende regulering af erhvervsmæssig buskørsel bibeholdes, eftersom den sikrer fair konkurrence, ordentlige vilkår for chauffører, samt sikkerheden for passagererne og trafikken som helhed.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent


Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org


Jørn Hedengran
Forhandlingssekretær

3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
Tlf: +45 29179683
Mail: jorn.hedengran@3f.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 20. august 2024

Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenklning for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Transportministeriet for det tilsendte lovforslag.

Dette høringssvar skal ses i sammenhæng med høringssvaret, som DPT og 3F Transport har udarbejdet i fællesskab fsva. **vores holdning til lovforslagets udkast til en ændring definitionen for erhvervsmæssig buskørsel, samt fjernelsen af de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvikarvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån.**

Som repræsentanter for arbejdsgiverne og arbejdstagerne ser vi ovenstående tre forslag som en samlet pakke til en uønsket og uhensigtsmæssig liberalisering af persontransporterhvervet.

Vi vil derfor sende en klar opfordring til, at denne del af lovforslaget ikke fremsættes i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så uhensigtsmæssige konsekvenser kan undgås. Vi henviser til det fælles høringssvar for en uddybning af denne holdning.

Lovforslaget omfatter dog en række ændringer, som DPT er positivt stemt for. Vi er derfor åbne for at indgå i dialog med ministeren om en tilrettet version af lovforslaget, sådan at forslagens positive ændringer kan beholdes. Nærværende høringssvar forholder sig til disse ændringer i lovforslaget.

Restancekravene, som fastsætter en grænse for ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige for både virksomheder og transportledere, fjernes.

DPT er positivt stemt for, at restancekravene fjernes. Vi anser EU-reguleringen om kapitalkrav for tilstrækkelig til at undgå konkursryttere og andre brodne kar, hvormed man ikke behøver de nationale restancekrav.



Forenklede dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, så der er flere måder at opfylde kravet.

DPT ser det som positivt, at vognmænds dokumentationsbyrde foreslås at blive gjort lettere.

Ordlyden i både buskørselsloven og godskørselsloven ændres, så der bruges ens udtryk i dansk ret og EU-reguleringen.

Forslaget fremstår fornuftigt, eftersom det kan være med til at sikre bedre overholdelse af loven for udenlandske vognmænd i Danmark.

Tilladelser til sygetransport udstedt med hjemmel i den tidligere taxilov, som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog højst indtil den 31. marts 2028.

DPT kan tilslutte os den foreslåede ændring, at tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere lovgivning på taxiområdet, og som er gyldige per den 1. januar 2025, forlænges til den 31. december 2026.

Det skal dog bemærkes, at såfremt en revision af taxiloven fører til, at udførelse af sygetransport gøres til en særskilt anvendelse, bør det klart defineres, hvad der anses som sygetransport, og under hvilke vilkår kørslen kan udføres. Det er DPTs umiddelbare holdning, at kørsel som sygetransport skal defineres restriktivt og indskrænkende i forhold til taxikørsel.

Vi mener, at sygetransport skal defineres som kørsel med personer, der skal til sundhedsfaglig behandling. Derudover skal der gælde samme krav til tilladelsesindehaveren, chauffører og køretøj, som der gælder til nuværende erhvervsmæssig persontransport, jfr. taxiloven. Der bør ligeledes være fokus på registrering af kørslen i forhold til skattebetalinger og arbejdsvilkår.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

København, 16. august 2024

Dansk PersonTransport (DPT) og 3F Transport: Høringssvar om udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel og taxiloven (regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

DPT og 3F Transport repræsenterer henholdsvis de virksomheder, der i dag udfører erhvervmæssig persontransport, og de chauffører, der står for selve kørslen.

DPT og 3F Transport har udarbejdet ét fælles høringssvar, fordi vi ønsker at sende et klart signal om, at vi står sammen som repræsentanter for branchen i vores holdning til det fremsendte lovforslag.

Det skal indledningsvis nævnes, at DPT og 3F Transport undres over, at transportministeren ikke har ønsket at inddrage transportbranchen f.eks. i regi af vejtransportrådet i udarbejdelsen af lovforslaget. Vi opfordrer ministeren til at sikre, at dette gøres fremadrettet.

Vi stiller os særligt skeptiske for lovforslagets foreslåede ændring af definitionen af erhvervmæssig buskørsel. I sammenhæng hertil kan vi ikke støtte, at man ønsker at fjerne de i lovforslagets specificerede krav til chaufførvirksomheder og tilladelseskrav for busudlejning/-udlån. Liberaliseringen af disse – i sammenhæng med den foreslåede ændring af definitionen for erhvervmæssig buskørsel – vil bane vej for uhensigtsmæssige konstruktioner og en de facto afregulering af erhvervet med deraf negative konsekvenser for etablerede danske virksomheder og ansatte.

Af den årsag mener vi, at lovforslaget som en samlet pakke vil føre til en uhensigtsmæssig liberalisering af erhvervet, der kan føre til en række af negative konsekvenser på kort og på lang sigt, herunder bl.a. ringere trafikikkerhed og ringere mulighed for sikring af ordentlige arbejdsvilkår, samt unfair konkurrence.

Vi sender derfor en klar opfordring til, at lovforslaget ikke bliver fremsat i sin nuværende form, men i stedet bliver trukket tilbage eller tilrettet, så der undgås uhensigtsmæssige konsekvenser af det.

I den gældende buskørselslov fremgår det, at *"der udføres erhvervmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel*

- 1) *med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres,*
- 2) *som udføres mod vederlag, eller*
- 3) *som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål."*

Opfyldes ét af kriterierne, er der på nuværende tidspunkt tale om erhvervmæssig buskørsel.

Med lovforslaget foreslås det at ændre definitionen, så kriterierne fremover skal være kumulative, så det altså er alle tre kriterier, der skal være opfyldt, før der er tale om erhvervmæssig personbefordring.

Det betyder, at der åbnes for, at privatpersoner og virksomheder, der ikke driver busvirksomhed som deres primære formål, kan tjene penge på buskørsel af personer uden nærmere tilknytning og samtidig undgå en lang række love og regler, der ellers følger med reguleringen af erhvervsmæssig buskørsel.

Det betyder – i vores optik – at en hvilken som helst virksomhed, forening eller institution, som har et andet primært formål end at udføre erhvervsmæssig buskørsel, fremover kan anskaffe sig en bus og udføre buskørsel tilladelsesfrit med denne mod vederlag, fordi der ikke er tale om buskørsel som det primære formål, hvilket dermed vil være en de facto afregulering af persontransporterhvervet.

Eksempler herpå:

En diskotekvirksomhed ønsker at tilføje en såkaldt partybus, som kan udlejes til grupper, der ønsker at benytte den. Kørsel med denne kræver i dag en tilladelse, ad kriterium 1 (kørsel med personer uden tilknytning til virksomheden) og 2 (kørsel der udføres mod vederlag) er opfyldt. Da der imidlertid ikke er tale om virksomhedens primære formål, som er at drive diskotekvirksomhed, ses det, at kriterie 3 ikke er opfyldt, og det kræver derfor ikke længere tilladelse.

Det samme eksempel gør sig gældende, hvis f.eks. en tømrervirksomhed anskaffer en bus og udfører erhvervsmæssig buskørsel. Erhvervsmæssig persontransport er ikke virksomhedens primære formål, deraf opfyldes ikke kriterium 3, hvormed tømrervirksomheden kan drive persontransport tilladelsesfrit. I begge tilfælde vil det underminere de professionelle chauffører og vognmænd, samt føre til lavere trafiksikkerhed og ringere tryk for passagererne.

DPT og 3F Transport opfordrer derfor til, at den gældende regulering af erhvervsmæssig buskørsel bibeholdes, eftersom den sikrer fair konkurrence, ordentlige vilkår for chauffører, samt sikkerheden for passagererne og trafikken som helhed.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund
Politisk konsulent


Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv.
DK-1364 København K
Tlf: +45 60130015
Mail: aho@dpt-dk.org


Jørn Hedengran
Forhandlingssekretær

3F Transportgruppen
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
Tlf: +45 29179683
Mail: jorn.hedengran@3f.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Jeres ref.: Id nr.: 366492

Dato: 22. august 2024

Høring om forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

ITD's svar relaterer sig alene til de forhold, der vedrører forslag til ændring af lov om godskørsel.

ITD skal først og fremmest rose Transportministeriet for at tage initiativ til at se på, hvor reglerne kan forenkles. ITD har flere gange gjort opmærksom på, at der er tale om en branche, der er underlagt mange regler og administrative krav, og hilser derfor regelforenklingsudspillet velkomment.

Grundlæggende skal det være lettere og mindre administrativt at være vognmand. Initiativet om at fjerne forældede og unødvendige krav kan understøtte dette. Grundlæggende bør EU-regler ikke overimplementeres i dansk ret, medmindre der gør sig helt særlige forhold gældende. Det klare mål må være klare og enkle regler kombineret med en smidig kontrol, hvor sanktioneringen er rettet mod virksomheder, der ignorerer eller bevidst overtræder lovgivningen.

ITD har dog i forhold til visse af ændringsforslagene bemærkninger til, hvordan forslagene kan forbedres til gavn for branchen. Disse bemærkninger står ITD gerne til rådighed for at uddybe. Ligeledes er ITD også klar til en dialog om, hvilke andre emner der kan være genstand for regelforenklingsudspillet.

I det følgende fremgår ITD's bemærkninger til de forslag, der relaterer sig til godstransporten.

Ad nr. 3, nr. 9 samt nr. 10:

ITD kan tilslutte sig, at restriktionen omkring forfalden gæld fjernes, således at kravene flygter med forordning 1071/2009. Som det også nævnes i forslaget, bør de øvrige krav, der stilles til kapital og vandel, være tilstrækkelige. ITD støtter derfor op om tiltaget, der som Transportministeriet angiver, også kan medvirke til en kortere sagsbehandlingstid.

Ad nr. 11 samt nr. 15:

ITD kan støtte, at der foretages en samlet vurdering i forhold til, om transportlederen faktisk og vedvarende leder arbejdet, så det ikke alene baserer sig på lønniveau. En vurdering alene ud fra lønniveauet virker forældet, og er ikke egnet til at sikre sig mod stråmænd, som må antages at være den begrundelse, tiltaget i sin tid er indført med.

I forhold til nogle persongrupper er ITD enig i, at det kan give mening ikke at forlange en ansættelseskontrakt. Det gælder eksempelvis ejer og direktør. I forhold til bestyrelsesmedlemmer og aktionærer kan det dog overvejes, om der skal forlanges – evt. på stikprøvebasis – dokumentation for, at de i kraft af deres stilling som transportleder også er involveret i den daglige drift.

Ad. nr. 16:

Stk. 1, nr. 2.:

Som ITD læser bestemmelsen, vil der fremadrettet findes to tilladelser efter hhv. stk. 2 (køretøjer over 3.500 kg) og stk. 3 (national varebilskørsel med køretøjer over 2.500 kg og op til 3.500 kg). Stk. 1, nr. 2 henviser dog kun til godkendelse efter stk. 3, men ikke stk. 2. Dette kunne med fordel gøres klart i bestemmelsen.

Forudsætninger for vikartilladelse:

Det foreslås, at det ikke længere er en forudsætning, at virksomheden har en Fællesskabstilladelse for at opnå tilladelse til at udleje chaufførvikarer. I stedet vil virksomheden alene skulle opfylde betingelserne om løn- og arbejdsvilkår.

ITD bemærker, at det danske krav på området i dag er væsentlig skarpere end de generelle EU-regler for udleje. Ligeledes er reglerne for udleje på godskørselsområdet også væsentlig skarpere end på andre områder nationalt i Danmark. Det giver derfor god mening at se på, om der kan gives mere fleksibilitet, og om visse krav med fordel kan fjernes.

I forhold til aflønning af chauffører er der, som ovenfor nævnt, fortsat fastsat visse aflønningskrav, som er underlagt myndighedernes kontrol. I forhold til at sikre, at der ikke sker underbetaling, er det dog vigtigt, at der foretages den nødvendige kontrol hermed.

Transportbranchen er en branche med mange krav og regler, og derfor kunne man overveje at medtage et krav, der skal sikre den nødvendige kompetence i ledelsen. Det kunne eksempelvis være, at en ledende person i virksomheden skal have gennemført en prøve, herunder eksempelvis prøven for at kunne blive transportleder. Ligeledes kan der også ses på, om visse vandelskrav kan blive bibeholdt.

I forhold til at indføre mere fleksible krav opfordrer ITD også til, at man ser på muligheder for at gøre det lettere at opnå en vikartilladelse for virksomheder, der er i besiddelse af en Fællesskabstilladelse. Ud fra forslaget vil transportvirksomheder, der er indehavere af en Fællesskabstilladelse opfylde kravene for at have en vikarvirksomhed. Man kunne derfor se på, om virksomheder, der har en dansk Fællesskabstilladelse, og derfor allerede er underlagt en lønkontrol, nemmere og hurtigere kan blive godkendt til også at udleje vikarer.

Udenlandske vikarvirksomheder:

Ud fra bestemmelsen synes det uklart, om udenlandske virksomheder kan udleje chauffører til varebilskørsel ved hhv. national transport og international transport. Ordlyden kunne derfor med fordel formuleres mere klart.

I forhold til vilkårene til at opnå tilladelse skal vi henvise til vores kommentarer ovenfor i forhold til, at man kan se på visse mindstevilkår i forhold til at sikre kompetence i virksomheden.

Generelt om anvendelsesområdet:

I forhold til vikarreglerne skal ITD bemærke, at det generelt synes uklart, hvornår reglerne finder anvendelse. Der nævnes i stk. 1 national transport. Andre steder henvises der til transport på dansk område. Det er her uklart, om reglerne er gældende generelt på dansk område, herunder også ved international transport, eller om reglerne og lønkravet kun er gældende ved transporter, der foregår nationalt i Danmark. I sidstnævnte tilfælde vil der være en risiko for, at lønkravet i § 6 omgås ved internationale transporter ved at gøre brug af chaufførvikarer. Dette er ikke hensigtsmæssigt.

Ad nr. 18:

ITD bemærker, at vandelskravene på tværs af tilladelser så vidt muligt bør afspejle hinanden. Efter forslaget er der primært tale om formelle tilrettelser. ITD skal dog bemærke, at der i forhold til vurderingen af vandel bør være gennemsigtighed, og at vurderingen foretages i overensstemmelse med EU-lovgivningen. Det bør således være klart, hvordan vurderingen foretages, den bør ikke bygge på tilfældigheder, og der bør tages en vurdering af de samlede omstændigheder. ITD skal her opfordre til, at brancheorganisationerne involveres og informeres om myndighedernes arbejde i forbindelse med, hvordan denne vurdering skal foretages, således at organisationerne også kan hjælpe virksomhederne til at opnå en bedre compliance. Det er et arbejde, ITD længe har været beskæftiget med, særligt indenfor køre- og hviletidsområdet. Det kan her også være relevant at undersøge best practice i andre EU-lande, hvor der for eksempel anvendes pointsystemer.

Ad nr. 28:

ITD kan støtte, at bestemmelsen præciseres, således at overtrædelse af internationale aftaler fremgår af bestemmelsen.

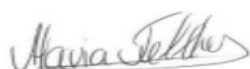
Øvrige bemærkninger til de fremsatte initiativer på godskørselsområdet:

I forhold til de øvrige nævnte initiativer er ITD generelt også positiv for at se på forenklinger af uddannelser og prøver, således at de også er tilpasset forholdene i dag. Der bør ses på, hvordan dette kan ske mest smidigt og fleksibelt for erhvervet, samtidig med, at man sikrer mest mulig kvalitet og kompetencer.

ITD står også gerne til rådighed for, hvor der yderligere kan ses på regelforenkling.

Med venlig hilsen

ITD



Maria Feldberg
Souschef for medlemservice



Østre Landsret
Præsidenten

Transportministeriet

12. august 2024

Sendt til: jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

J.nr.: 24/18283-2

Sagsbehandler: Dorte Hansen

Transportministeriet har ved brev af 28. juni 2024 anmodet om eventuelle bemærkninger til lovudkast om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen


Carsten Kristian Vollmer


Ellen Busck Porsbo

Til Transportministeriet

19. august 2024

Vallensbæk Kommunes høringssvar til Transportministeriets forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

Vallensbæk Kommunes administration har ingen kommentarer til ændringsforslagene til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

Med venlig hilsen

Johanne Høgsholm

Rådhuset

Vallensbæk Kommune
Vallensbæk Stationstov 100
2665 Vallensbæk Strand

☎ 4797 4000
✉ kommune@vallensbaek.dk
🌐 www.vallensbaek.dk

Vestre Landsret Præsidenten



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

30. juli 2024

Sendt pr. mail til jdj@trm.dk og jmh@trm.dk

J.nr.: 24/18249-2

Sagsbehandler: Lars B Olesen

Transportministeriet har ved brev af 28. juni 2024 anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Jens Røn

Til: jdj@trm.dk
Cc: jmh@trm.dk
Fra: Jan Hempel (Jan.Hempel@politiforbundet.dk)
Titel: VS: Høring: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)
Sendt: 01-07-2024 14:34
Bilag: Inlinelimage 1.png; image001.jpg; Udkast til lovforslag om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven.docx; Høringsbrev.docx; Høringsliste.docx;

Til Transportministeriet.

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen.

Politiforbundets jr.nr. 2024-00726.

Med venlig hilsen

Jan Hempel
Forbundssekretær



Gammel Kongevej 60, 11. sal
DK-1850 Frederiksberg

Tlf. +45 3345 5965
E-mail mail@politiforbundet.dk

Politiforbundet passer på dine data. Læs mere om vores behandling af dine oplysninger her <https://www.politiforbundet.dk/om-politiforbundet/politiforbundets-databeskyttelsespolitik>

Denne e-mail fra Politiforbundet kan indeholde fortroligt materiale. E-mailen er kun beregnet for ovennævnte modtager(e). Hvis du har modtaget e-mailen ved en fejl, beder vi dig venligst kontakte afsenderen og i øvrigt slette e-mailen, inkl. eventuelle kopier og vedhæftede dokumenter. På forhånd tak

Henvendelser kan rettes skriftligt til Politiforbundet. Der kan sendes sikkert til mail@politiforbundet.dk. Det forudsætter dog, at du selv har adgang til at sende fra sikkermail.

Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen <jdj@trm.dk>

Sendt: 28. juni 2024 10:12

Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Johan Dam-Jensen på jdj@trm.dk og telefon 30 45 16 44.

Venlig hilsen

Johan Dam-Jensen
Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport
Internationalt Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 30 45 16 44
jdj@trm.dk

Til: jdj@trm.dk (Johan Ohrt Dam-Jensen), jmh@trm.dk (Julie Maria Hansen)
Fra: Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk)
Titel: Vedr. høring over forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven
Sendt: 01-07-2024 11:57
Bilag: image001.png; Brev til samtlige ministerier om forpligtelsen til at høre Datatilsynet.pdf;

Datatilsynet har modtaget Transportministeriets høring over forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven.

Fremsendelsesmailen eller høringsbrevet ses ikke at omtale databeskyttelsesretlige forhold.

Høringen ses endvidere at være fremsendt til en række forskellige modtagere, og høringen ses således ikke at være stilet direkte og udelukkende til Datatilsynet.

Datatilsynet har derfor ikke læst det fremsendte høringsmateriale.

Det følger af databeskyttelseslovens § 28, at der skal indhentes en udtalelse fra Datatilsynet ved udarbejdelse af lovforslag, bekendtgørelser, cirkulærer eller lignende generelle forskrifter, der har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger. Det er således alene i de tilfælde, hvor der er forhold, der kan være af betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, at Datatilsynet skal høres.

Datatilsynet modtager imidlertid løbende et meget stort antal høringer over lovforslag, bekendtgørelser m.v., som ikke har betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Datatilsynet har tidligere udsendt breve om denne problemstilling til samtlige ministerier, uden at dette ses at have haft den fornødne effekt. Det seneste brev fra juni 2021 vedlægges til orientering.

Erfaringsmæssigt er op mod 66 pct. af høringerne således irrelevante for Datatilsynet, hvilket skal ses i forhold til, at tilsynet bruger mange ressourcer på at læse og forholde sig til disse høringer.

Hvis Transportministeriet derfor ønsker, at Datatilsynet skal forholde sig til den fremsendte høring, bedes ministeriet i en ny henvendelse til Datatilsynet angive, hvilke dele af forslaget m.v. der er relevante for Datatilsynet at forholde sig til.

Hvis Datatilsynet ikke hører fra Transportministeriet i rimelig tid inden høringsfristens udløb, kan ministeriet ikke forvente at modtage et høringssvar fra tilsynet.

Med venlig hilsen

Mads Nordstrøm Kjær
Specialkonsulent, cand.jur.



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 33 19 32 00
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

Til: aak@trm.dk (Adan Ali Khan)
Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen (jdj@trm.dk)
Titel: VS: Ændret høringsfrist: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 366492)
Sendt: 07-08-2024 09:10
Bilag: image001.png; image002.png; image003.png; image004.png; image005.png;

Fra: Transporterhvervets Uddannelser
Sendt: 7. august 2024 09:09:54 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris
Til: Johan Ohrt Dam-Jensen
Emne: SV: Ændret høringsfrist: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 366492)

Kære Johan

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen <jdj@trm.dk>
Sendt: 3. juli 2024 11:59
Emne: Ændret høringsfrist: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 366492)

Til relevante høringsparter

Høringsfristen for udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven er ændret til 22. august 2024.

Venlig hilsen

Johan Dam-Jensen

Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport
Internationalt Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 30 45 16 44
jdj@trm.dk

Til:
Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen (jdj@trm.dk)
Titel: Høring: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven
Sendt: 28-06-2024 10:11

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Johan Dam-Jensen på jdj@trm.dk og telefon 30 45 16 44.

Venlig hilsen

Johan Dam-Jensen
Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport
Internationalt Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 30 45 16 44
jdj@trm.dk

Til: aak@trm.dk (Adan Ali Khan)
Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen (jdj@trm.dk)
Titel: VS: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)
Sendt: 08-08-2024 10:51
Bilag: image001.png;

Fra: Mette E. Matthiasen
Sendt: 8. august 2024 10:51:04 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris
Til: Johan Ohrt Dam-Jensen; Julie Maria Hansen
Emne: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)

[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.

Emne: Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)

Transportministeriet har den 28. juni 2024 sendt forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, godskørsel og taxiloven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslage og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: Johan Ohrt Dam-Jensen <jdj@trm.dk>
Sendt: 28. juni 2024 10:12
Emne: Høring: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Id nr.: 364547)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev, hvoraf det fremgår, at Transportministeriet i den kommende folketingssamling forventer at fremsætte vedlagte udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven (Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport).

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Johan Dam-Jensen på jdj@trm.dk og telefon 30 45 16 44.

Venlig hilsen

Johan Dam-Jensen

Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Internationalt Kontor

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 30 45 16 44

jdj@trm.dk