



Fremsat den 20. november 2024 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven

(Regelforenkling for vejtransportvirksomheder og forlængelse af tilladelser til sygetransport)

§ 1

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 542 af 15. maj 2023, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven bortset fra i § 13, stk. 2, ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«.

2. Overalt i loven ændres »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009)« og »forordning nr. 1073/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.

3. *Overskriften* til kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1 Lovens anvendelsesområde og definitioner«

4. I § 1, stk. 3, ændres »køretøjer« til: »motorkøretøjer«.

5. I § 1, stk. 3, nr. 2, ændres »eller« til: »og«.

6. §§ 1 a-1 d ophæves.

7. Kapitel 2 a ophæves.

8. § 9 affattes således:

»§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Den, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører til erhvervsmæssig personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet, skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning.

Stk. 3. En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Stk. 4. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet, for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Stk. 5. Virksomheder omfattet af stk. 2 og 4 skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomhederne følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.

Stk. 6. En godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 3 og 4 eller § 18, stk. 2.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 5.«

9. I § 12, stk. 1, ændres »hjemmehørende« til: »etableret« og »1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover« ændres til: »ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.«

10. I § 12, stk. 2, 1. pkt., ændres »hjemmehørende« til: »etablerede«.
11. I § 13, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 7,« til: »§ 7 og«.
12. I § 13, stk. 1, nr. 2, ændres »konkurs og« til: »konkurs.«
13. § 13, stk. 1, nr. 3, ophæves.
14. § 13, stk. 2, affattes således:
»Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1.«
15. §§ 13 a og 13 b ophæves, og i stedet indsættes:
»§ 13 a. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af en digital løsning, som ministeren stiller til rådighed.«
16. Overskriften til kapitel 4 a affattes således:
»Kapitel 4 a Tilbagekaldelse m.v.«
17. I § 14, stk. 1, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og nr. 2 ophæves.
18. I § 14, stk. 2, ændres »stk. 1, nr. 1« til: »stk. 1«.
19. I § 14, stk. 3, ændres »stk. 1, nr. 1 og 2,« til: »stk. 1«.
20. § 14 a ophæves.
21. I § 14 b udgår »eller udlejning m.v.«, og »tilladelsesindehavere« ændres til: »virksomheder«.
22. I § 15, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2« til: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, eller § 14, stk. 4 og 5«.
23. I § 15, stk. 1, 3. pkt., ændres »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1« til: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, eller § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p«.
24. § 15, stk. 2, affattes således:
»Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes på grund af, at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b.«
25. I § 15, stk. 3, 1. pkt., udgår »og lovens § 14 a, stk. 1, nr. 2, § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, § 13, nr. 3, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, og § 13 b, jf. § 13, nr. 3,«.
26. I § 15, stk. 3, 2. pkt., udgår »eller busudlejningen«.
27. I § 15, stk. 4, 1. pkt., udgår »§ 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.
28. § 16 ophæves.
29. I § 17 ændres »jf. §§ 14 og 16« til: »jf. § 14«
30. § 18, stk. 1, nr. 2, ophæves.
Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.
31. I § 18, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 2, ændres »§ 1 d« til: »§ 13 a«.
32. § 18, stk. 1, nr. 8-10, ophæves.
Nr. 11-13 bliver herefter nr. 7-9.
33. I § 18, stk. 3, ændres »tilladelsesindehavere« til: »virksomheder«.
34. I § 18, stk. 4, ændres »Tilladelsesindehaveren« til: »Virksomheden«.
35. I § 18 a, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.
36. Efter kapitel 5 indsættes:
»Kapitel 5 a
Delegation m.v.
§ 21 d. Transportministeren bemyndiger myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.
Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«
37. I § 22, stk. 1, nr. 1, udgår »§ 1 a,«.
38. I § 22, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »denne«: »eller overtræder vilkår i en international aftale,«.
39. § 22 b ophæves.

§ 2

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven bortset fra i § 4, stk. 4, ændres »forordning nr. 1071/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«.

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

3. I § 3, stk. 1, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«, *nr. 1* ændres »konkurs og« til »konkurs.«, og *nr. 2* ophæves.

4. I § 3, stk. 2, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«, i *nr. 1* ændres »konkurs,« til: »konkurs og«, og *nr. 2* ophæves. Nr. 3 bliver herefter nr. 2.

5. I § 3, stk. 3, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«.

6. I § 3, stk. 4, 1. pkt., ændres »hjemmehørende« til: »etableret«.

7. I § 3, stk. 6, ændres »nr. 3« til: »nr. 2«.

8. I § 4, stk. 1, *nr. 1*, ændres »§ 7,« til: »§ 7 og«.

9. I § 4, stk. 1, *nr. 2*, ændres »konkurs« til: »konkurs.«

10. § 4, stk. 1, *nr. 3*, ophæves.

11. § 4, stk. 2, *nr. 3*, ophæves. Nr. 4-7 bliver herefter nr. 3-6.

12. § 4, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, 2 eller 3.«

13. I § 6, stk. 5, ændres »tilladelsesindehavere« til: »virksomheder«.

14. I § 6, stk. 6, ændres »Tilladelsesindehaveren« til: »Virksomheden«.

15. I § 6, stk. 8, ændres »tilladelsesindehavers« til: »virksomheds«.

16. § 6, stk. 9, ophæves.

17. § 6 a affattes således:

»§ 6 a. National godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, må kun udføres af

- 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller
- 2) en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 eller 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Den virksomhed, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører til godskørsel for fremmed regning med et motor-køretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg., skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 3. Den virksomhed, der til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2, udlejer chauffører erhvervsmæssigt, skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Stk. 4. En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for at blive godkendt og opretholde en godkendelse efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 4, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Stk. 6. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Stk. 7. Virksomheder omfattet af stk. 2 og 6, skal efter anmodning fra transportministeren eller den, som er bemyndiget dertil, indsende dokumentation for, at virksomhederne opfylder betingelser, som følger af § 6, stk. 3.

Stk. 8. Den virksomhed, der er nævnt i stk. 3, skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 4.

Stk. 9. En godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 og 3 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 4-6 eller § 6, stk. 3.

Stk. 10. Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og 3 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 7 og 8.«

18. I § 6 c, stk. 4, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

19. I § 12, stk. 1, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og *nr. 2* ophæves.

20. I § 12, stk. 2, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og *nr. 2* ophæves.

21. I § 12, stk. 3, 1. pkt., ændres »stk. 1, nr. 1« til: »stk. 1«, og i 2. pkt. ændres »stk. 2, nr. 1« til: »stk. 2«.

22. I § 12, stk. 4, ændres »stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 2, nr. 1 og 2« til: »stk. 1 eller 2«.

23. I § 12 a ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1« til: »§ 12, stk. 1 og 2«.

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

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

26. § 13, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, fordi virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 2, eller § 4, stk. 2, nr. 3.«

27. I § 13, stk. 3, 1. pkt., udgår »og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,«.

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

nr. 4« til: »§ 12, stk. 5 og stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 3«.

29. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 6 a, stk. 1 og 2« til: »§ 6 a, stk. 1«.

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

31. I § 17, stk. 1, nr. 4, ændres »stk. 3 og 4« til: »stk. 2 og 3«.

§ 3

I taxiloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 17. september 2024, foretages følgende ændring:

1. I § 37 indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Gyldighedsperioden for tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere gældende § 2, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som er gyldige pr. den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.«

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2025.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af lov om buskørsel § 1 d, § 2 a og § 18, stk. 1, nr. 8 og 9 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af buskørselslovens § 9, stk. 7, § 13 a og § 21 d, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 8, nr. 15 og nr. 37.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Forenkling af krav til vejtransportvirksomheder
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.2. Forenkling af chaufførvirksomheder
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Forenkling af krav i buskørselsloven
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.4. Forlængelse af tilladelser til sygetransport
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klimamæssige konsekvenser
7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at sikre, at der ikke stilles unødige krav for danske virksomheder, som andre europæiske vejtransportvirksomheder ikke skal leve op til. Med lovforslaget foreslås det at fjerne forældede krav til gods- og buskørselsvirksomheder, som udelukkende gælder nationalt for danske transportvirksomheder, og som hverken har betydning for færdselssikkerheden eller bidrager til sunde konkurrencevilkår.

Baggrunden for lovforslaget er at gøre både buskørselsloven, godskørselsloven og tilhørende bekendtgørelser mere tidssvarende, herunder at forenkle lovgivning for transportvirksomhederne. Der er i den gældende lovgivning identificeret regulering, som ikke længere vurderes nødvendig, regulering, som overimplementerer EU-retten, og regler, som det generelt er muligt at forenkle.

Eksempelvis foreslås det at forenkle kravene til vejtransportvirksomheder, at skabe mere fleksibilitet for chauffører og at rydde op i unødvendige krav i buskørselsloven.

Endelig foreslår Transportministeriet at forlænge gyldighedsperioden for allerede udstedte tilladelser til sygetransport, som er gyldige pr. den 1. januar 2025. For at sikre tid til at vurdere, om det fremadrettet skal være muligt at udøve visse former for erhvervsmæssig personbefordring på andre vilkår end almindelig taxikørsel og gennemføre de nødvendige lovændringer, foreslår Transportministeriet, at allerede udstedte tilladelser til sygetransport, som er gyldige pr. den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.

Transportministeriet vil udarbejde en evaluering af ændring af definition for erhvervsmæssig buskørsel og forenk-

ling af krav til chaufførvikarvirksomheder, som tilstræbes oversendt til Folketinget 2 år efter lovens ikrafttrædelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forenkling af krav til vejtransportvirksomheder

2.1.1. Gældende ret

Det fremgår af § 12, stk. 1, nr. 2, i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 542 af 15. marts 2023 (herefter buskørselsloven) og § 3, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 2 i lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024 (herefter godskørselsloven), at en virksomhed, der søger om fællesskabstilladelse, det vil sige tilladelse til buskørsel efter buskørselslovens § 1, stk. 1, eller godskørsel efter godskørselslovens § 1, stk. 1-3, ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover. Formålet med bestemmelserne er primært at sikre, at den pågældende virksomhed ikke oparbejder yderligere restancer, der belaster de offentlige budgetter. Ved vurderingen kan alene inddrages ikkepersonlig gæld til det offentlige. Personlig gæld til det offentlige inddrages således ikke.

Det fremgår ydermere af buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 2, og godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 2, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelserne, at personlig gæld til det offentlige ikke er en hindring for at opnå tilladelse til enten godskørsel eller buskørsel, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 62 som fremsat, side 24 og side 49. Det skyldes, at det kun er muligt at fastsætte et krav om ikkepersonlig gæld, jf. artikel 7, stk. 1a, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet (herefter forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet).

Det fremgår af § 13 i buskørselsloven og § 4 i godskørselsloven, at transportvirksomheder skal have en kvalificeret transportleder, som skal opfylde et krav om ikke at have ikkepersonlig gæld til det offentlige. Derudover skal transportlederen faktisk og vedvarende lede virksomhedens transportarbejde.

Kravet om faktisk og vedvarende ledelse følger af artikel 4, stk. 1, litra a, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Den faktiske og vedvarende ledelse kan opfyldes af godskørselsvirksomheder ved at aflønne en transportleder efter de satser, der er fastsat med hjemmel i godskørselslovens § 6, stk. 9. Der er ikke en tilsvarende bestemmelse i buskørselsloven til at fastsætte krav om aflønning af transportledere i buskørselsvirksomheder.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at kravet om maksimal gæld til det offentlige, også kaldet restancekravet, for-

sinker sagsbehandlingen uden at kravet sikrer høj færdsels-sikkerhed eller medfører sundere konkurrencevilkår. Kravet forsinker derimod sagsbehandlingen, da det er komplekst og derfor kræver en skatteretlig vurdering af, om gælden er ikkepersonlig, og af, om den er forfalden. Derudover er hensynet til sunde konkurrencevilkår allerede varetaget i vandelsvurderingen af virksomheden, transportlederen og den i øvrigt relevante personkreds, jf. godskørselsloven § 4 og buskørselslovens § 13, som fastsætter nærmere betingelser for at opfylde artikel 4 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og hvor tidligere konkursbehandlinger indgår.

Det foreslås derfor at fjerne restancekravene for virksomheder og transportledere i godskørselsloven og buskørselsloven.

Den foreslåede ændring vil medføre en gennemsnitligt kortere sagsbehandlingstid ved Færdselsstyrelsen og indebære, at ansøgere hurtigere kan opnå tilladelse til godskørsel eller buskørsel. For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets § 1, nr. 9 og 11-12, samt lovforslagets § 2, nr. 3-4 og 8-11, og bemærkningerne hertil.

Transportministeriet vurderer derudover, 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. Derudover foreslås fastsat en lignende bestemmelse i buskørselsloven, da kravet om faktisk og vedvarende ledelse følger af EU-retten og det er derfor nødvendigt at fastsætte en bestemmelse om, hvordan man kan opfylde kravet, og hvilke oplysninger Færdselsstyrelsen må indhente.

Det foreslås, at Transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse, herunder ved at indhente ansættelseskontrakter, hvor det er nødvendigt. Det foreslås, at der indsættes en identisk bestemmelse i godskørselsloven og buskørselsloven.

Den foreslåede ændring vil medføre, 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. Derudover vil Færdselsstyrelsen i andre tilfælde, hvor transportlederen ikke har sådan et ejer- eller ledelsesforhold, kunne indhente ansættelseskontrakter, hvor der vil blive foretaget en vurdering af ansvarsopgaver sammenholdt med lønniveau. For nærmere om den foreslåede ændring henvises til lovforslagets § 1, nr. 14, samt lovforslagets § 2, nr. 12, og bemærkningerne hertil.

2.2. Forenkling af chaufførvikarvirksomheder

2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af buskørselslovens § 9, stk. 2 og godskørselslovens § 6 a, stk. 3 og 4, at der i tilslutning til en tilla-

delse til buskørsel efter buskørselslovens § 1, stk. 1, eller til godskørsel efter godskørselslovens § 1, stk. 1-3 kan godkendes, at tilladelsesindehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring og godskørsel for fremmed regning. Ordningen kaldes også godkendelse til chaufførvikarvirksomhed.

Eftersom der kun kan opnås godkendelse i tilslutning til en gods- eller buskørselstilladelse, skal chaufførvikarvirksomheder leve op til kravene for vejtransportvirksomheder, der følger af artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Det indebærer blandt andet et kapitalkrav, et krav om, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer, og at virksomheden har en kvalificeret og godkendt transportleder.

Det følger af bemærkningerne til den første chaufførvikarordning, jf. Folketingstidende 1999-00, tillæg A, side 2541, at formålet var at øge fleksibiliteten i tilrettelæggelsen og udførelsen af kørslen, og samtidig sikre chaufførernes lønforhold og arbejdsvilkår. Den dagældende ordning indebar, at udlån skulle ske til kostpris. Kravet om kostpris blev ophævet, og den nuværende ordning blev indført ved en ændring af godskørselsloven og buskørselsloven, jf. lov nr. 746 af 1. juni 2015, for at skabe overensstemmelse med EU-retten. Det følger af bemærkningerne til loven, at man stadig ønskede at bibeholde den fleksibilitet, som ordningen medførte, jf. Folketingstidende 2014-15, tillæg A, L 174 som fremsat, side 9 og 12.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at der stilles for mange krav i den nationale godkendelsesordning for chaufførvikarvirksomheder, og at dette har medført, at ordningen ikke giver den tilsigtede fleksibilitet på chaufførvikararbejdsmarkedet. Det forhold, at man skal have en tilladelse til enten gods- eller buskørsel for at opnå godkendelse til erhvervsmæssig udlejning af chauffører, gør ordningen ufleksibel og indebærer en dobbeltregulering, da virksomheden, der lejer chaufføren, skal opfylde de samme krav. Det indebærer endvidere, at man som udgangspunkt kun kan drive en vikarvirksomhed som en bibeskæftigelse til en vejtransportvirksomhed. Det er med andre ord ikke muligt at etablere rene chaufførvikarvirksomheder.

Den gældende ordning indebærer ligeledes, at der stilles højere krav til danske chaufførvikarvirksomheder end i andre EU-lande, hvilket kan forringe muligheden for at konkurrere på EU-niveau i Danmark. Som et eksempel på de krav, som følger af de EU-retlige etableringskrav, kan nævnes, at virksomhederne skal leve op til et kapitalkrav, krav om at indregistrere mindst ét køretøj og et krav om, at der skal udføres vejtransportdrift i virksomheden.

Det foreslås derfor, at man ikke længere skal have en gods- eller buskørselstilladelse for at opnå godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed. Herunder foreslås det, at blandt andet kapitalkravet, kravet om at have en kvalificeret

transportleder, krav om indregistrerede køretøjer og krav om reel vejtransportdrift fjernes for chaufførvikarvirksomheder.

Den foreslåede ordning vil medføre, at der fremover kun stilles krav om at tilkendegive, at aflønning af chauffører vil ske på niveau med de overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark på vejtransportområdet. De øvrige krav foreslås fjernet, da kravene ligeledes stilles til de vejtransportvirksomheder, der lejer en chauffør, og fordi kravene hverken medfører sunde konkurrencevilkår eller en høj grad af færdselssikkerhed. Den foreslåede ordning vil fjerne den unødige dobbeltregulering og sikre større fleksibilitet på chaufførvikararbejdsmarkedet, som var hensigten med ordningen. Det vil derudover kunne have en positiv indvirkning på den aktuelle udfordring med chaufførmangel i både Danmark og EU.

For nærmere om de foreslåede ændringer henvises til lovforslagets § 1, nr. 8, samt lovforslagets § 2, nr. 17, og bemærkningerne hertil.

2.3. Forenkling af krav i buskørselsloven

2.3.1. Gældende ret

Tilladelseskravet for buskørsel efter buskørselslovens § 1, stk. 1, omfatter den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig buskørsel. Buskørsel defineres som personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Af lovens § 1, stk. 3, fremgår det, at erhvervsmæssig personbefordring er 1) kørsel 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. Betingelserne er ikke kumulative, og derfor skal blot én af betingelserne være opfyldt for at blive omfattet af tilladelseskravet for buskørsel.

Tilladelsesordningen er i øvrigt reguleret i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel (herefter busforordningen), der dog ikke omfatter personbefordring for egen regning, jf. artikel 2, nr. 5, i busforordningen.

Personbefordring for egen regning er i busforordningen defineret som personbefordring uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, hvor transportaktiviteten kun udgør en biaktivitet for denne fysiske eller juridiske person, og hvor de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne person eller er omfattet af en langvarig leasingaftale, og de føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en kontraktlig forpligtelse.

Udover krav om tilladelse til buskørsel fremgår det af den gældende buskørselslovs § 1 a, at der er krav om tilla-

delse, hvis man udlejer eller udlåner køretøjer indrettet til befording af flere end ni personer, føreren medregnet. Det vil sige, at der er tilladelseskrav for at udleje busser. Tilladelsesordningen indebærer, at man stiller de samme krav til markedsadgang ved udlejning eller udlån af busser, som til den, der udfører erhvervmæssig buskørsel. De nærmere betingelser for at blive meddelt tilladelse til busudlejning er fastsat i buskørselslovens §§ 13 a og 13 b. Der findes ikke en lignende tilladelsesordning i godskørselsloven.

Busudlejningsordningen blev indført ved en ændring af buskørselsloven, jf. lov nr. 500 af 12. juni 1996, da det på daværende tidspunkt var vanskeligt at kontrollere brugen af lejede busser i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervmæssig personbefordring. I bemærkningerne til loven er det navnlig krav om køre- og hviletid og uddannelsen af chauffører, som man ville sikre blev overholdt, jf. Folketingstidende 1995-96, tillæg A, side 3070. Ved blandt andet at stille krav til en busudlejers vandel, økonomi og faglige kvalifikationer, var det hensigten at sikre udlejning og udlån af busser på en forsvarlig måde til gavn for færdselssikkerheden.

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.

Erhvervmæssig udlejning af busser er ligeledes reguleret i bekendtgørelse nr. 992 af 27. juni 2022 om udlejning af motorkøretøjer uden fører, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Udlejningsvirksomheden skal i henhold til bekendtgørelsen blandt andet sikre sig, at lejeren, og eventuelle førere, opfylder lovgivningens krav til føreren, herunder at de har den fornødne uddannelse.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at den danske definition på erhvervmæssig buskørsel og den nationale tilladelsesordning for udlejning af busser uden fører udgør unødvendige administrative byrder for både erhvervslivet og Færdselsstyrelsen.

Den nuværende definition af erhvervmæssig buskørsel indebærer, at tilladelseskravet ikke kun gælder for de professionaliserede buskørselsvirksomheder, men ligeledes omfatter organisationer, hvor buskørsel er en biaktivitet og eksempelvis benytter sig af pensionerede og frivillige chauffører. Eksempelvis opfylder et museum ikke kravene for at opnå tilladelse, hvis de tilbyder fremvisning af veteranbusser, som føres af frivillige eller pensionerede chauffører, da chauffører skal aflønnes efter overenskomstniveau, selvom fremvisningen blot er en biaktivitet for museet, og et eventuelt vederlag blot er til at dække brændstofomkostninger.

Det foreslås derfor, at buskørselslovens § 1, stk. 3, ændres, så det kun er professionelle buskørselsvirksomheder, der bliver omfattet af tilladelseskravet. Det indebærer, at definitionen bringes i overensstemmelse med den definition,

som fremgår af artikel 2, nr. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Overordnet vil ændringen medføre, at virksomheder og personer, som ikke udfører erhvervmæssig buskørsel, ikke skal overholde en række nationale krav, som hænger sammen med erhvervmæssig buskørselsvirksomhed. Eksempelvis vil frivillige chaufførers fremvisning af veteranbusser ikke forudsætte, at de modtager overenskomstmæssig løn, og en organisation, der kun udfører buskørsel som en biaktivitet, vil ikke skulle overholde en række krav, herunder ansættelse af en kvalificeret transportleder. Buskørselslovens anvendelsesområde koncentrerer dermed omkring de professionelle buskørselsvirksomheder, som stadig vil skulle leve op til en række krav for at opnå tilladelse.

For nærmere om de foreslåede ændringer henvises til lovforslagets § 1, nr. 5, og bemærkningerne hertil.

Det foreslås endvidere, at buskørselslovens § 1 a ophæves, hvilket vil indebære, at der ikke længere stilles krav om fællesskabstilladelse for at udleje eller udlåne busser.

Den nationale tilladelsesordning for busudlejning indeholder efter gældende ret en administrativ byrde for udlejningsvirksomheder, uden at det sikrer høj færdselssikkerhed eller sunde konkurrencevilkår. Dette har den uhensigtsmæssige konsekvens, at danske virksomheder er undergivet strengere krav end det, som følger af EU-retten, og at der afholdes væsentlige administrationsomkostninger til busudlejning eller erhvervmæssig buskørsel, selvom denne udføres af vejtransportvirksomheder, som ikke er professionelle.

Den foreslåede fjernelse af kravet om tilladelse til busudlejning eller busudlån vil medføre, at administrationen hos virksomheder og i Færdselsstyrelsen forbundet med udlejning af busser uden fører bortfalder. Ved at fjerne tilladelseskravet, skal virksomheder, der udlejer køretøjer erhvervmæssigt, ikke opfylde nogle krav, som ligeledes skal opfyldes af lejer, hvis der er tale om en buskørselsvirksomhed. Dermed fjernes en dobbeltregulering i sektoren. Ændringen vil dog ikke indebære, at erhvervmæssig udlejning af busser vil være ureguleret. Erhvervmæssig udlejning eller udlån af køretøjer vil således stadig være reguleret i færdselsloven og tilhørende bekendtgørelse, hvilket vil sikre, at en buskørselsvirksomheds brug af udlejningsbusser ikke vil medføre en forringelse af færdselssikkerheden.

For nærmere om de foreslåede ændringer henvises til lovforslagets § 1, nr. 7, og bemærkningerne hertil.

2.4. Forlængelse af tilladelser til sygetransport

2.4.1. Gældende ret

Med den gældende taxilov, der trådte i kraft den 1. januar 2018, blev de tidligere fire forskellige tilladelser til at udøve erhvervmæssig persontransport som enten taxikørsel, limousinekørsel, offentlig servicetrafik eller sygetransport samlet til en universaltilladelse, som kan anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og kørsel for offentlig myndighed.

Kørselstypen sygetransport blev ikke videreført i den

gældende taxilov, og en indehaver af en ny tilladelse til erhvervmæssig persontransport vil derfor ikke kunne udøve sygetransport for private på samme vilkår, som gælder for de nuværende tilladelser til sygetransport. Kørslen vil i stedet skulle udføres som almindelig taxikørsel med de dertilhørende krav til udstyr og prisloft.

De virksomheder, som i dag udfører sygetransport for private, gør det på baggrund af en tilladelse til sygetransport efter den tidligere taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013.

Det fremgår af § 37, stk. 1, i den gældende taxilov, at tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til den tidligere taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft, indtil udløbet af disses gyldighedsperiode, som kan være på op til 10 år fra udstedelsen.

Tilladelser til sygetransport blev udstedt pr. bil. En vognmand eller virksomhed kan derfor have flere tilladelser til sygetransport.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den kørsel, som i dag udøves som sygetransport for private, fungerer som et supplement til almindelig taxikørsel. Tilladelser til sygetransport er udstedt i henhold til den tidligere taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, og det er således ikke muligt at få en ny tilladelse til sygetransport, når de allerede udstedte tilladelser udløber. Når tilladelseerne til sygetransport udløber, vil der derfor opstå et hul i markedet.

Selvom selve kørslen og køretøjerne i et vist omfang kan minde om almindelig taxikørsel, er der en bagvedliggende kontrakt for udførelsen af sygetransport for private, som ikke nødvendigvis gør sig gældende for almindelig taxikørsel. For eksempel kan sygetransport for private tilbydes på abonnement eller som del af en sundhedsforsikring uden særskilt betaling for den enkelte tur. Det betyder, at der ikke er det samme beskyttelsesbehov for kunderne som ved almindelig taxikørsel, der for eksempel også omfatter gade-ture.

Dermed er der ikke det samme behov for at underlægge sygetransport for private de samme krav som almindelig taxikørsel, herunder for eksempel kravene om taxameter, prisloft og tilknytning til et kørselskontor. Til gengæld er sygetransport for private begrænset til, at det kun må være kørsel til eller fra behandlingssteder.

Transportministeriet har fået oplyst af branchen, at hovedparten af tilladelseerne til sygetransport står til at udløbe i midten af 2025.

Der pågår på nuværende tidspunkt et arbejde med at få afdækket mobiliteten i Danmark, både i regi af Ekspertudvalget for kollektiv mobilitet i hele Danmark og som led i evalueringen af taxiloven. Dette arbejde forventes afsluttet medio 2025.

Dette arbejde kan munde ud i justeringer af taxiloven, som gør det muligt at foretage visse former for erhvervmæssig personbefordring på andre vilkår end almindelig taxikørsel, såfremt relevante beskyttelseshensyn fortsat er iagttaget.

Det er uhensigtsmæssigt, at allerede udstedte gyldige tilladelser til sygetransport udløber med den konsekvens, at kørslen skal foretages som almindelig taxikørsel med de omkostninger, det vil medføre at omstille sig, hvis muligheden for at indføre en kørsel på andre, lignende vilkår genindføres umiddelbart efter.

For at opretholde udbuddet af sygetransport for private på nuværende niveau i en overgangsperiode foreslås det derfor, at allerede udstedte tilladelser til sygetransport, som er gyldige pr. 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027. Den forlængede periode vil give tid til en vurdering af, om den nuværende taxiregulering er den mest hensigtsmæssige, eller om der bør tages initiativ til at ændre reglerne.

Den foreslåede ordning vil medføre, at de virksomheder, som har tilladelse til at udøve sygetransport til private pr. 1. januar 2025, vil kunne fortsætte med at udnytte deres tilladelser til at udøve sygetransport til private i yderligere 18 måneder dog maksimalt frem til og med den 31. december 2027.

I overgangen mellem den tidligere og den gældende taxilov blev der udstedt tilladelser til sygetransport i starten af 2018, som derfor har udløb efter den 1. januar 2028. Disse tilladelser berøres ikke af forlængelsen men beholder deres oprindelige udløbsdato.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil ikke have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget vil derimod medføre færre administrative byrder ved udstedelsen af og tilsynet med gods- og buskørselstilladelser, herunder tilladelsesordningen for chaufførvikarvirksomheder. Eksempelvis vil fjernelse af kravet om ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige indebære mindre administration, da det ikke bliver nødvendigt at indhente oplysningerne fra skatteforvaltningen, og derudover vil færre være omfattet af et tilladelseskrav.

Modsat kan forslaget om at fjerne krav om maksimal ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige indebære et mindre incitament til at betale af på sådan en gæld. Dette hensyn vil dog stadig varetages, da tidligere konkurser stadig vil indgå i vandelsvurderingen af virksomheden, transportlederen m.v.

Det nye dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse kan indebære en stigning i administrationen hos Færdselsstyrelsen, da det fremover vil kræve mere sagsbehandling at vurdere ansættelseskontrakter, hvis transportlederen ikke er ejer, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, direktør eller bestyrelsesmedlem i

transportvirksomheden, og da det er et nyt dokumentationskrav for buskørselsvirksomheder. Tilsvarende vil der være mindre sagsbehandling, hvor transportlederen er ejer, aktionær, direktør eller bestyrelsesmedlem i transportvirksomheden.

Det vurderes dermed, at ændringerne ikke vil indebære behov for yderligere finansiering. Lovforslaget vil derimod føre til besparelser, som ikke kan kvantificeres yderligere.

Transportministeriet vurderer, at de 7 principper for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vil have overordnede positive økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget vil indebære mindre administration for erhvervslivet for at opnå tilladelse til bus- eller godskørsel, da det foreslås, at kravet om maksimal ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige for virksomheder og transportledere fjernes. Derudover vil det være muligt at opfylde kravet om transportlederens faktiske og vedvarende ledelse på flere måder. Det vil dog i nogle situationer indebære, at virksomheder skal indsende transportlederens ansættelseskontrakt, og dermed kan der være yderligere administration i konkrete tilfælde. Den administrative byrde mindskes ved, at virksomheder, der opfylder de gældende lønkrav til transportledere for godskørselsvirksomheder, som udgangspunkt fortsat vil opfylde kravet og derfor ikke behøver at ændre i ansættelseskontrakterne med transportlederen.

En forlængelse af gyldighedsperioden for tilladelserne til sygetransport vil medføre, at de virksomheder, som udfører sygetransport for private, endnu ikke skal omstille kørslen til almindelig taxikørsel med de omkostninger, dette vil medføre.

Herudover vil der muligvis være nogle virksomheder, som ikke ønsker at omstille kørslen og dermed vil ophøre med at udføre sygetransport, når tilladelsen udløber. Disse virksomheder vil kunne opretholde en omsætning i den periode forlængelsen gælder, som virksomheden ellers ikke ville have haft.

Lovforslaget vil ligeledes indebære en administrativ lettelse for virksomheder, der ønsker at drive ren chaufførvikarvirksomhed, da en række krav fjernes. Det vil medføre, at administrationen ved ansøgning om godkendelse til chaufførvikarvirksomhed mindskes betydeligt for erhvervslivet.

Derudover vil lovforslaget for visse organisationer indebære, at de ikke længere behøver at opnå tilladelse til buskørsel eller tilladelse til udlån og udlejning af busser.

Antallet af omfattede vejtransportvirksomheder er på nuværende tidspunkt ikke mulig at kvantificere.

Iværksætter- og innovationstjekket vurderes ikke at være relevant for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler virksomheders eller iværksætteres muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier eller innovation.

Samlet vurderes det, at lovforslaget medfører positive administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det er dog ikke muligt at kvantificere de afledte konsekvenser.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Forslaget implementerer ikke ny EU-ret, men fastsætter flere muligheder for, hvordan man lever op til et EU-krav om at udføre faktisk og vedvarende ledelse som transportleder, jf. artikel 4, stk. 1, litra a, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Det fremgår ikke af forordningen, hvordan man lever op til kravet, og det findes derfor muligt at fjerne det lønkrav til transportledere, som i dag kun gælder for godskørselsvirksomheder. I stedet bemyndiges ministeren efter forslaget til at fastsætte nærmere regler om at indhente dokumentation i visse tilfælde, eksempelvis ansættelseskontrakter for konsulenter. Det vil give virksomheder flere muligheder for at påvise, at transportlederen lever op til kravet, da det fremover vil være en skønmæssig vurdering, om det er nødvendigt at indhente ansættelseskontrakten. Derudover vil det i en række tilfælde ikke længere være nødvendigt at indsende dokumentation. Ændringen vil derfor ikke gå længere end, hvad der følger af forordningen.

Restancekravet, som foreslås fjernet, udgør en overimplementering af EU-retten, eftersom der ikke i artikel 7, stk. 1a, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet er krav om, at der skal fastsættes et sådant krav. Medlemsstaterne er således ikke forpligtet til at fastsætte et restancekrav.

Men den foreslåede ændring af definitionen for erhvervmæssig buskørsel sikres det, at buskørselslovens definition ikke er bredere end den, der følger af EU-reguleringen. Det vil indebære, at buskørselsloven bringes i overensstemmelse med den definition, som fremgår af artikel 2, nr. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet og artikel 2, nr. 5, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. juni 2024 til den 22. august 2024 (55 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: 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, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for International Motor-køretøjsforsikring (DFIM), Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vejforening, Danske Fragtmænd, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Medier - Mediernes Hus, Danske Regioner, Danske Speditører, Dansk Mobilitet, Dataetisk Råd, Datatilsynet, DB Cargo Scandinavia A/S, De Danske Bilimportører, Den Frie Kørelærer forening, DFDS, Canal Tours (Havnerundfarten), Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Drivkraft Danmark, DTL's arbejdsgiverforening, DTU Transport, Dækbranchen Danmark, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FALCK Danmark A/S, FK distribution A/S, Forenede Danske Motorejere – FDM, Foreningen af Frie Kørelærere, Forenin-

gen af Offentlige Anklagere, Foreningen for erhvervsmæssig persontransport (FEP), 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), 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, Rambøll, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Ribe Amts Vognmandsforening, 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, Sikre Veje, SMV Danmark, Sydtrafik, Taxinævnet i Region Hovedstaden, Teknisk Landsforbund, Tekniq, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets uddannelser, TUR, UlykkesPatientForeningen, Vestbanen A/S, Vestre Landsret og Østre Landsret.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget medfører ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.	Forslaget om at fjerne restancekrav kan indebære et mindre incitament til at afbetale sådan en gæld og det nye dokumentationskrav for transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, kan indebære en mindre øgning i administrationen. Det vurderes ikke at ændringerne samlet set giver behov for yderligere finansiering. Lovforslaget medfører ingen økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget vil indebære færre økonomiske krav til erhvervslivet og udskyde efterlevelsen af taxikrav for udøvere af sygetransport.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget vil medføre mindre administration for erhvervslivet med henblik på at opnå godkendelse til bus- eller gods-	Ingen

	<p>kørsel samt tilladelse til chaufførvikarvirksomhed.</p> <p>Derudover fjernes tilladelseskravet for busudlejningsvirksomheder, og indehavere af tilladelser til sygetransport kan udøve sygetransport længere end forudsat i tilladelserne.</p>	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	(Beskriv forholdet til EU-retten/anfør »Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.«)	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

I den gældende buskørselslov henvises der flere steder til forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009 på forskellig vis.

Det foreslås, at der over alt i loven bortset fra i § 13, stk. 2, ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«, og at der overalt i loven bortset fra § 2 a ændres fra »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009)« og »forordning nr. 1073/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.

Ændringerne vil indebære, at der henvises mere ens og til navnet på forordningerne for at tydeliggøre, at der henvises til forordningerne med senere ændringer.

Det indebærer, at der fremover henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel i loven.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling, som ikke ændrer gældende ret.

Til nr. 3

Den gældende buskørselslovs kapitel 1 har overskriften »Tilladelse til buskørsel«.

Det foreslås, at *overskriften* til kapitel 1 ændres til »Lovens anvendelsesområde og definitioner«.

Det foreslåede vil medføre, at der skabes bedre overensstemmelse med overskriften før §§ 1 og 2 i godskørselsloven. Da buskørselslovens § 1, stk. 3, indeholder definitionen på erhvervsmæssig personbefordring tilføjes definitioner til overskriften for at tydeliggøre kapitlets indhold.

Til nr. 4

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 1, stk. 3, 1. pkt., at der ved erhvervsmæssig personbefordring forstås kørsel med de i § 1, stk. 1, nævnte køretøjer.

Det fremgår af § 1, stk. 1, at der er tale om motorkøretøjer.

Det foreslås i § 1, stk. 3, at »køretøjer« ændres til »motorkøretøjer«.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling, da § 1, stk. 1, henviser til motorkøretøjer og det derfor er mere hensigtsmæssigt, at der benyttes den samme terminologi i stk. 3.

Til nr. 5

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 1, stk. 3, at der udføres erhvervsmæssig personbefordring, hvis der er tale om kørsel med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføres, som udføres mod vederlag, eller som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Det følger af bestemmelsen, at betingelserne ikke er kumulative. Det indebærer, at hvis bare én af omstændighederne foreligger, er der tale om erhvervsmæssig personbefordring. Afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig buskørsel følger således af definitionen i lovens § 1, stk. 3, og den er afgørende for lovens anvendelsesområde. Der kræves fællesskabstilladelse i henhold til § 1, stk. 1, for den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervsmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Personbefordring, der ikke udføres erhvervsmæssigt, er derfor undtaget fra tilladelseskravet.

Efter § 1, stk. 3, nr. 1, er det en betingelse for, at der kan foreligge erhvervsmæssig buskørsel, at der køres med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre. Ved »privat kørsel« er der tale om nærmere tilknytning, når man befordrer den nærmeste familie, men ikke ved befordring af eksempelvis naboer, venner og bekendte. Der vil også foreligge en nærmere tilknytning, når en virksomhed kører med egne ansatte, mens kørsel med virksomhedens kunder vil falde udenfor begrebet.

Efter § 1, stk. 3, nr. 2, er det en betingelse, at der ydes betaling for kørslen. Som det er tilfældet i dag, kan udgifter forbundet med kørslen, eksempelvis til benzin og olie, godtgøres, uden at dette anses som betaling i lovens forstand.

Efter § 1, stk. 3, nr. 3, er det en betingelse, at kørslen udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål. Det sikrer, at kravet om fællesskabstilladelse retter sig mod de aktører i branchen, der har til formål at drive erhvervsmæssig vejtransportvirksomhed, i modsætning til andre institutioner og foreninger, hvor transportaktiviteten alene udgør en underordnet biaktivitet i forhold til det, den pågældende person, virksomhed eller sammenslutning beskæftiger sig med.

Definitionen i buskørselsloven følger ikke EU-rettens definition. I busforordningen, som fastsætter reglerne for adgang til det internationale marked for buskørsel, har man i stedet for at definere erhvervsmæssig personbefordring, defineret det, som ikke udgør erhvervsmæssig personbefordring, dvs. personbefordring for egen regning.

Det følger således af forordningens artikel 2, nr. 5, at personbefordring for egen regning er personbefordring uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, hvor transportaktiviteten kun udgør en biaktivitet for den fysiske

eller juridiske person, og hvor de benyttede køretøjer er den fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne person eller er omfattet af en langvarig leasingaftale. Disse køretøjer føres af et medlem af den fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en kontraktlig forpligtelse.

Det følger derfor modsætningsvist af busforordningens artikel 2, nr. 5, at buskørsel for fremmed regning er buskørsel med gevinst for øje, og i erhvervsmæssigt øjemed, hvor transportaktiviteten udgør virksomhedens hovedaktivitet.

Det foreslås i § 1, stk. 3, nr. 2, at »eller« ændres til »og«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at betingelserne bliver kumulative, så der kun vil være krav om tilladelse, hvis alle tre betingelser opfyldes, hvilket vil medføre, at færre vil være omfattet af tilladelseskravet for buskørsel i § 1, stk. 1.

Hensigten med ændringen er at skabe en bedre overensstemmelse mellem afgrænsningen af den erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige personbefordring i busforordningen og buskørselsloven. Der er ikke tiltænkt ændringer i den gældende retstilstand vedrørende forståelsen af indholdet i nr. 1-3. Det vil således heller ikke fremover være muligt at omgå kravet om fællesskabstilladelse ved at foretage en særlig selskabskonstruktion eller på anden vis forsøge at skjule, at man har som primært formål at drive erhvervsmæssig buskørsel. Sådanne situationer vil fortsat skulle afklares ved en konkret vurdering.

Den foreslåede afgrænsning vil betyde, at visse buskørselsaktiviteter, der udføres af frivillige chauffører, foreninger, selvejende institutioner og lignende, vil blive undtaget fra tilladelseskravet, idet transportaktiviteten ofte kun udgør en biaktivitet for disse sammenslutninger. Den foreslåede afgrænsning vil derudover skabe bedre sammenhæng til de øvrige betingelser for udstedelse af en fællesskabstilladelse, idet disse ansøgere ofte bliver mødt med krav, som de i sagens natur ikke kan leve op til. Det vil eksempelvis gælde kravet om lønvilkår, hvis kørslen skal udføres af frivillige chauffører, som ikke modtager vederlag for den transport, de udfører.

Den foreslåede ændring vil også indebære, at et kommunalt plejehjem, der er registreret som ejer eller bruger af en bus, tilladelsesfrit vil kunne udføre buskørsel for andre institutioner i kommunen, hvis kørslen ikke er institutionens primære formål, der ikke modtages vederlag for kørslen, og den udføres med personer uden en nærmere tilknytning.

Til nr. 6

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 1 a, stk. 1, at den, der til personbefordring udlejer eller udlåner et af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden fører, skal have tilladelse hertil.

Det følger af den gældende bestemmelse, at der stilles samme krav til markedsadgang til den, der udlejer eller udlåner en bus til personbefordring, som til den, der udfører erhvervmæssig personbefordring på baggrund af en fællesskabstilladelse. Der er fastsat nærmere betingelser for at blive meddelt tilladelse til busudlejning i buskørselslovens §§ 13 a og 13 b.

Baggrunden for busudlejningsordningen, der blev indført ved en ændring af buskørselsloven, jf. lov nr. 500 af 12. juni 1996, var, at det var vanskeligt at kontrollere brugen af lejede busser i forbindelse med udførelse af ikke-erhvervmæssig personbefordring. Det var derfor hensigten at sikre, at udlejning og udlån af busser skete på en forsvarlig måde til gavn for færdselssikkerheden ved blandt andet at stille krav til busudlejers vandel, økonomi og faglige kvalifikationer. Det medførte ligeledes, at private borgere ikke kan udleje eller udlåne busser til hinanden.

Efter den gældende buskørselslovs § 1 a, stk. 2, kan udlån af busser, undtagelsesvist, ske tilladelsesfrit mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber m.v. Det er dog en forudsætning, at der ikke modtages vederlag for udlånet.

Erhvervmæssig udlejning af busser er ligeledes reguleret i bekendtgørelse nr. 992 af 27. juni 2022 om udlejning af motorkøretøjer uden fører, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Bekendtgørelsen gælder for erhvervmæssig korttidsudlejning eller udlån, dvs. indtil lejeren opnår varig rådighed over bussen og skal registreres som bruger, jf. bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 om registrering af køretøjer.

Udlejningsvirksomheden skal i henhold til bekendtgørelsen blandt andet sikre sig, at lejeren, og eventuelle førere, opfylder lovgivningens krav til føreren, herunder at de har den fornødne uddannelse. En udlejningsbus må som udgangspunkt ikke benyttes til erhvervmæssig befordring af personer, men alene benyttes med henblik på midlertidigt at erstatte et køretøj, som er ude af funktion, jf. udlejningsbekendtgørelsens § 9. Udlejning kan i så fald ske for en periode på højst 8 uger.

Der findes ikke en tilsvarende tilladelsesordning i godskørselsloven for udlejning af køretøjer til godskørsel for fremmed regning.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 1 a, stk. 2, at udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer mellem ikke-erhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende sammenslutninger kan ske uden tilladelse.

Udlån og udleje af en bus er i dag omfattet af en tilladelsesordning, som har ophæng i den gældende § 1 a, stk. 1.

Baggrunden for undtagelsen i § 1 a, stk. 2, er et ønske om, at sportsklubber, foreninger, fritids- og ungdomsklubber m.v. kan låne busser hos hinanden med henblik på transport af håndboldhold, fodboldhold, spejdere eller lignende.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 1 b, at hvis flere plejehjem, ældrecentre eller lignende institutioner er registreret som ejere eller brugere af et motorkøretøj omfattet af § 1, stk. 1, kan befordring af beboere samt hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter på institutionerne, der har til formål at vedligeholde de pågældendes fysiske og psykiske færdigheder, ske uden tilladelse. Køretøjerne kan ud over kørsel som nævnt i 1. pkt. benyttes til andre formål, der er i institutionens interesse.

Bestemmelsen giver adgang til, at flere plejehjem kan registreres som ejere, uden at dette medfører et krav om fællesskabstilladelse, hvis bussen alene benyttes til befordring af institutionens egne beboere og brugere.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 1 c, at tilladelse til busudlejning m.v. udstedes med gyldighed i indtil 10 år.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 1 d, at ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.

Det foreslås, at buskørselslovens § 1 a-1 d ophæves.

Den foreslåede ophævelse af § 1 a vil medføre, at der ikke længere vil blive stillet krav om tilladelse, såfremt man til personbefordring udlejer eller udlåner et af de i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden fører.

Udlejer vil fortsat skulle opfylde kravene i udlejningsbekendtgørelsen, når en udlejer i erhvervmæssig henseende udlejer busser til private borgere samt i de tilfælde, der falder under udlejningsbekendtgørelsens § 9. Det vurderes derfor, at de færdselssikkerhedsmæssige hensyn, som er formålet med den gældende tilladelsesordning, fortsat vil være varetaget ved den foreslåede ophævelse af ordningen.

Ophævelsen af busudlejningsordningen sker for at skabe større fleksibilitet for udlejningsvirksomheder samt buskørselsvirksomheder, der ønsker at udleje enkelte busser, og som derfor ikke skal søge en særskilt tilladelse ved siden af deres fællesskabstilladelse. Herefter vil eksempelvis en kommunal institution tilladelsesfrit kunne udlåne sin bus til en anden kommunal institution. En udlejningsvirksomhed vil også tilladelsesfrit kunne udleje en bus til en privat borger.

De almindelige regler om registrering af brugerforhold m.v. i bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 om registrering af køretøjer vil fortsat skulle iagttages. Der vil med dette forslag heller ikke ændres i bekendtgørelse nr. 992 af 27. juni 2022 om udlejning af motorkøretøjer uden fører.

Den foreslåede ophævelse af § 1 b er en konsekvens af den foreslåede ændring i buskørselslovens § 1, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, som vil indebære, at færre vil blive omfattet af kravet om fællesskabstilladelse, da alle tre betingelser i buskørselslovens § 1, stk. 3, skal være opfyldt, før der foreligger erhvervmæssig buskørsel. Hvis forslaget vedta-

ges, vil en gruppe af institutioner, hvor alle er registreret som ejere eller brugere af en bus, således som udgangspunkt frit kunne befordre egne beboere og hjemmeboende ældre, uden at det kræver en fællesskabstilladelse.

Da der i dette tilfælde ikke længere vil være tale om erhvervmæssig buskørsel, vil undtagelsen i § 1 b være overflødig.

Den foreslåede ophævelse af § 1 c er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1.

Ophævelsen af § 1 d vil indebære, at der skabes større overensstemmelse med strukturen i loven, hvorfor den foreslås nyaffattet i en ny § 13 a, hvorefter det foreslås, at ansøgninger om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af en digital løsning, som ministeren stiller til rådighed, jf. lovforslaget § 1, nr. 15.

Til nr. 7

Det følger af den gældende buskørselslovs § 2 a, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelse i medfør af forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, busforordningen og denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 2 a, stk. 2, som er placeret i kapitel 2 a, at transportministeren fastsætter nærmere vilkår for tilladelser til udlejning m.v., der udstedes efter § 1 a, stk. 1, og internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Den første del af bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler og vilkår for tilladelser til udlejning af bus uden fører til ikke-erhvervmæssig personbefordring. Eksempelvis er der i buskørselsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1394 af 29. november 2023 (herefter buskørselsbekendtgørelsen), fastsat nærmere regler om kapitalkrav og Færdselsstyrelsens tilsyn med busudlejningsvirksomheder.

Den sidste del af bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere vilkår, i tilfælde hvor der kræves en særlig tilladelse for udenlandske virksomheder, der udfører erhvervmæssig personbefordring over Danmarks grænser.

Det foreslås, at buskørselslovens *kapitel 2 a* ophæves.

Den foreslåede ophævelse vil indebære, at § 2 a bliver ophævet. Bestemmelsen foreslås i stedet nyaffattet i et nyt kapitel 5 a under overskriften »Delegation m.v.«, jf. lovforslagets § 1, nr. 36 som ny § 21 d, stk. 1.

Den foreslåede ændring vil bidrage til en forbedret struktur i buskørselsloven.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens, som følge af den foreslåede ophævelse af § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Derudover vil nyaffattelsen i § 21 d bidrage til en forbedret struktur af buskørselsloven.

Det er i øvrigt ikke tiltænkt en ændring af gældende ret om fastsættelse af nærmere vilkår for internationale tilladelser.

Til nr. 8

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 9, stk. 1, hvilken personkreds, der må udføre erhvervmæssig personbefordring med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1.

Personkredsen omfatter efter § 9, stk. 1, nr. 1, indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til. Efter § 9, stk. 1, nr. 2, omfatter personkredsen desuden chauffører ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører i tilslutning til en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, eller en tilsvarende tilladelse udstedt inden for EU eller EØS. Chauffører ansat i andre virksomheder, herunder danske eller udenlandske datterselskaber inden for samme koncern eller lignende, er ikke omfattet af personkredsen og må derfor ikke anvendes.

I henhold til artikel 1, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervmæssigt øjemed.

I henhold til den gældende buskørselslovs § 9, stk. 2, 1. pkt., kan det i tilslutning til en fællesskabstilladelse i medfør af § 1, stk. 1, eller en tilsvarende tilladelse udstedt inden for EU eller EØS godkendes, at tilladelsesindehaveren erhvervmæssigt udlejer chauffører til erhvervmæssig personbefordring. En sådan godkendelse omfatter desuden udlejning af chauffører til at udføre godskørsel for fremmed regning, jf. § 9, stk. 2, 2. pkt.

For at opnå godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed er det en betingelse, at virksomheden er indehaver af en fællesskabstilladelse, idet godkendelsen udstedes i tilslutning til en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1. Godkendelse udstedes med samme gyldighedsperiode som fællesskabstilladelsen. Hensigten er, at den erhvervmæssige 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

fællesskabstilladelse. Det er blandt andet en betingelse, som følge af kravet om fællesskabstilladelse, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer til effektivt og vedvarende at kunne forvalte sine transporter. Herved stilles der krav om, at den virksomhed, der ønsker at opnå godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed, skal være i drift og udøve reel vejtransportvirksomhed. Det er således ikke muligt at drive rene chaufførvikarvirksomheder på grund af etableringskravets nuværende ophæng i fællesskabstilladelsen.

Der er tale om en national ordning, da der ikke stilles krav til chaufførvikarvirksomheder i EU-retten. Forordningen om fælles regler for vejtransporterhvervet og busforordningen regulerer alene kravene til og forholdene for indehavere af fællesskabstilladelser til erhvervsmæssig buskørsel.

Det følger af den gældende tilladelsesordning for chaufførvikarvirksomheder, at godkendelse alene kan udstedes til en indehaver af en fællesskabstilladelse. I henhold til buskørselslovens § 18, stk. 2, er det en betingelse for at opnå og opretholde en tilladelse efter § 1, stk. 1, at de krav om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, som fremgår af bestemmelsen, til enhver tid er opfyldt.

Det følger af § 18, stk. 2, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, enten skal 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

I henhold til den gældende buskørselslovs § 9, stk. 3, skal en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, vedrørende overenskomstforhold, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet.

Indehavere af en fællesskabstilladelse, som er udstedt i et andet EU eller EØS-land end Danmark, kan opnå godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i tilslutning til fællesskabstilladelsen. Virksomheden skal i forbindelse med

ansøgning om godkendelse, foruden fællesskabstilladelsen, dokumentere at have en kvalificeret transportleder og tilkendegive at være indforstået med at aflønne de chauffører, der udfører erhvervsmæssig personbefordring i Danmark i overensstemmelse med de retningsgivende overenskomster. Virksomheden skal desuden stille dokumentation for opfyldelse af kapitalkravet, og den godkendte transportleder skal være kvalificeret i overensstemmelse med § 14 i buskørselsbekendtgørelsen, herunder i nogle tilfælde have gennemført og bestået et vikarudlejningskursusmodul, der er godkendt af Færdselsstyrelsen.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 9, stk. 4, at den i stk. 3 nævnte virksomhed efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.

I henhold til den gældende buskørselslovs § 9, stk. 5, finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, tilsvarende anvendelse for godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed i henhold til gældende stk. 2. Godkendelse til erhvervsmæssigt at udleje chauffører følger i det hele fællesskabstilladelsen, idet godkendelsen udstedes i tilslutning til virksomhedens tilladelse til buskørsel.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, nr. 8 og 9, at transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til § 9, stk. 2, til drift af chaufførvikarvirksomhed samt fastsætte regler om krav til dokumentation i henhold til § 9, stk. 4, vedrørende virksomhedens overenskomstforhold i relation til en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed.

Det foreslås at fastsætte i buskørselslovens § 9, stk. 1, at erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kun må udføres af indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at erhvervsmæssig personbefordring kan udføres af tilladelsesindehaveren eller en ansat hos denne, samt en ansat hos en virksomhed godkendt til drive chaufførvikarvirksomhed efter stk. 2. Chauffører ansat i andre virksomheder, herunder danske eller udenlandske datterselskaber inden for samme koncern eller lignende, er ikke omfattet af personkredsen og må derfor ikke anvendes.

Virksomheder etableret i andre EU-lande, som har tilladelse til vejtransport efter forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, er ikke omfattet af bestemmelsen om anvendelse af chaufførvikarer. Der kan ikke stilles sådanne

krav til udenlandsk etablerede vognmandsvirksomheder, der udfører international godstransport, herunder cabotagekørsel, på det danske territorium, idet dette vil være i strid med EU-reglerne om den frie udveksling af tjenesteydelser. Der stilles således ikke krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Den foreslåede bestemmelse vil i sammenligning med den gældende bestemmelse medføre en sproglig forenkling, da tilladelsesindehaver ændres til virksomhed i stk. 1, nr. 2. Terminologien vil dermed svare til den, der fremgår af forordningen om fælles regler for vejtransporterhvervet. Bestemmelsen vil tydeliggøre, at buskørselslovens bestemmelser også vil gælde for de godkendte chaufførvirksomheder, der i henhold til de forslag, der relaterer sig til chaufførvikarordningen, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, ikke er indehavere af en vejtransporttilladelse. I øvrigt er der tale om en videreførelse af den gældende stk. 1.

Det foreslås, at bestemmelsen i buskørselslovens § 9, stk. 2, 1. pkt., affattes således, at den, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører til erhvervsmæssig personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, skal godkendes hertil.

Bestemmelsen vil medføre, at kravet om, at chaufførvirksomhed skal ske i tilslutning til en fællesskabstilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, fjernes. Fjernelsen af en række nationale krav til chaufførvirksomheder vil medføre en lempelse af reguleringen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der skal opfyldes færre krav i forbindelse med opnåelse og opretholdelse af en godkendelse til at drive chaufførvirksomhed. Det vil indebære, at der ikke vil være krav om, at chaufførvirksomheder skal være indehavere af en fællesskabstilladelse, have indregistrerede motorkøretøjer eller dokumentere opfyldelse af kapitalkravet og kravet om maksimal gæld til det offentlige, der i sin helhed foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 11-13. Chaufførvirksomheder vil derudover ikke skulle have en godkendt transportleder, hvis der ikke udføres vejtransport i virksomheden, der kræver en fællesskabstilladelse i medfør af om fælles regler for vejtransporterhvervet. Forslaget vil desuden medføre, at hvis virksomheden ikke udfører tilladelseskrævet kørsel, vil virksomheden ikke være omfattet af en vandelsvurdering efter buskørselslovens § 12, stk. 4, idet vandelsvurderingen relaterer sig til opnåelse og opretholdelse af selve fællesskabstilladelsen.

Det foreslås, at chaufførvirksomheder fortsat skal opfylde de betingelser, der relaterer sig til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Det vil stadig være muligt at drive chaufførvirksomhed på et bredt grundlag, idet en godkendelse i medfør af stk. 2 vil give virksomheden mulighed for erhvervsmæssigt at udleje chauffører til både buskørselsvirksomheder, godskørselsvirksomheder og varebilsvirksomheder. Ejeren af en personligt drevet chaufførvirksomhed

vil fortsat ikke kunne udleje sig selv, da godkendelsen alene giver mulighed for at udleje ansatte chauffører.

Det foreslås, i buskørselslovens § 9, stk. 2, 2. pkt., at godkendelsen udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Forslaget vil medføre, at en godkendelse til chaufførvirksomhed fortsat skal udstedes med en gyldighed på indtil 10 år for at skabe overensstemmelse med gyldighedsperioden for fællesskabstilladelser efter § 1, stk. 1.

Det foreslås at fastsætte i buskørselslovens § 9, stk. 2, 3. pkt., at godkendelsen tillige omfatter udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning efter godskørselslovens § 1, stk. 1 og 3.

Det vil medføre, at en godkendt chaufførvirksomhed efter buskørselsloven ligeledes kan udleje chauffører til en virksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning efter godskørselsloven. Muligheden for at udleje til godskørselsvirksomheder er en videreførelse af den gældende stk. 2, 3. pkt.

Det foreslås, at buskørselslovens § 9, stk. 3, affattes således, at en virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Forslaget er en konsekvens af den foreslåede § 9, stk. 2, hvorefter det foreslås, at godkendelse til drift af chaufførvirksomhed ikke alene kan opnås i tilknytning til en fællesskabstilladelse. Kravet om at virksomheden skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, vedrørende overenskomstforhold, opfyldes for nuværende i relation til opnåelse og opretholdelse af fællesskabstilladelsen.

Forslaget vil indebære, at en chaufførvirksomhed, der udlejer chauffører til kørsel på dansk område skal enten 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor være en videreførelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der gælder for virksom-

heder med fællesskabstilladelser, og dermed følger af den gældende § 9, stk. 2. Det skal sikre, at chaufførvikarernes lønforhold og arbejdsvilkår også fremover vil svare til løn- og arbejdsvilkårene for de chauffører, der er ansat i en vejtransportvirksomhed.

Der foreslås i buskørselslovens § 9, stk. 4, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Den foreslåede nyaffattelse medfører, at der fortsat er sunde og ens konkurrencevilkår for virksomheder etableret i et andet EU-land end Danmark, som der gælder for danske chaufførvikarvirksomheder.

Det vurderes desuden hensigtsmæssigt, at bestemmelsen tager sigte på de udenlandske chaufførvikarvirksomheder, hvis chauffører udlejes til kørsel på dansk område, for en virksomhed der er etableret i Danmark, idet der på grund af EU-reglerne om den frie udveksling af transportydelser ikke kan stilles tilsvarende krav til vejtransportvirksomheder, der er etableret i et andet EU-medlemsland end Danmark, der udfører international personbefordring, herunder i form af cabotagekørsel, på dansk område.

Den foreslåede bestemmelse indebærer derudover, at det ikke alene er indehavere af en fællesskabstilladelse udstedt i et andet EU eller EØS-land end Danmark, der kan opnå godkendelse til at udøve chaufførvikarvirksomhed, idet godkendelsen ikke længere udstedes på baggrund af en fællesskabstilladelse.

Ifølge forslaget vil det indebære for en virksomhed, der ansøger om godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed i henhold til det foreslåede stk. 4, at virksomheden skal tilkendegive at være indforstået med vedvarende at aflønne de chauffører, der udfører erhvervmæssig personbefordring i Danmark. Det medfører, at virksomheden enten skal 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i buskørselslovens § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på buskørselslovens område mest repræsen-

tative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der følger af den gældende § 9, stk. 3, da chaufførvikarvirksomheder etableret i et andet EU-land end Danmark fortsat vil skulle opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område. Det skal sikre, at chaufførvikarernes lønforhold og arbejdsvilkår også fremover vil svare til løn- og arbejdsvilkårene for de chauffører, der er ansat i en vejtransportvirksomhed.

Det foreslås i buskørselslovens § 9, stk. 5, at virksomhederne omfattet af stk. 2 og 4 efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomhederne følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at muligheden for at indhente oplysninger, som er nødvendige for at dokumentere opfyldelse af den foreslåede stk. 3 og 4, jf. § 18, stk. 2, fremover kan indhentes for både danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder.

Det er nødvendigt at indføre bestemmelsen, da muligheden for at indhente oplysningerne for danske chaufførvikarvirksomheder i gældende ret følger af reglerne for fællesskabstilladelsen i § 1, stk. 1, jf. § 18, stk. 4. Det foreslås dog i § 9, stk. 2, at der ikke længere skal være et krav om fællesskabstilladelse og derfor skal der indsættes en selvstændig hjemmel til at indhente oplysninger fremover. Indhentning af oplysninger fra virksomheder, der er etableret i udlandet, følger af gældende § 9, stk. 4 og det vil derfor også være tale om en videreførelse af denne mulighed. Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen, der indhenter oplysningerne.

Det foreslås i § 9, stk. 6, at en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 3 og 4 eller § 18, stk. 2.

Det vil medføre, at der vil blive skabt en selvstændig hjemmel til at tilbagekalde en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed, når virksomheden ikke opfylder betingelserne i § 18, stk. 2, om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Bestemmelsen indebærer, at tilladelsen skal tilbagekaldes, hvis det konstateres, at en virksomhed, der er omfattet af stk. 2 og 4, ikke længere opfylder betingelserne til godkendelsen. Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen, der konstaterer sådan en overtrædelse efter de gældende regler, som fremgår af buskørselslovens § 18, stk. 2.

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede stk. 2 og 4, hvorefter godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed ikke alene vil kunne opnås i tilknytning til en fællesskabstilladelse.

Det foreslås, at der i buskørselslovens indsættes et nyt § 9, stk. 7, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 5.

Efter den foreslåede § 9, stk. 7, bemyndiges transportministeren tillige til at fastsætte krav til den dokumentation, som en chaufførvirksomhed skal indsende i medfør af § 9, stk. 5.

Der vil med hjemmel i bestemmelsen blive fastsat bestemmelser i buskørselsbekendtgørelsen om, at chaufførvirksomheden kan pålægges at indsende lønsedler, timesedler, køresedler, ugerapporter eller lignende for chaufførvirksomheden, som chaufførvirksomheden anvender ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Rapporterne og sedlerne kan understøttes af takografudskrift.

Undlader den chaufførvirksomheden at indsende den fornødne dokumentation, vil dette kunne tillægges procesuel skadevirkning, sådan at det må lægges til grund, at chaufførvirksomheden ikke følger den foreslåede bestemmelse i buskørselslovens § 9, stk. 3 og 4.

Forinden der tillægges chaufførvirksomheden procesuel skadevirkning, som følge af manglende indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om omkostningsniveau, vil chaufførvirksomheden blive givet en advarsel. Dette svarer til den praksis, der udføres i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800. I øvrigt gælder forvaltningslovens regler i forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en godkendelse, herunder reglerne om partshøring og begrundelse.

Den foreslåedes bemyndigelsesbestemmelse vil sikre, at der kan fastsættes regler, der relaterer sig til meddelelse af godkendelse til drift af chaufførvirksomhed og at der kan fastsættes krav til den dokumentation, der vil fremgå af det foreslåede stk. 5. Det vil omfatte chaufførvirksomhedens overenskomstforhold. Det vil i praksis indebære en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 18, stk. 1, nr. 8 og 9.

Til nr. 9

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

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, og som ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Kravene i artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, som ligeledes skal opfyldes, omfatter

etableringskravet, vandelskravet, kravet til det økonomiske grundlag og kravet om faglige kvalifikationer, jf. buskørselslovens § 12, stk. 1.

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

Det følger af kravet i § 12, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås, i buskørselslovens § 12, stk. 1, at »hjemmehørende« ændres til »etableret« og »1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover« ændres til: »ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.«

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Ændringen vil tydeliggøre, at der gælder et etableringskrav. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret.

Den foreslåede ændring af § 12, stk. 1, nr. 2 vil medføre, at der ikke længere vil være et krav om, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på over 50.000 kr., udgår af bestemmelsen.

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

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10

Det følger af den gældende buskørselslovs § 12, stk. 2, at der under de i § 12, stk. 1, nævnte betingelser kan meddeles tilladelse til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selvejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Der foreslås i buskørselslovens § 12, stk. 2, at »hjemmehørende« ændres til »etablerede«.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Ændringen vil tydeliggøre, at der gælder et etableringskrav. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret.

Til nr. 11-13

Det følger af den gældende buskørselslovs § 13, stk. 1, hvilke krav der stilles til en godkendt transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse i henhold til buskørselslovens § 1, stk. 1, samt en transportleder i en busudlejningsvirksomhed, jf. henvisningen til § 13 i buskørselslovens nugældende § 13 b.

Det følger af artikel 4 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, at en virksomhed, der udøver vejtransporterhvervet, udpeger mindst én fysisk person, transportlederen, der udviser god vandel og har de nødvendige faglige kvalifikationer, jf. forordningens artikel 3, stk. 1, litra b og d, og som faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, har en reel forbindelse til virksomheden, såsom at være ansat, direktør, ejer eller aktionær, eller administrere den, eller hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person, og har bopæl i Fællesskabet.

Det følger desuden af buskørselslovens § 13, stk. 1, at virksomheden skal have en godkendt transportleder, der er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås i buskørselslovens § 13, stk. 1, nr. 1, at ændre »§ 7,« til: »§ 7 og«, i nr. 2 at ændre »konkurs og« til: »konkurs.«, og at nr. 3 ophæves.

Forslaget vil medføre, at kravet om, at den pågældende transportleder ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophæves. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende transportleder. De krav, der følger af artikel 4 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og som følger af den gældende § 13, stk. 1, vil fortsat være gældende.

Færdselsstyrelsen vil fortsat skulle foretage en samlet vandelsvurdering, herunder undersøge, om transportlederen er dømt for blandt andet strafbare forhold, der kan begrunde nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vejtransporterhvervet, eller er eller har været ansvarlig for økonomiske vanskeligheder i andre vejtransportvirksomheder, herunder konkurser og lignende.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det følger af den gældende buskørselslovs § 13, stk. 2, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om vandelskravet for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter lovens § 1, stk. 1. De nærmere regler herom er fastsat i buskørselsbekendtgørelsen, der blandt andet indeholder bestemmelser om Færdselsstyrelsens mulighed for efter samtykke at indhente straffeattest på transportlederen samt hvilke oplysninger, der kan indgå ved vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt.

Det fremgår endvidere af artikel 4, stk. 1, litra a-c, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, at transportlederen i en bus- eller godskørselsvirksomhed, ud over at opfylde vandelskravet og kvalifikationskravet, a) faktisk og vedvarende skal lede virksomhedens transportarbejde, b) skal have en reel tilknytning til virksomheden, såsom at være ansat, direktør, ejer eller aktionær, eller administrere den, eller hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person, og c) skal have bopæl i Fællesskabet.

Forordningen regulerer ikke, hvordan en transportvirksomhed dokumenterer, at transportlederen faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, og at denne har en reel tilknytning til virksomheden. Den nærmere dokumentation for at opfylde betingelsen skal fastsættes nationalt, som supplerende bestemmelser til forordningen.

Herudover fastsætter artikel 4, stk. 2, i forordningen om fælles regler for vejtransporterhvervet krav til tilknytningen til virksomheden, hvis der er tale om en transportleder, der skal fungere som konsulent for virksomheden, idet der i litra b) stilles krav til indholdet af aftalen mellem virksomhed og konsulent.

På nuværende tidspunkt er der ikke fastsat regler i buskørselsloven om, hvordan kravet om faktisk og vedvarende ledelse kan opfyldes. Derimod er der aktuelt i godskørselslovens § 6, stk. 9, indsat en bemyndigelse til, at godskørselsvirksomheder kan opfylde kravet ved at aflønne transportlederen efter de satser, der fremgår af § 16 i bekendtgørelse om godskørsel, jf. bekendtgørelses nr. 1395 af 29. november 2023 (herefter godskørselsbekendtgørelsen).

Kravet om faktisk og vedvarende ledelse følger af EU-retten, og er ens for både gods- og busområdet.

Transportlederens opgaver omfatter organisering af virksomhedens transportarbejder, herunder navnlig forvaltning af vedligeholdelse af køretøjerne, kontrol med kontrakter

og transportdokumenter, grundlæggende regnskabsføring, fordeling af ladninger eller tjenesteydelser på chauffører og køretøjer samt kontrol med sikkerhedsprocedurerne. Transportlederens ansvar og løn skal matche hinanden.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at bemyndige transportministeren til at fastsætte nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1

Den foreslåede bestemmelse vil i praksis indebære en tilføjelse til ministerens bemyndigelse i forhold til den gældende bestemmelse og medfører, at ministeren vil kunne fastsætte regler for, hvordan buskørselsvirksomheder dokumenterer en transportleders faktiske og vedvarende ledelse. Det medfører dog ikke, at transportministerens mulighed for at fastsætte nærmere regler om vandelskravet efter artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordningen om fælles regler for udøvelse af vejtransporterhvervet udvides eller indskrænkes i forhold til gældende ret.

Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til at fastsætte regler i buskørselsbekendtgørelsen om, at Færdselsstyrelsen kan indhente transportlederens ansættelseskontrakt eller konsulentaftale, hvor det vurderes nødvendigt.

Der vil ikke være tale om et nyt krav. Kravet om faktisk og vedvarende ledelse følger af EU-retten, og bemyndigelsen vil give mulighed for at opfylde kravet på anden vis end alene ved dokumentation for aflønning, hvilket hidtil har været gældende for godskørselsvirksomheder.

Det foreslås samtidig at indsætte en tilsvarende bemyndigelse i godskørselslovens § 4, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 12.

Tilføjelsen vil medføre, at en virksomhed fremover skal dokumentere opfyldelse af forordningens krav om transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, samt reelle tilknytning til virksomheden, hvis transportlederen i øvrigt ikke samtidig er ejer, medlem af bestyrelsen, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, eller direktør i virksomheden. I de tilfælde skal transportlederen fortsat være ansat i virksomheden eller fungere som konsulent for denne, jf. artikel 4, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

I forbindelse med ansøgningen om fællesskabstilladelse eller godkendelse af transportlederen vil Færdselsstyrelsen derfor skulle foretage en samlet vurdering af opgaver, arbejdstid og løn, når transportlederen er ansat eller konsulent. Virksomheden vil derfor i forbindelse med ansøgningen skulle fremvise en ansættelseskontrakt.

Ændringen vil medføre, at en aflønning, der svarer til niveauet i den nugældende § 16 i godskørselsbekendtgørelsen,

som udgangspunkt vil indebære, at forordningens krav er overholdt.

Til nr. 15

Den gældende buskørselslovs § 13 a, beskriver betingelserne, som en udlejningsvirksomhed skal opfylde for at meddeles tilladelse efter § 1 a, stk. 1.

Den gældende buskørselslovs § 13 b, beskriver betingelserne for godkendelse af den transportleder, der vedvarende og faktisk skal forestå virksomhedens busudlejning.

Det foreslås, at buskørselslovens §§ 13 a og b ophæves, og at der i stedet indsættes en bestemmelse, hvorefter ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af en digital løsning, som ministeren stiller til rådighed. De foreslåede ophævelser er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at det vil være et krav, at ansøgninger indgives digitalt. Hvis en ansøgning ikke indgives ved anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning, vil den som udgangspunkt blive afvist af transportministeren. Kravet vil dog kunne fraviges, hvis den digitale selvbetjeningsløsning er ude af drift.

Kravet om, at ansøgningen skal indgives digitalt, vil ikke indebære, at alle bilag til ansøgningen skal indgives digitalt. Det vil fremgå af den digitale selvbetjeningsløsning, hvilke dokumenter, der kan eller skal indgives digitalt, herunder hvilke dokumenter, der eventuelt kan indgives på en anden måde, eller som skal fremlægges i et særligt format m.v.

Sikkerheden ved den digitale selvbetjeningsløsning vil leve op til de krav, som følger af databeskyttelsesforordningen. Den foreslåede bestemmelse svarer til § 1 d, der foreslås ophævet i lovforslagets § 1, nr. 6.

Den foreslåede bestemmelse vil bidrage til, at der i kapitel om betingelser for meddelelse af tilladelse skabes en bedre struktur i buskørselsloven.

Til nr. 16

Den gældende buskørselslovs kapitel 4 a har overskriften »Tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser m.v.«.

For så vidt angår bortfald af tilladelser, er der tale om bortfald af tilladelse til busudlejning eller en godkendelse som transportleder i en busudlejningsvirksomhed. Reglerne herom fremgår af de gældende bestemmelser i §§ 16 og 17.

Det foreslås, at *overskriften* i kapitel 4 a ændres således, at »og bortfald af tilladelser« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af buskørselslovens § 16, jf. lovforslagets § 1, nr.

28 samt den foreslåede ændring i buskørselslovens § 17, jf. lovforslagets § 1, nr. 29.

Til nr. 17

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 14, stk. 1, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 1, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren foruden de i artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet nævnte tilfælde, ikke længere opfylder vandelskravet, der er fastsat i medfør af § 12, stk. 4, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange begår overtrædelser af de bestemmelser, som er oplyst i § 14, stk. 1, nr. 1, litra a-p.

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

Det foreslås i buskørselslovens § 14, stk. 1, at »indehave- ren« ændres til »virksomheden«, og nr. 2 ophæves.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret.

Ophævelsen af § 14, stk. 1, nr. 2, vil medføre, at kravet om at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. fjernes.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Færdselsstyrelsen ikke har mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, i de tilfælde hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang. Der er tale om en konsekvensændring, som følge af den foreslåede ændring af § 12, stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, hvor det foreslås at ophæve krav om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende virksomhed i forhold til i dag.

De krav, der følger af artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og som følger af den gældende § 12, stk. 1, vil fortsat være gældende. Dermed vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Til nr. 18

Det følger af den gældende buskørselslovs § 14, stk. 2, at en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4.

Det foreslås i buskørselslovens § 14, stk. 2, at »stk. 1, nr. 1« ændres til »stk. 1«.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvensrettelse, som følge af, at kravet om, at en virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, ophæves, jf. lovforslagets § 1, nr. 17. Det foreslåede vil ikke medføre en ændring af gældende ret.

Til nr. 19

Det følger af den gældende buskørselslovs § 14, stk. 3, at en godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 13, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser vedrørende vandel og maksimal ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige.

Det foreslås i buskørselslovens § 14, stk. 3, at ændre »stk. 1, nr. 1 og 2,« til »stk. 1«.

Forslaget er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 17.

Bestemmelsen vil derudover være en videreførelse af gældende ret, idet henvisningen til nuværende stk. 1, nr. 1 (vedrørende vandelskravet), videreføres.

Til nr. 20

En tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a eller en godkendelse som transportleder af en busudlejningsvirksomhed kan tilbagekaldes ifølge de betingelser, som er nævnt i buskørselslovens § 14 a.

Det foreslås, at buskørselslovens § 14 a ophæves.

Den foreslåede ophævelse vil indebære, at det ikke er muligt at tilbagekalde en tilladelse til busudlejning eller en godkendelse som transportleder hertil, da tilladelseskra- vet til busudlejning fjernes. Ophævelsen vil dermed være en konsekvens som følge af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 21

Det følger af den gældende buskørselslovs § 14 b, at myndighederne i forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. i nødvendigt omfang kan videregigi-

ve oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører, en administrerende direktør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Den relevante myndighed er Færdselsstyrelsen, der videregiver de oplysninger om overtrædelser af § 14, stk. 1, nr. 1, til tilladelsesindehaveren, som er relevante i forhold til krav om partshøring og begrundelse ved afgørelse om tilbagekaldelse, jf. forvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

Det foreslås, i buskørselslovens § 14 b, at »eller udlejning m.v.« udgår, og »tilladelsesindehavere« ændres til: »virksomheder«.

Den foreslåede ændring vedrørende udlejning er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Den foreslåede ændring fra »tilladelsesindehaver« til »virksomhed« er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling vil dog ikke medføre indholdsmæssige ændringer af gældende ret.

Den foreslåede konsekvensændring af den nuværende henvisning til § 14, stk. 1, nr. 1, til § 14, stk. 1, er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af henvisningen til restancekravet i § 14, stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 17. Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 22

Domstolsprøvelse er reguleret i den gældende buskørselslovs § 15. En afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller buskørselslovens § 14, kan i henhold til § 15, stk. 1, forlanges indbragt for domstolene.

Det foreslås i buskørselslovens § 15, stk. 1, 2. pkt., at »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, eller § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2,« ændres til: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, eller § 14, stk. 4 og 5,«.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 17, samt ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Ændringen medfører i øvrigt ikke en ændring af gældende ret og mulighederne for at indbringe en afgørelse om tilbagekaldelse eller en

godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller en afgørelse efter buskørselslovens § 14 for domstolene.

Til nr. 23

Domstolsprøvelse er reguleret i den gældende buskørselslovs § 15. En afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller buskørselslovens § 14, kan i henhold til § 15, stk. 1, forlanges indbragt for domstolene.

Det foreslås i buskørselslovens § 15, stk. 1, 3. pkt., at »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1« ændres til: »§ 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, eller § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1 litra b-p«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 17, samt ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil, foruden henvisningerne til restancekravet og ordningen om busudlejning, være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 24

Den gældende buskørselslovs § 15, stk. 2, regulerer domstolsprøvelse i forbindelse med afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes.

Det følger af § 15, stk. 2, at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 2, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 13, stk. 1, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, stk. 1, nr. 3. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, eller § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2.

Det foreslås, i buskørselslovens § 15, stk. 2, at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., tilsvarende finder anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes på grund af, at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af de foreslåede ophævelser af restancekravet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 17, og busudlejning, jf. lovforslagets pkt. § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil medføre, at afgørelser om, at tilladelser ikke kan fornyes, som følge af vandelskravet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, kan indbringes for domstolene, i lighed med de afgørelser, der kan indbringes efter buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. og 2. pkt. Bestemmelsen vil dermed være en videreførelse af gældende ret vedrørende domstolsprøvelse af afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes som følge af, at virksomheden eller transportleder ikke længere opfylder vandelskravet.

Til nr. 25

Den gældende buskørselslovs § 15, stk. 3, 1. pkt., regulerer spørgsmålet om opsættende virkning i forbindelse med domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens krav om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og nødvendige faglige kvalifikationer, eller lovens krav om maksimal ikkepersonlig forfalden gæld det til offentlige.

Det foreslås, i buskørselslovens § 15, stk. 3, 1. pkt., at »og lovens § 14 a, stk. 1, nr. 2, § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, § 13, nr. 3, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, og § 13 b, jf. § 13, nr. 3,« udgår af bestemmelsen.

Det foreslåede vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 17.

Bestemmelsen vil være en videreførelse af gældende ret vedrørende spørgsmålet om opsættende virkning ved domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens krav om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og nødvendige faglige kvalifikationer.

Til nr. 26

Den gældende buskørselslovs § 15, stk. 3, 2. pkt., regulerer spørgsmålet om opsættende virkning under behandlingen af en ankesag.

Det foreslås i buskørselslovens § 15, stk. 3, 2. pkt., at ordene »eller busudlejningen« udgår.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil herudover være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 27

Den gældende buskørselslovs § 15, stk. 4, regulerer spørgsmålet om opsættende virkning i forbindelse med domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens krav og lovens krav om at udvise godandel.

Bestemmelsen vil medføre, at afgørelser om, at tilladelser ikke kan fornyes, som følge af vandelskravet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, kan indbringes for domstolene, i lighed med de afgørelser, der kan indbringes efter buskørselslovens § 15, stk. 1, 1. og 2. pkt. Bestemmelsen vil dermed være en videreførelse af gældende ret vedrørende domstolsprøvelse af afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes som følge af, at virksomheden eller transportleder ikke længere opfylder vandelskravet.

Det følger af § 15, stk. 4, 1. pkt., at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslås i buskørselslovens § 15, stk. 4, 1. pkt., at »§ 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2« udgår af bestemmelsen.

Det foreslåede vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af restancekravet for virksomheden og dennes transportleder, jf. lovforslagets § 1, nr. 9 og 17 og ophævelse af ordningen om busudlejning, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 28

Den gældende buskørselslovs § 16 beskriver situationer, hvor en tilladelse til busudlejning eller en godkendelse som transportleder i en busudlejningsvirksomhed kan bortfalde.

Det foreslås, at buskørselslovens § 16 ophæves.

Den foreslåede ophævelse vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 29

Det følger af den gældende buskørselslovs § 17, at en tilladelse, der er tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldet, jf. §§ 14 og 16, straks skal afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.

Det foreslås, i buskørselslovens § 17 at »jf. §§ 14 og 16« ændres til »jf. § 14«.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvens af, at bestemmelsen i § 16 om bortfald af en tilladelse til busudlejning eller en godkendelse som transportleder i en busudlejningsvirksomhed, ophæves, jf. lovforslagets § 1, nr. 28, som følge af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 30

Den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, oplister i nr. 1-13 en række bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, nr. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder tilladelsesfrit udlån, jf. § 1 a, stk. 2.

Det foreslås, at buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 2, ophæves.

Den foreslåede ophævelse vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning i § 1 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 31

Den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, oplister i nr. 1-13 en række bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, nr. 3, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om ansøgnings indhold, herunder om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde, og den digitale løsning, jf. § 1 d.

Det foreslås i buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 2, at »§ 1 d« ændres til: »§ 13 a«.

Det foreslåede er en konsekvens af, at bestemmelsen om indgivelse af ansøgning om tilladelse ved anvendelse af den digitale løsning flyttes til § 13 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 15.

Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 32

Den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, oplister i nr. 1-13 en række bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler.

Det følger af den gældende buskørselslovs § 18, stk. 1, nr. 8-10, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelse af godkendelse i henhold til § 9, stk. 2, og krav til dokumentation i henhold til § 9, stk. 4, samt udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a.

Det foreslås, at buskørselslovens § 18, stk. 1, nr. 8-10, ophæves.

Den foreslåede ophævelse af § 18, stk. 1, nr. 8 og 9, vil være en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 8, hvorefter de bestemmelser, der relaterer sig til chaufførvikarvirksomhed, foreslås samlet i kapitel 3.

Den foreslåede ophævelse af § 18, stk. 1, nr. 10, vil være

en konsekvens af den foreslåede ophævelse af § 1 a om busudlejning uden fører, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 33

Det følger af bemyndigelsesbestemmelsen i den gældende buskørselslovs § 18, stk. 3, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst. I praksis er det Færdselsstyrelsen, der, når det er nødvendigt i forbindelse med styrelsens tilsyn, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet, skal kunne indsamle og behandle nødvendige oplysninger herom.

I henhold til artikel 1, stk. 2 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervs-mæssigt øjemed.

Det foreslås i buskørselslovens § 18, stk. 3, at ændre ordet »tilladelsesindehavere« til »virksomheder«.

Det foreslåede vil medføre, at der anvendes den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8.

Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 34

Den følger af den gældende buskørselslovs § 18, stk. 4, at en tilladelsesindehaver, efter anmodning fra transportministeren, skal indsende dokumentation for virksomhedens overenskomstforhold.

I henhold til artikel 1, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk

eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervsmæssigt øjemed.

Det foreslås i buskørselslovens § 18, stk. 4, at ændre ordet »tilladelsesindehaveren« til »virksomheden«.

Det foreslåede vil medføre, at der anvendes den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8.

Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 35

I henhold til den gældende buskørselslovs § 18 a, stk. 4, hører transportministeren overenskomstparterne med henblik på at få en vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet EU eller EØS-land end Danmark, og er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til lovens § 9, stk. 2, overholder bestemmelsen i lovens § 9, stk. 3, der regulerer chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. I praksis er det Færdselsstyrelsen, der hører overenskomstparterne.

Det foreslås i buskørselslovens § 18 a, stk. 4, at ændre »stk. 3« til »stk. 4«.

Det foreslåede vil være en konsekvens af tilføjelsen af et nyt stykke i § 9, hvorefter den gældende stk. 3 ændres til stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Til nr. 36

Den gældende buskørselslovs § 2 a, stk. 1, vedrører transportministerens mulighed for at bemyndige statslige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelse i medfør af forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, busforordningen og denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det foreslås at indsætte et *Kapitel 5 a* med titlen »Delegation m.v.« og heri en § 21 d. Efter det foreslåede § 21 d, stk. 1, bemyndiger transportministeren myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelse i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren bemyndiger andre myndigheder under Transportministeriet til at træffe afgørelse i medfør af forordning om fælles regler for udøvelse af vejtransporterhvervet, busforordningen, busloven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Det forudsættes, at det fremover ligeledes vil være Færdselssty-

relsen, der bemyndiges hertil, da styrelsen er bemyndiget i dag ved den gældende § 2 a.

Efter den foreslåede § 21 d, stk. 2, bemyndiges transportministeren til at kunne fastsætte de nærmere vilkår for internationale tilladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.

Det bemærkes, at internationale tilladelser vedrører international buskørsel udenfor Den Europæiske Union.

De foreslåede bestemmelse svarer til den gældende bestemmelse i § 2 a, men henvisninger til den gældende tilladelsesordning for udlejning af busser, som foreslås ophævet, er fjernet, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 7.

Til nr. 37

Den gældende buskørselslovs § 22, stk. 1, nr. 1, oplister en række af lovens bestemmelser, som ved overtrædelse kan straffes med bøde.

Det foreslås i buskørselslovens § 22, stk. 1, nr. 1, at »§ 1 a,« udgår.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvens af den foreslåede ophævelse af ordningen om busudlejning, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil i øvrigt være en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 38

Det fremgår af den gældende buskørselslovs § 22, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder 1) § 1, stk. 1 eller 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 2, 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af denne, 3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om buskørsel eller 4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 9, stk. 2.

Det følger desuden af buskørselslovens § 1, stk. 2, at medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af EU, internationale aftaler eller transportministeren, så kræver det en tilladelse for virksomheder at udføre erhvervsmæssig personbefordring over landets grænser eller for udenlandsk etablerede virksomheder at udføre erhvervsmæssig personbefordring på dansk område.

Det er derfor som udgangspunkt strafbelagt, hvis en udenlandsk virksomhed udfører erhvervsmæssig personbefordring over landets grænser eller på dansk område uden en tilladelse.

For så vidt angår en virksomhed, der er etableret i et andet

EU-land, så henviser § 22, stk. 1, nr. 3, specifikt til straf for overtrædelse af EU's forordninger om buskørsel, herunder forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet og busforordningen.

Virksomheder, der er etableret i tredjelande, kan kun udføre buskørsel i Danmark i henhold til international aftale, idet de ikke direkte er omfattet af EU's forordninger om buskørsel.

Internationale aftaler er juridisk bindende aftaler, eksempelvis mellem EU og et eller flere tredjelande, eller bilateralt mellem Danmark og et tredjeland. Der kan også f.eks. være tale om aftaler mellem Danmark og Færøerne, som har hjemtaget vejtransportområdet.

På busområdet findes Interbusaftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus og Protokol til Interbusaftalen vedrørende regelmæssig og speciel regelmæssig international personbefordring med bus (herefter kaldt Interbusaftalen), der regulerer international lejlighedsvis buskørsel mellem EU og de tredjelande, der er medlemmer af aftalen. International lejlighedsvis kørsel mellem aftaleparterne er delvist liberaliseret og kræver kun i enkelte situationer en særskilt tilladelse. Interbusaftalen indeholder desuden vilkår og betingelser for tilladelser udstedt i henhold til aftalen, herunder blandt andet, at der ikke er adgang til at udføre cabotage.

Herudover kan en international aftale omfatte handels- og samarbejdsaftalen mellem EU og Storbritannien (herefter kaldt Brexit-aftalen), der giver virksomheder etableret i EU og Storbritannien ret til på visse betingelser at udføre gods- og buskørsel mellem aftaleparterne. For virksomheder etableret i Storbritannien gælder blandt andet, at de skal have udstedt en særlig EU-tilladelse for at udføre international rutekørsel. Brexit-aftalen indeholder desuden vilkår og betingelser for tilladelser udstedt i henhold til aftalen, herunder blandt andet, at der ikke er adgang til at udføre cabotage.

Der findes på både gods- og busområdet desuden bilaterale aftaler, hvor der eksempelvis kan udstedes en såkaldt bilateral tilladelse (turtilladelse) til godskørsel eller en tilladelse til at drive en international busrute mellem aftaleparterne, hvis Danmark har indgået en bilateral aftale med det pågældende tredjeland.

Som det fremgår af ovenstående, er der på nuværende tidspunkt en klar hjemmel i buskørselslovens § 1, stk. 2, jf. § 22, stk. 1, nr. 1, til at straffe en virksomhed etableret i et tredjeland, som udfører erhvervmæssig personbefordring i Danmark uden en tilladelse, når denne er påkrævet.

Internationale aftaler er imidlertid ikke nævnt udtrykkeligt i § 22, stk. 1, nr. 2, om overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

Ordlyden af bestemmelsen er i dag uhensigtsmæssig, da den kan give anledning til tvivl om, hvorvidt vilkår for brug af

en tilladelse udstedt på baggrund af en international aftale eller overtrædelser af det regelgrundlag, som tilladelsen er udstedt i medfør af, er omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde. Dette kan indebære en risiko for, at udenlandske vejtransportvirksomheder spekulerer i at overtræde vilkår, som er fastsat i deres tilladelse, når disse er fastlagt i medfør af en international aftale.

Den gældende retstilstand er i dag, at udenlandske vejtransportvirksomheder kan straffes, såfremt de ved kørsel i Danmark overtræder bestemmelser i internationale aftaler eller vilkår for brug af en tilladelse i medfør heraf, eksempelvis ulovlig cabotage. Der bør imidlertid ikke opstå tvivl om muligheden for at straffe overtrædelser begået af udenlandske vejtransportvirksomheder.

Det foreslås i § 22, stk. 1, nr. 2, at der efter »denne«: indsættes »eller overtræder vilkår i en international aftale,«.

Efter den foreslåede ændring kan den, der overtræder vilkår i en international aftale, straffes med bøde.

Forslaget vil medføre, at vilkår i en international aftale tilføjes til ordlyden for at præcisere, at overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse på baggrund af en international aftale kan straffes.

Der vil med den foreslåede ændring være tale om en teknisk ændring med hvilken, der ikke er tiltænkt ændringer i retstilstanden, men i stedet at præcisere retstilstanden, navnlig således, at en udenlandsk vejtransportvirksomhed, der handler i strid med vilkårene i sin tilladelse eksempelvis ved at udføre ulovlig cabotage i Danmark, kan straffes herfor efter de til enhver tid gældende bødetakster, uanset at vilkårene for tilladelsen er fastlagt i en international aftale, og derved slå fast, at buskørselslovens straffebestemmelser gælder overtrædelser af vilkår i en tilladelse, uagtet om disse er fastlagt i en international aftale, EU-retten eller dansk ret.

Den foreslåede ændring er en præcisering af gældende ret, og der tilsigtes ingen ændringer i gældende retstilstand.

Til nr. 39

Det følger af den gældende buskørselslovs § 22 b, at transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter anmodning herom i henhold til § 18, stk. 4.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med en tidligere udgave af § 18, stk. 4, (dagældende § 18, stk. 3), hvorefter tilladelsesindehaveren efter påbud fra transportministeren skulle indsende dokumentation for, at virksomheden følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af buskørselsloven blev § 18, stk. 3, nyaffattet og flyttet til stk. 4. Det følger af § 18, stk. 4, at tilladelsesindehaveren efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at

virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.

Det foreslås, at buskørselslovens § 22 b ophæves.

Den foreslåede ophævelse er en konsekvens på baggrund af, at § 18, stk. 4, ikke længere er en påbudsbestemmelse, som følge af lov nr. 870 af 14. juni 2020 om ændring af buskørselsloven.

Til § 2

Til nr. 1 og 2

I den gældende godskørselslov henvises der flere steder til forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 på forskellig vis.

Det foreslås, overalt i loven bortset fra i § 4, stk. 4 at ændre »forordning nr. 1071/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«, og overalt i loven at ændre »forordning nr. 1072/2009«, »forordning (EF) nr. 1072/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der henvises ens til navnet på forordningerne for at tydeliggøre, at der henvises til forordningerne med senere ændringer.

Det vil indebære, at der fremover henvises til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel i loven.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling, som ikke ændrer gældende ret.

Til nr. 3

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

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, ikke er under rekon-

struktionsbehandling eller konkurs og ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

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

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

Det følger af kravet i § 3, stk. 1, nr. 2, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover. Ved vurderingen kan alene inddrages ikkepersonlig gæld til det offentlige. Personlig gæld til det offentlige inddrages ikke.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, stk. 1, at »hjemmehørende« ændres til »etableret«, nr. 1 ændres »konkurs og« til »konkurs.«, og nr. 2 ophæves.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Ændringen vil tydeliggøre, at der gælder et etableringskrav. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret.

Den foreslåede ophævelse af § 3, stk. 1, nr. 2, vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophæves. Det vil dog fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs. Dermed vil de krav, der følger af artikel 3 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og de øvrige krav som følger af den gældende § 3, stk. 1, fortsat være gældende.

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

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Det følger af den gældende godskørselslovs § 3, stk. 2 og 3, hvilke betingelser der skal opfyldes for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 2.

Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover og udviser god vandel, jf. stk. 6.

Det følger af kravet i § 3, stk. 2, nr. 1, at den pågældende virksomhed ikke må være under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

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

Af § 3, stk. 2, nr. 3, følger kravet om, at den pågældende virksomhed udviser god vandel, jf. stk. 6.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, stk. 2, at »hjemmehørende« ændres til »etableret«, og nr. 2 ophæves.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling vil dog ikke medføre indholdsmæssige ændringer af gældende ret og skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring i lovforslagets § 2, nr. 3. Derudover er tilladelser efter § 1, stk. 2, ikke omfattet af forordningen, men det vurderes hensigtsmæssigt, at der stadig bruges samme terminologi, da kravene er ens.

Den foreslåede ophævelse af § 3, stk. 2, nr. 2, vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, fjernes.

Færdselsstyrelsen vil fortsat skulle foretage en samlet vandelsvurdering af, om virksomheden kan drives på forsvarlig måde, på baggrund af alle relevante forhold, jf. godskørselslovens § 3, stk. 6, jf. stk. 2, nr. 6.

Der vil i øvrigt være tale om en videreførelse af kravene i § 3, stk. 2, nr. 1, og § 3, stk. 2, nr. 3, der bliver nr. 2, der fortsat vil være kumulative, når kravet i den gældende § 3, stk. 2, nr. 2, ophæves.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af den gældende godskørselslovs § 3, stk. 3, hvilke betingelser der skal opfyldes for at få udstedt en tilladelse i henhold til § 1, stk. 2.

Tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles til en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af stk. 2, har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt. Bestemmelsen i stk. 3 blev indsat ved godskørselsloven, som ændret ved lov nr. 735 af 8. juni 2018 og henvisningen blev ændret til henvisning til stk. 2, som følge af, at dagældende § 3, stk. 1 og 2, blev nyaffattet.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, stk. 3, at ændre »hjemmehørende« til »etableret«.

Der foreslåede ændring fra hjemmehørende til etableret er en sproglig forenkling. Med ændringen bruges den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret og skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring i lovforslagets § 2, nr. 3. Derudover er tilladelser efter § 1, stk. 2, ikke omfattet af forordningen, men det vurderes hensigtsmæssigt, at der stadig bruges samme terminologi, da kravene er ens.

Til nr. 6

Det følger af den gældende § 3, stk. 4, 1. pkt., at der under de i § 3, stk. 1-3, nævnte betingelser kan meddeles tilladelse til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selvejende institutioner.

Det foreslås i godskørselslovens § 3, stk. 4, 1. pkt., at ændre »hjemmehørende« til »etableret«.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret og skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring i lovforslagets § 2, nr. 3. Derudover er tilladelser efter § 1, stk. 2, ikke omfattet af forordningen, men det vurderes hensigtsmæssigt, at der stadig bruges samme terminologi, da kravene er ens.

Til nr. 7

Det følger af den gældende § 3, stk. 6, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksom-

heden skal opfylde i henhold til § 3, stk. 2, nr. 3, om at udvise god vandel, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Det foreslås, i godskørselslovens § 3, stk. 6, at »nr. 3« ændres til »nr. 2«.

Den foreslåede ændring vil indebære, at transportministeren vil kunne astsætte nærmere regler om vandelskravet efter den gældende § 3, nr. 3, der bliver nr. 2, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, herunder

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af stk. 2, nr. 2, jf. lovforslagets § 2, nr.

Til nr. 8-10

Det følger af den gældende godskørselslovs § 4, stk. 1, hvilke krav der stilles til en godkendt transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1 eller 3.

Det følger af artikel 4 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, at en virksomhed, der udøver vejtransporterhvervet, udpeger mindst én fysisk person, transportlederen, der udviser god vandel og har de nødvendige faglige kvalifikationer, jf. kravene i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b og d, og som faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, har en reel forbindelse til virksomheden, såsom at være ansat, direktør, ejer eller aktionær, eller administrere den, eller hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person, og har bopæl i Fællesskabet.

Det følger desuden af godskørselslovens § 4, stk. 1, at en virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 3, skal have en godkendt transportleder, der er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.

Det foreslås i godskørselslovens § 4, stk. 1, nr. 1, at »§ 7,« ændres til »§ 7 og«, i nr. 2 at »konkurs« ændres til »konkurs.«, og at nr. 3 ophæves.

Forslaget vil medføre, at kravet om, at den pågældende transportleder ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, ophæves. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende transportleder i forhold til i dag. De krav, der følger af artikel 4 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og som følger af den gældende § 4, stk. 1, vil fortsat være gældende.

Færdselsstyrelsen vil fortsat foretage en samlet vandelsvurdering af, om transportlederen er dømt for blandt andet strafbare forhold, der kan begrunde nærliggende fare for

misbrug af adgangen til at udføre vejtransporterhvervet, er eller har været ansvarlig for økonomiske vanskeligheder i andre vejtransportvirksomhed, herunder konkurser og lignende. Der er i øvrigt tale om en videreførelse af kravene i nr. 1 og 2, og kravene vil fortsat være kumulative.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Det følger af den gældende godskørselslovs § 4, stk. 2, hvilke krav der stilles til en godkendt transportleder i en virksomhed, der er indehaver af en tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2.

En virksomhed, der har tilladelse i henhold til lovens § 1, stk. 2, skal have en godkendt transportleder, der er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs, ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, udviser god vandel, jf. stk. 4, faktisk og vedvarende kan lede virksomhedens transportarbejde, er bosiddende i et EU- eller EØS-land og har de nødvendige faglige kvalifikationer.

Det foreslås, at godskørselslovens § 4, stk. 2, nr. 3, ophæves.

Det foreslåede vil medføre, at kravet om at den pågældende transportleder ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, fjernes. De øvrige krav som følger af lovens § 4, stk. 1, vil fortsat være gældende og kumulative.

Med ændringen sikres det, at der ikke gælder strengere krav til transportlederen i forbindelse med, at virksomheden foretager national godskørsel, end tilfældet er for transportledere i virksomheder, der foretager international godskørsel, jf. ovenfor.

Til nr. 12

Det fremgår af den gældende godskørselslovs § 4, stk. 4, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om vandelskravet for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter lovens § 1, stk. 1, 2 eller 3. De nærmere regler herom er fastsat i godskørselsbekendtgørelsen. I bekendtgørelsen er der blandt andet fastsat bestemmelser om Færdselsstyrelsens mulighed for, efter samtykke, at indhente straffeattest for transportlederen, samt bestemmelser om, hvilke oplysninger, der kan indgå ved vurderingen af, om vandelskravet er opfyldt.

Det fremgår endvidere af artikel 4, stk. 1, litra a-c, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, at transportlederen i en bus- eller godskørselsvirksomhed, ud over at opfylde vandelskravet og kvalifikationskravet, a) faktisk og vedvarende skal lede virksomhedens transportarbejde, b) skal have en reel tilknytning til virksomheden, såsom at være ansat, direktør, ejer eller aktionær, eller administrere den, eller hvis virksomheden er en fysisk person, være denne person, og c) skal have bopæl i Fællesskabet.

Forordningen regulerer ikke, hvordan en transportvirksomhed dokumenterer, at transportlederen faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde, og at denne har en reel tilknytning til virksomheden. Den nærmere dokumentation for at opfylde betingelsen fastsættes nationalt, som supplerende bestemmelser til forordningen.

Herudover fastsætter forordningens artikel 4, stk. 2, krav vedrørende tilknytningen til virksomheden, hvis der er tale om en transportleder, der skal fungere som konsulent for virksomheden, idet der i artikel 4, stk. 2, litra b, stilles krav til indholdet af aftalen mellem virksomheden og konsulenten.

Kravet om faktisk og vedvarende ledelse kan på nuværende tidspunkt opfyldes af godskørselsvirksomheder ved at aflønne transportlederen efter de satser, der er fastsat med hjemmel i godskørselslovens § 6, stk. 9.

Bemyndigelsen i godskørselslovens § 6, stk. 9, blev indført ved godskørselsloven, som ændret ved lov nr. 735 af 8. juni 2018. Inden da var der på godsområdet, efter praksis, et minimumskrav til transportlederens vederlag på mindst 15.000 kr. om måneden, som følge af en beslutning truffet af Vejtransportrådet i 2001. Loven indførte en bemyndigelse til, at der kunne fastsættes regler om, at transportlederen for en virksomhed med tilladelse til godskørsel skulle modtage et minimumsvederlag, og at dette skulle fremgå af ansættelseskontrakten. Ved en senere ændring af godskørselsloven, jf. lov nr. 159 af 31. januar 2022, blev bemyndigelsen udvidet til også at gælde transportledere i en virksomhed med tilladelse til international godskørsel i varebil, jf. § 1, stk. 3.

Bemyndigelsen er udmøntet i § 16 i godskørselsbekendtgørelsen. Ifølge bekendtgørelsen skal en transportleder, der er ansat i en virksomhed med tilladelser udstedt i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, aflønnes med mindst 15.000 kr. om måneden. Er transportlederen tillige ansat som chauffør, skal vedkommende have overenskomstmæssig aflønning som chauffør, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, og derudover aflønnes med mindst 50.000 kr. om året for arbejdet som transportleder. En transportleder, der er ansat i en virksomhed med tilladelser udstedt i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 2 og 3, skal aflønnes med mindst 10.000 kr. om måneden. Er transportlederen tillige ansat som chauffør, skal vedkommende have overenskomstmæssig aflønning som chauffør, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3, og derudover aflønnes med mindst 35.000 kr. om året for arbejdet som transportleder.

I forbindelse med indgivelse af en ansøgning om tilladelse eller godkendelse af en ansat transportleder, skal der derfor som dokumentation indsendes en ansættelseskontrakt for transportlederen, der angiver lønniveauet.

Det foreslås i godskørselslovens § 4, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, 2 eller 3.

Det foreslåede vil medføre, at der i forhold til den gældende udgave af bestemmelsen tilføjes en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse.

Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til at fastsætte regler i godskørselsbekendtgørelsen om, at Færdselsstyrelsen kan indhente transportlederens ansættelseskontrakt eller konsulentaftale, hvor det er nødvendigt.

Der vil ikke være tale om et nyt krav. Kravet om faktisk og vedvarende ledelse følger af EU-retten, og bemyndigelsen giver mulighed for at opfylde kravet på anden vis end ved alene at vurdere opfyldelse af de satser, der er fastsat med hjemmel i § 6, stk. 9, i godskørselsloven. På den baggrund foreslås det samtidig at ophæve godskørselslovens § 6, stk. 9, jf. lovforslagets § 2, nr. 16.

Ændringen vil indebære, at der ikke længere vil være et krav om en minimumsaflønning for en transportleder. Det vil betyde en lettelse for virksomhederne, da man fremover ikke vil skulle overholde et fast lønkrav til ledelsen i transportvirksomheder.

Med forslaget vil man derfor kun skulle dokumentere, at man opfylder forordningens krav om transportlederens faktiske og vedvarende ledelse, samt reelle tilknytning til virksomheden, hvis transportlederen i øvrigt ikke samtidig er ejer, medlem af bestyrelsen, aktionær, der ejer 5 pct. eller mere af virksomheden, eller direktør i virksomheden. I de tilfælde vil transportlederen fortsat skulle være ansat i virksomheden eller fungere som konsulent for denne, jf. artikel 4, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

I forbindelse med ansøgningen om tilladelse eller godkendelse af transportlederen, vil Færdselsstyrelsen derfor skulle foretage en samlet vurdering af opgaver, arbejdstid og løn, når transportlederen er ansat eller konsulent. Virksomheden vil derfor i forbindelse med ansøgningen skulle fremvise en ansættelseskontrakt.

Transportlederens opgaver omfatter organisering af virksomhedens transportarbejder, herunder navnlig forvaltning af vedligeholdelse af køretøjerne, kontrol med kontrakter

og transportdokumenter, grundlæggende regnskabsføring, fordeling af ladninger eller tjenesteydelser på chauffører og køretøjer samt kontrol med sikkerhedsprocedurerne. Transportlederens ansvar og løn skal matche hinanden.

Ændringen vil medføre, at en aflønning, der svarer til niveauet i den gældende § 16 i godskørselsbekendtgørelsen, som udgangspunkt vil indebære, at forordningens krav er overholdt.

Det foreslås desuden at ændre henvisningen til bestemmelsens stk. 2, nr. 4, til stk. 2, nr. 3, som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet i stk. 2, nr. 3, jf. lovforslagets § 2, nr. 10.

Til nr. 13

Det følger af bestemmelsen i den gældende godskørselslovs § 6, stk. 5, at transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst. I praksis er det Færdselsstyrelsen, der indsamler og behandler de oplysninger, der er nødvendige for at udføre styrelsens opgaver, herunder i forbindelse med styrelsens tilsyn af tilladelsesindehaverens overholdelse af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

I henhold til artikel 1, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervsmæssigt øjemed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, stk. 5, at ændre ordet »tilladelsesindehavere« til »virksomheder«.

Det foreslåede vil medføre, at der i loven anvendes den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 14

Tilladelsesindehavere skal i henhold til den gældende godskørselslovs § 6, stk. 6, efter anmodning fra transportministeren (i praksis: Færdselsstyrelsen) indsende nødvendige oplysninger til dokumentation for overholdelse af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

I henhold til artikel 1, stk. 2 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på

alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervsmæssigt øjemed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, stk. 6, at ændre ordet »Tilladelsesindehaveren« til »Virksomheden«.

Det foreslåede vil medføre, at der i loven anvendes den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 15

Transportministeren kan i henhold til den gældende godskørselslovs § 6, stk. 8, fastsætte regler om tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer. Det sikres herved, at indehavere af tilladelser i henhold til lovens § 1, stk. 1-3, kun benytter tilladelsen med ét motorkøretøj ad gangen, ligesom det sikres, at tilladelsesindehaveren er registreret som bruger af køretøjet, eller at denne har lejet køretøjet uden fører, i henhold til reglerne herom.

I henhold til artikel 1, stk. 2 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervsmæssigt øjemed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6, stk. 8, at ændre ordet »tilladelsesindehavers« til »virksomheds«.

Det foreslåede vil medføre, at der i loven anvendes den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 16

Det følger af den gældende godskørselslovs 6, stk. 9, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder ansat i en virksomhed med tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, 2 eller 3.

Det foreslås, at godskørselslovens § 6, stk. 9, ophæves.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne om en minimumsløn for en ledelsesstilling, der kræver særlige kvalifikationer, ophæves. Med den foreslåede bestemmelse vil der være flere muligheder for virksomhederne vil kunne dokumentere, at transportlederen faktisk og vedvarende leder virksomhedens transportarbejde.

Det foreslås derfor, at der indsættes et nyt dokumentationskrav med hjemmel i godskørselslovens § 4, stk. 4, jf. lovforslagets § 2, nr. 12, og det hidtil gældende krav til aflønning af transportledere og opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse i § 6, stk. 9 bliver ophævet.

Til nr. 17

Det følger af den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 1, at personkredsen, der må udføre national godskørsel for fremmed regning med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, er afgrænset til de chauffører, der fremgår af bestemmelsens stk. 1 og 2.

Personkredsen omfatter efter stk. 1, nr. 1, indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til. Efter stk. 1, nr. 2, omfatter personkredsen desuden chauffører ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, eller en tilladelse hertil udstedt inden for EU eller EØS. Chauffører ansat i andre virksomheder, herunder danske eller udenlandske datterselskaber inden for samme koncern eller lignende, er ikke omfattet af personkredsen og må derfor ikke anvendes.

Det følger af den gældende § 6 a, stk. 2, at reglerne for udførelse af godskørsel for fremmed regning og godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed ligeledes gælder for indehavere af en tilladelse til godskørsel for fremmedregning efter § 1, stk. 2, dog således, at der sondres mellem en godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomheder med tilladelser udstedt i henhold til henholdsvis § 1, stk. 1 og § 1, stk. 2.

Sondringen skyldes, at der stilles forskellige krav til egenkapitalens størrelse for godkørsels for fremmed regning efter § 1, stk. 1 og godkørsels for fremmed regning efter § 1, stk. 2. Eksempelvis forskellige uddannelseskrav for vognmændenes faglige kvalifikationer.

Det følger af § 6 a, stk. 2, at godskørsel for fremmed regning med tilladelser til varebiler kan udføres af enten indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der på grundlag af en tilladelse til

godskørsel for fremmed regning med varebiler er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Virksomheder etableret i andre EU-lande, som har tilladelse til vejtransport efter forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, er ikke omfattet af bestemmelsen om anvendelse af chaufførvikarer. Der kan ikke stilles sådanne krav til udenlandsk etablerede vognmandsvirksomheder, der udfører international godstransport, herunder cabotagekørsel, på det danske territorium, idet dette ville være i strid med EU-reglerne om den frie udveksling af tjenesteydelser. Der stilles således ikke krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

I henhold til den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 3, 1. pkt., kan det i tilslutning til en fællesskabstilladelse til godskørsel for fremmed regning i medfør af § 1, stk. 1, eller en tilladelse hertil udstedt inden for EU eller EØS godkendes, at tilladelsesindehaveren erhvervmæssigt udlejer chauffører til godskørsel for fremmed regning. Godkendelse i henhold til stk. 3 omfatter desuden udlejning af chauffører til at udføre erhvervmæssig personbefordring.

For at opnå godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed er det en betingelse, at virksomheden er indehaver af en fællesskabstilladelse, idet godkendelsen udstedes i tilslutning til en tilladelse i medfør af § 1, stk. 1. Godkendelse udstedes med gyldighed som fællesskabstilladelsen. Det er blandt andet en betingelse, som følge af kravet om fællesskabstilladelse, at virksomheden løbende og regelmæssigt råder over et eller flere indregistrerede eller godkendte køretøjer til effektivt og vedvarende at kunne forvalte sine transporter. Herved stilles der krav om, at den virksomhed, der ønsker at opnå godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed, skal være i drift og udøve reel vejtransportvirksomhed. Det er således ikke muligt at drive rene chaufførvikarvirksomheder på grund af etableringskravets nuværende ophæng i fællesskabstilladelsen.

Der er tale om en national ordning, da der ikke stilles krav til chaufførvikarvirksomheder i EU-retten. Forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (herefter godsforordningen) regulerer alene kravene til og forholdene for indehavere af fællesskabstilladelser til godskørsel for fremmed regning.

I henhold til den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 4, kan der i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i medfør af § 1, stk. 2 eller 3, opnås godkendelse til, at tilladelsesindehaveren erhvervmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebil.

Det blev i forbindelse med implementeringen af tilladelsesordningen for varebiler efter § 1, stk. 2, vedtaget, at reglerne for chaufførvikarvirksomhed i godskørselsloven også skulle omfatte udlejning af chauffører, der udfører denne type af godskørsel for fremmed regning. Der sondres derfor mellem

godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter henholdsvis § 1, stk. 1 og § 1, stk. 2, på baggrund af de forskelle der er til kravene for opnåelse og opretholdelse af de to tilladelsestyper.

For at opnå godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed er det en betingelse, at virksomheden er indehaver af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning i varebil, idet godkendelsen gives i tilslutning til en tilladelse i medfør af § 1, stk. 2 eller 3. Godkendelse udstedes med gyldighed som tilladelsen til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2 og 3.

I henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, er det en betingelse for at opnå og opretholde en fællesskabstilladelse efter § 1, stk. 1, at de krav om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, som fremgår af bestemmelsen, til enhver tid er opfyldt. Godkendelse til chaufførvikarvirksomheder gives i tilslutning til en tilladelse efter § 1, stk. 1, og derfor er chaufførvikarvirksomheder også omfattet af § 6, stk. 3.

Det følger af § 6, stk. 3, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 1, enten skal 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Det følger af den gældende tilladelsesordning for chaufførvikarvirksomheder, at godkendelse til erhvervmæssigt at udleje chauffører til varebilskørsel efter § 1, stk. 2, alene kan udstedes til en tilladelsesindehaver, da godkendelsen kun kan gives i tilslutning til en vejtransporttilladelse efter § 1, stk. 2 og 3. En chaufførvikarvirksomhed, der udlejer chauffører til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2 og 3, er derfor også omfattet af § 6, stk. 4.

Det følger af § 6, stk. 4, at en ansøger eller en indehaver af en tilladelse til vognmandsvirksomhed efter § 1, stk. 2 eller 3, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I henhold til den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 5, skal

en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til gældende stk. 3, opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, vedrørende overenskomstforhold, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Indehavere af en fællesskabstilladelse, som er udstedt i et andet EU eller EØS-land end Danmark, kan opnå godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i tilslutning til fællesskabstilladelsen. Virksomheden skal i forbindelse med ansøgning om godkendelse, foruden fællesskabstilladelsen, dokumentere at have en kvalificeret transportleder og tilkædegive at være indforstået med at aflønne de chauffører, der udfører godskørsel i Danmark, i overensstemmelse med de retningsgivende overenskomster. De skal desuden stille dokumentation for opfyldelse af kapitalkravet, og den godkendte transportleder skal være kvalificeret i overensstemmelse med § 12 i godskørselsbekendtgørelsen, herunder i nogle tilfælde have gennemgået og bestået et vikarudlejningskursusmodul, der er godkendt af Færdselsstyrelsen.

Det følger af den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 6, at en virksomhed omfattet af stk. 5 efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.

Det følger således af den gældende bestemmelse, at virksomheden skal følge og efter anmodning fra transportministeren dokumentere, at den er omfattet af en overenskomst omfattet af lovens § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

Det følger derudover af den gældende § 6 a, stk. 3, at tilladelsen til chaufførvikarvirksomhed kan gives i tilslutning til en tilladelse efter § 1, stk. 1. I det godkendelsen følger tilladelsen efter § 1, stk. 1, er der mulighed for at indhente dokumentation i § 6, stk. 6 om overholdelse af kravet i § 6, stk. 3.

Det følger endvidere af den gældende § 6 a, stk. 4, at tilladelsen til chaufførvikarvirksomhed kan gives i tilslutning til en tilladelse efter § 1, stk. 2 og 3. Eftersom godkendelsen følger tilladelsen efter § 1, stk. 2 eller 3, er der mulighed for at indhente dokumentation i § 6, stk. 6, om overholdelse af kravet i § 6, stk. 4.

Ifølge den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 7, finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1-3, tilsvarende anvendelse

for godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed i henhold til gældende stk. 3, vedrørende udlejning af chauffører til kørsel i lastbil, og stk. 4, vedrørende udlejning af chauffører til kørsel i varebil. Godkendelse til erhvervmæssigt at udleje chauffører, følger i det hele vejtransporttilladelsen, idet godkendelsen udstedes i tilslutning til virksomhedens tilladelse til kørsel i varebil, lastbil eller bus.

Det følger af den gældende godskørselslovs § 6 a, stk. 8, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse i henhold til stk. 3, vedrørende udlejning til kørsel i lastbil, og stk. 4, vedrørende udlejning til varebilskørsel, og om krav til dokumentation i henhold til stk. 6 vedrørende virksomhedens overenskomstforhold.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, at national godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, må kun udføres af 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller 2) en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 eller 3 er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at godskørsel for fremmed regning kan udføres af tilladelsesindehaveren eller en ansat hos denne, samt en ansat hos en virksomhed godkendt til drive chaufførvikarvirksomhed efter stk. 2 eller stk. 3. Bestemmelsen vil medføre, at en virksomhed kun kan anvende de virksomheder, der fremgår af stk. 1, nr. 1 og 2. Det følger dermed, at virksomheden ikke kan anvende chauffører ansat i andre virksomheder, herunder danske eller udenlandske datterselskaber.

Det foreslås desuden at sammenskrive stk. 1, nr. 2, og det gældende stk. 2. Det vil medføre, at en chauffør, der er ansat hos en virksomhed, der er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører til godskørsel for fremmed regning i henhold til den foreslåede stk. 2, vil kunne udføre national godskørsel for fremmed regning, med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2. Forslaget vil desuden medføre, at en chauffør, der er ansat hos en virksomhed, der er godkendt til erhvervmæssigt at udleje chauffører til godskørsel for fremmed regning i varebil, i henhold til den foreslåede stk. 3, vil kunne udføre national godskørsel for fremmed regning, med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2.

Det foreslåede vil derudover medføre, at der i loven anvendes den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet.

I henhold til artikel 1, stk. 2, i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, finder forordningen anvendelse på alle virksomheder, der er etableret inden for EU eller EØS og udøver eller agter at udøve vejtransporterhvervet. Ifølge forordningens artikel 2, stk. 1, nr. 4, skal en virksomhed forstås som enhver fysisk eller juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, enhver sammenslutning eller kreds af personer uden status som juridisk person, der arbejder med eller uden gevinst for øje, samt ethvert organ, der

henhører under en offentlig myndighed, hvad enten det selv har status som juridisk person eller er undergivet en myndighed, der har det, som udfører buskørsel, eller enhver fysisk eller juridisk person, der udfører godskørsel i erhvervmæssigt øjemed.

Den sproglige forenkling vil tydeliggøre, at godskørselslovens bestemmelser også gælder for de godkendte chaufførvikarvirksomheder, der i henhold til de forslag, der relaterer sig til chaufførvikarordningen, jf. herom nedenfor, ikke er indehaver af en vejtransporttilladelse.

I sammenligning med de gældende bestemmelser i § 6 a, stk. 1 og 2, er der tale om en videreførelse af gældende ret, idet den foreslåede nyaffattelse af § 6 a, stk. 1, vil svare til en sammenskrivning af gældende stk. 1 og stk. 2.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 2, 1. pkt., at den virksomhed, der erhvervmæssigt udlejer chauffører til godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg., skal godkendes hertil.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der skal opfyldes færre krav i forbindelse med opnåelse og opretholdelse af en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed. Det indebærer, at der ikke vil være krav om, at chaufførvikarvirksomheder, der godkendes i henhold til foreslåede stk. 2, skal være indehavere af en fællesskabstilladelse, have indregistrerede motorkøretøjer, dokumentere opfyldelse af kapitalkravet og opfylde kravet om maksimal gæld til det offentlige, der i sin helhed foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 3-4 og 8-11. Chaufførvikarvirksomheder vil derudover ikke skulle have en godkendt transportleder, hvis der ikke udføres vejtransport i virksomheden, der kræver en fællesskabstilladelse efter forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet. Forslaget vil desuden medføre, at hvis virksomheden ikke udfører tilladelseskrævet kørsel, vil virksomheden ikke være omfattet af en vandelsvurdering efter godskørselslovens § 3, stk. 6, idet vandelsvurderingen relaterer sig til opnåelse og opretholdelse af selve fællesskabstilladelsen. Det vil derfor være muligt at drive egentlig vikarvirksomhed, idet godkendelsen ikke vil kræve samtidig drift af vejtransportvirksomhed.

Chaufførvikarvirksomheder vil fortsat skulle opfylde de betingelser, der relaterer sig til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Det vil stadig være muligt at drive chaufførvikarvirksomhed på et bredt grundlag, idet en godkendelse i medfør af det foreslåede stk. 2, vil give virksomheden mulighed for erhvervmæssigt at udleje chauffører til både godskørselsvirksomheder, buskørselsvirksomheder og varebilsvirksomheder. Ejeren af en personligt drevet chaufførvikarvirksomhed vil fortsat ikke kunne udleje sig selv, da godkendelsen alene giver mulighed for at udleje ansatte chauffører.

Det foreslås i § 6 a, stk. 2, 2. pkt., at godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Forslaget vil medføre, at en godkendelse til chaufførvikar-

virksomhed fortsat skal udstedes med en gyldighed på indtil 10 år, som ligeledes er gyldighedsperioden for fællesskabstilladelser.

Det foreslås i § 6, stk. 2, 3. pkt., at fastsætte, at godkendelsen også omfatter udlejning af chauffører til udførelse af erhvervmæssig personbefordring efter buskørselslovens § 1, stk. 1.

Det vil medføre, at en godkendt chaufførvikarvirksomhed efter godskørselsloven ligeledes kan udleje chauffører til en virksomhed, der udfører erhvervmæssig personbefordring efter buskørselsloven. Muligheden for at udleje til buskørselsvirksomheder er en videreførelse af den gældende § 6 a, stk. 3.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 3, at fastsætte, at den virksomhed, der til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2, udlejer chauffører erhvervmæssigt, skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der skal opfyldes færre krav i forbindelse med opnåelse og opretholdelse af en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed. Det indebærer, at der ikke vil være krav om, at chaufførvikarvirksomheder, der godkendes i henhold til foreslåede stk. 3, skal være indehavere af en vejtransporttilladelse, have indregistrerede motorkøretøjer, dokumentere opfyldelse af kapitalkravet og opfylde kravet om maksimal gæld til det offentlige, der i sin helhed foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 2, nr. 3-4 og 8-11. Chaufførvikarvirksomheder vil derudover ikke skulle have en godkendt transportleder, hvis der ikke udføres tilladelseskrevende vejtransport i virksomheden. Forslaget vil desuden medføre, at hvis virksomheden ikke udfører tilladelseskrevende kørsel, vil virksomheden ikke være omfattet af en vandelsvurdering efter godskørselslovens § 3, stk. 6, idet vandelsvurderingen relaterer sig til opnåelse og opretholdelse af selve vejtransporttilladelsen.

Chaufførvikarvirksomheder vil fortsat skulle opfylde de betingelser, der relaterer sig til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Godkendelse i medfør af den foreslåede stk. 3, vil fortsat være begrænset til erhvervmæssigt at udleje chauffører til godskørsel for fremmed regning i varebil. Der vil således fortsat skulle sondres mellem godkendelse i henhold til tilladelse til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 1, og § 1, stk. 2, som følge af de forskellige krav for opnåelse og opretholdelse af de to tilladelsestyper. Herunder vil der fortsat være forskellige krav til løn- og arbejdsvilkår. Ejeren i en personligt drevet virksomhed vil fortsat ikke kunne udleje sig selv, idet godkendelsen alene vil give mulighed for at udleje ansatte chauffører.

Forslaget vil medføre, at en godkendelse til chaufførvikarvirksomhed fortsat skal udstedes med en gyldighed på indtil 10 år, som er en videreførelse af den gældende gyldighedsperiode for chaufførvikarvirksomheder.

Det foreslås i godskørselsloven § 6 a, stk. 4, at fastsætte,

at en virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for blive godkendt og opretholde godkendelsen, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Forslaget er en konsekvens af den foreslåede ændring til stk. 2, hvorefter det foreslås, at godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed ikke alene vil kunne opnås i tilknytning til en fællesskabstilladelse. Kravet om, at virksomheden skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, vedrørende overenskomstforhold, opfyldes for nuværende i relation til opnåelse og opretholdelse af fællesskabstilladelsen.

Forslaget vil indebære, at en chaufførvikarvirksomhed, der udlejer chauffører til kørsel på dansk område, skal enten 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor være en videreførelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der gælder for virksomheder med fællesskabstilladelser og dermed følger af den gældende § 6 a, stk. 3. Det skal sikre, at chaufførvikarernes løn- og arbejdsvilkår også fremover vil svare til løn- og arbejdsvilkårene for de chauffører, der er ansat i en vejtransportvirksomhed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 5, at en virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 4, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Forslaget vil indebære, at en chaufførvikarvirksomhed, der udlejer chauffører til kørsel på dansk område, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede stk. 3, hvorefter godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed ikke alene vil kunne ske i tilknytning til en vejtransporttilladelse.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor være en videreførelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der gælder for virksom-

heder med fællesskabstilladelser og dermed følger af den gældende § 6 a, stk. 4. Det skal sikre, at chaufførvikarernes løn- og arbejdsvilkår også fremover vil svare til løn- og arbejdsvilkårene for de chauffører, der er ansat i en vejtransportvirksomhed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 6, at en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der fortsat er sunde og ens konkurrencevilkår for virksomheder etableret i et andet EU-land end Danmark, som der gælder for danske chaufførvikarvirksomheder.

Det foreslåede vil medføre, at det ikke alene er indehavere af fællesskabstilladelse udstedt i et andet land end Danmark inden for EU eller EØS, der kan opnå godkendelse til at udøve chaufførvikarvirksomhed, idet godkendelsen ikke længere udstedes på baggrund af en fællesskabstilladelse.

Derudover vil den foreslåede bestemmelse medføre, at virksomheden enten skal 1) følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område, jf. § 1, stk. 1, mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, 2) være omfattet af en kollektiv overenskomst, hvis faglige gyldighedsområde dækker arbejde under den i § 1, stk. 1, nævnte tilladelse, og som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder på hele det danske område, eller 3) være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Den foreslåede ændring af den gældende § 6 a, stk. 5, er en konsekvensrettelse som følge af det foreslåede stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af kravet om løn- og arbejdsvilkår, der følger af den gældende § 6 a, stk. 5, da chaufførvikarvirksomheder etableret i et andet EU-land end Danmark fortsat vil skulle opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område. Det skal sikre, at chaufførvikarernes lønforhold og arbejdsvilkår også fremover vil svare til løn- og arbejdsvilkårene for de chauffører, der er ansat i en vejtransportvirksomhed.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 7, at virksomhederne omfattet af stk. 2 og 6, efter anmodning fra transportministeren eller den, der er bemyndiget dertil, skal indsende

dokumentation for, at virksomhederne opfylder betingelserne som følger af § 6, stk. 3.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede stk. 2 og 6.

Det vil således indebære, at en virksomhed, der er omfattet af stk. 2 eller stk. 6, efter anmodning fra transportministeren skal dokumentere, at den er omfattet af en overenskomst omfattet af lovens § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1, når virksomhedens chauffører er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog.

I sammenligning med den gældende § 6 a, stk. 6, udvider bestemmelsen hjemlen til at indhente oplysningerne for chaufførvikarvirksomheder, der er etableret i Danmark. Det foreslås i § 6, stk. 2 og stk. 6, at der ikke længere skal være et krav om fællesskabstilladelse og derfor skal der ind sættes en selvstændig hjemmel til at indhente oplysninger fremover. Indhentning af oplysninger fra virksomheder, der er etableret i udlandet, følger af gældende § 6 a, stk. 6 og det vil derfor også være tale om en videreførelse af denne mulighed. Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen, der indhenter oplysningerne.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 8, at den virksomhed, der er nævnt i stk. 3, efter anmodning fra transportministeren skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 4.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede stk. 3-5, hvorefter den virksomhed, der er nævnt i foreslåede stk. 3, skal opfylde kravet i § 6, stk. 4. Det opfyldes ved at virksomheden efter anmodning fra transportministeren, skal indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 4.

Det vil i praksis medføre en videreførelse af gældende ret, da chaufførvikarvirksomheder ifølge gældende ret skal indsende dokumenterne, jf. § 6 a, stk. 4, jf. § 6, stk. 4 og stk. 6.

Det vil være Færdselsstyrelsen, som i praksis indhenter oplysningerne.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 9, at en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 og 3 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 4-6 eller § 6, stk. 3.

Bestemmelsen indebærer, at tilladelsen skal tilbagekaldes, hvis det konstateres, at en virksomhed, der er omfattet af stk. 2 og 3, ikke længere opfylder betingelserne til godkendelsen. Det vil i praksis være Færdselsstyrelsen, der konsta-

terer sådan en overtrædelse efter de gældende regler, som fremgår af buskørselslovens § 6, stk. 3 og stk. 4.

Det foreslåede er en konsekvens af det foreslåede stk. 2 og 3 og vil indebære, at godkendelse til drift af chaufførvikarvirksomhed ikke alene kan opnås i tilknytning til en vejtransporttilladelse.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der vil være skabt selvstændig hjemmel til at kunne tilbagekalde en godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed, når virksomheden ikke opfylder betingelserne i § 3, stk. 3 og 4, om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 a, stk. 10, at bemyndige transportministeren til at fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og 3 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 7 og 8.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til foreslåede stk. 2 og 3 og om krav til dokumentation i henhold til foreslåede stk. 7 og 8.

Efter den foreslåede § 6 a, stk. 10, bemyndiges transportministeren tillige til at fastsætte krav til den dokumentation, som en chaufførvikarvirksomhed skal indsende i medfør af § 6 a, stk. 7 og 8.

Der er hensigten at udnytte bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser i godskørselsbekendtgørelsen om, at chaufførvikarvirksomheden kan pålægges at indsende lønsedler, timesedler, køresedler, ugerapporter eller lignende for chaufførvikaren, som chaufførvikarvirksomheden anvender ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Rapporterne og sedlerne vil kunne understøttes af takografudskrift.

Undlader den chaufførvikarvirksomheden at indsende den fornødne dokumentation, vil dette kunne tillægges procesuel skadevirkning, sådan at det må lægges til grund, at chaufførvikarvirksomheden ikke følger den foreslåede bestemmelse i godskørselslovens § 6 a, stk. 4-6.

Forinden der tillægges chaufførvikarvirksomheden procesuel skadevirkning som følge af manglende indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om omkostningsniveau, vil chaufførvikarvirksomheden blive givet en advarsel. Dette svarer til Færdselsstyrelsens praksis i forbindelse med tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800. I øvrigt gælder forvaltningslovens regler i forbindelse med en afgørelse om tilbagekaldelse af en godkendelse, herunder reglerne om partshøring og begrundelse.

Det vil i øvrigt være en videreførelse af den gældende § 6 a, stk. 8.

Til nr. 18

I henhold til den gældende godskørselslovs § 6 c, stk. 4, hører transportministeren overenskomstparterne med henblik på en vurdering af om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, inden for EU eller EØS, og som er godkendt til at drive chaufførvikarvirksomhed, overholder bestemmelsen i § 6 a, stk. 5, der regulerer chaufførernes løn- og arbejdsvilkår.

Det foreslås i godskørselslovens § 6 c, stk. 4, at ændre »stk. 5« til »stk. 6«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af det foreslåede § 6 a, stk. 4, som indebærer, at indholdet i § 6 a, stk. 5, om chaufførvikarvirksomheder, der er etableret i et andet EU-land end Danmark, foreslås rykkes til § 6 a, stk. 6, jf. lovforslagets § 2, nr. 17.

Til nr. 19

Det følger af den gældende godskørselslovs § 12, stk. 1, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, kan tilbagekaldes.

Det følger af bestemmelsens stk. 1, nr. 1, at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren, foruden de i artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet nævnte tilfælde, ikke længere opfylder vandelskravet, som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af, at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange begår overtrædelser af de bestemmelser, som er oplistet i § 12, stk. 1, nr. 1, litra a-q.

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

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 1, at ændre »indehaveren« til: »virksomheden« og at opheve nr. 2.

Der foreslåede ændring fra tilladelsesindehaver til virksomhed er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling medfører dog ingen indholdsmæssig ændring af gældende ret.

Ophævelsen af nr. 2 i § 12, stk. 1, vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, fjernes.

Den foreslåede ændring vil indebære, at Færdselsstyrelsen ikke har mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, i de tilfælde, hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang. Der er tale om en konsekvensændring, som følge af den foreslåede

ophævelse af § 3, stk. 1, nr. 2, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, hvor det foreslås at ophæve krav om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende virksomhed i forhold til i dag.

Hensynet bag bestemmelsen, som også er at forhindre konkursrytteri, vil dog fortsat opfyldes, idet en samlet vurdering af virksomhedens vandel fortsat skal iagttages, jf. § 3, stk. 1. De krav, der følger af artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, og som følger af den gældende § 12, stk. 1, nr. 1, vil fortsat være gældende. Derudover vil det fortsat være et krav, at den pågældende virksomhed ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.

Til nr. 20

Det følger af den gældende godskørselslovs § 12, stk. 2, hvornår en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes.

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

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

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 2, at ændre »indehaveren« til: »virksomheden«, og at nr. 2 ophæves.

Den foreslåede ændring er en sproglig forenkling. Formålet med ændringen er at bruge den samme terminologi som forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet, der i henhold til artikel 1, stk. 2, finder anvendelse på alle virksomheder, der er etableret i Fællesskabet og udøver vejtransporterhvervet. Den foreslåede sproglige forenkling vil dog ikke medføre indholdsmæssige ændringer af gældende ret. Tilladelser efter § 1, stk. 2, er ikke omfattet af forordningen, men det vurderes hensigtsmæssigt, at der stadig bruges samme terminologi, da reglerne for at opnå tilladelser efter § 1, stk. 1, 2 og 3 er ens.

Det vil medføre, at kravet om, at den pågældende virksomhed ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, fjernes, ligesom fjernes henvisninger til reglerne om chaufførvikarvirksomhed og omkostningsniveau fjernes, som følge af en sproglig forenkling.

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring, som følger af den foreslåede ophævelse af § 3, stk. 2, nr. 2, jf.

lovforslagets § 2, nr. 4. Den foreslåede ophævelse af kravet om, at virksomheden ikke må have ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover, i forbindelse med at virksomheden ansøger om markedsadgang, vil medføre at Færdselsstyrelsens mulighed for at tilbagekalde tilladelser på grund af ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 100.000 kr. eller derover, i de tilfælde hvor der føres tilsyn med, om virksomheden fortsat skal have markedsadgang, også ophæves. Der vil være tale om en ændring af gældende ret og en lempelse af kravene til den pågældende virksomhed i forhold til i dag.

Herved sikres det, at der ikke gælder strengere krav til national godskørsel, end tilfældet er for international godskørsel, jf. ovenfor.

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

Til nr. 21

En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 og 3, kan i henhold til den gældende godskørselslovs § 12, stk. 3, 1. pkt., tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6.

En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan i henhold til den gældende godskørselslovs § 12, stk. 3, 2. pkt., tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 2, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6.

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 3, 1. pkt., at ændre »stk. 1, nr. 1« til »stk. 1« og i 2. pkt. at ændre »stk. 2, nr. 1« til: »stk. 2«.

Det foreslåede er en konsekvensændring, idet stk. 1, nr. 2 og stk. 2, nr. 2, ophæves, jf. lovforslagets § 2, nr. 19-20. Det er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 22

En godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 4, kan i henhold til den gældende godskørselslovs § 12, stk. 4, tilbagekaldes under de i § 12, stk. 1, nr. 1 og 2, eller § 12, stk. 2, nr. 1 og 2, nævnte betingelser vedrørende vandel og maksimal ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige.

Det foreslås i godskørselslovens § 12, stk. 4, at ændre »stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 2, nr. 1 og 2« til: »stk. 1 eller 2«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 og 20. Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret, idet henvisningen til nuværende stk. 1, nr. 1 og stk. 2, nr. 1, videreføres som stk. 1 og 2.

Til nr. 23

Det følger af den gældende godskørselslovs § 12 a, at myndighederne i forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til godskørsel for fremmed regning i nødvendigt omfang kan videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, som en fører, en administrerende direktør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

Den relevante myndighed er i praksis Færdselsstyrelsen, som dermed videregiver de oplysninger om overtrædelser af § 12, stk. 1, nr. 1 og § 12, stk. 2, nr. 1, som er relevante i forhold til forvaltningslovens krav om partshøring og begrundelse ved afgørelse om tilbagekaldelse.

Det foreslås i godskørselslovens § 12 a at ændre »§ 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1« til: »§ 12, stk. 1 og 2«.

Det foreslåede er en konsekvensændring, som følge af de foreslåede ændringer af § 12, stk. 1 og 2 om ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 og 20.

Der er tale om en sproglig forenkling. Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 24

Domstolsprøvelse er reguleret i den gældende godskørselslovs § 13. Herefter kan afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller godskørselslovens § 12, i henhold til § 13, stk. 1, forlanges indbragt for domstolene.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 1, 2. pkt., at »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2« ændres til: »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, eller stk. 2, nr. 1«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 og 20. Ændringen vil i øvrigt ikke medføre en ændring af gældende ret og mulighederne for at indbringe en afgørelse om tilbagekaldelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller en afgørelse efter godskørselslovens § 13 for domstolene.

Bestemmelsen er, foruden henvisningerne til restancekravet, en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 25

Domstolsprøvelse er reguleret i den gældende godskørselslovs § 13. Herefter kan afgørelse om tilbagekaldelse af en tilladelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller godskørselslovens § 12, i henhold til § 13, stk. 1, forlanges indbragt for domstolene.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 1, 3. pkt., at »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h,« ændres til: »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet, jf. lovforslagets § 2, nr. 19 og 20. Ændringen medfører i øvrigt ikke en ændring af gældende ret og mulighederne for at indbringe en afgørelse om tilbagekaldelse eller en godkendelse efter artikel 13 i forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet eller en afgørelse efter godskørselslovens § 13 for domstolene.

Bestemmelsen er, foruden henvisningerne til restancekravet, en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 26

Den gældende godskørselslovs § 13, stk. 2, regulerer domstolsprøvelse i forbindelse med afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes.

Det følger af § 13, stk. 2, 1. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes fordi at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3.

Det følger desuden af § 13, stk. 2, 2. pkt., at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 2, at bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., tilsvarende finder anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, fordi at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 2, eller § 4, stk. 2, nr. 3.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af de foreslåede ophævelser af restancekravet, jf. lovforslagets § 2, nr.

3-4 og 19-20. Bestemmelsen vil medføre, at afgørelser om tilladelser ikke kan fornyes, som følge af vandelskravet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, kan indbringes for domstolene, i lighed med de afgørelser, der kan indbringes efter godskørselslovens § 13, stk. 1, 1. og 2. pkt.

De foreslåede ændringer af bestemmelsens stk. 2, er en konsekvens af forslaget om ophævelse af restancekravet, jf. § 2, nr. 3-4 og 8-10.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret vedrørende domstolsprøvelse af afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes som følge af, at virksomheden eller transportleder ikke længere opfylder vandelskravet.

Til nr. 27

Det følger af den gældende godskørselslovs § 13, stk. 3, 1. pkt., at domstolsprøvelse vedrørende afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ikke har opsættende virkning ved manglende opfyldelse af forordningens krav om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og nødvendige faglige kvalifikationer, eller lovens krav om maksimal ikkepersonlig forfalden gæld det til offentlige.

Bestemmelsen sikrer, at der er samme adgang til domstolsprøvelse af afgørelser vedrørende tilladelse til godskørsel for regning i varebil, som gælder for tilladelser til godskørsel for fremmed regning med køretøjer eller vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 3, 1. pkt., at »og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,« udgår.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet for virksomheden og dennes transportleder, jf. lovforslagets § 2, nr. 3-4 og 8-10.

Forslaget vil medføre en videreførelse af gældende ret vedrørende spørgsmålet om opsættende virkning, ved domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens krav om etablering, tilstrækkeligt økonomisk grundlag og nødvendige faglige kvalifikationer.

Til nr. 28

Den gældende godskørselslovs § 13, stk. 4, regulerer spørgsmålet om opsættende virkning i forbindelse med domstolsprøvelse af en afgørelse om tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ved manglende opfyldelse af forordningens og lovens krav om at udvise godandel.

Det følger af § 13, stk. 4, 1. pkt., at anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr.1, § 12, stk. 3,

§ 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslås i godskørselslovens § 13, stk. 4, 1. pkt., at ændre »§ 12, stk. 5, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4« til »§ 12, stk. 5 og stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 3«.

Det vil indebære, at en anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5 og stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 3, har opsættende virkning, men at retten ved kendelse kan bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ophævelse af restancekravet for virksomheden og dennes transportleder, jf. lovforslagets § 2, nr. 3-4 og 8-10.

Bestemmelsen er i øvrigt en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 29

Den gældende godskørselslovs § 17, stk. 1, nr.1, oplister de overtrædelser, der straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning. Af oplystningen fremgår af stk. 1, nr. 1, blandt andet overtrædelse af § 6 a, stk. 1 og 2, vedrørende brug af chauffører, der ikke er tilladelsesindehaveren selv, ansatte chauffører eller chaufførvikarer.

Det foreslås i godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 1, at »§ 6 a, stk. 1 og 2« ændres til: »§ 6 a, stk. 1«.

Det foreslåede er en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 2, nr. 17, hvorefter gældende »§ 6 a, stk. 1 og 2« foreslås sammenskrevet til et samlet stk. 1.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret.

Til nr. 30

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder 1) § 1, stk. 1-4, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1 og 2, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4, 2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, 3) overtræder De Europæiske Fællesskabers forordninger om

godskørsel eller 4) erhvervmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 3 og 4.

Det følger desuden af godskørselslovens § 1, stk. 4, at medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af EU, internationale aftaler eller transportministeren, så kræver det en tilladelse for virksomheder at udføre godstransport over landets grænser eller for udenlandsk etablerede virksomheder at udføre godstransport på dansk område.

Det er derfor som udgangspunkt strafbelagt, hvis en udenlandsk virksomhed udfører godskørsel over landets grænser eller på dansk område uden en tilladelse.

For så vidt angår en virksomhed, der er etableret i et andet EU-land, så henviser § 17, stk. 1, nr. 3, specifikt til straf for overtrædelse af EU's forordninger om godskørsel, herunder forordning om fælles regler for vejtransporterhvervet og godsforordningen.

Virksomheder, der er etableret i tredjelande, kan kun udføre godskørsel i Danmark i henhold til international aftale, idet de ikke direkte er omfattet af EU's forordninger om godskørsel.

Internationale aftaler er juridisk bindende aftaler, eksempelvis mellem EU og et eller flere tredjelande, eller bilateralt mellem Danmark og et tredjeland. Der kan også f.eks. være tale om aftaler mellem Danmark og Færøerne, som har hjemtaget vejtransportområdet.

På godsområdet findes flere relevante aftaler, herunder blandt andet aftale om CEMT-samarbejdet (Conférence Européenne des Ministres des Transports), hvor Danmark er medlem, og hvor der på baggrund af en aftale mellem aftaleparterne, udstedes tilladelser til virksomheder til at udføre grænseoverskridende godstransport mellem EU-medlemslandene og en række medlemmer fra tredjelande eller tredjelandene imellem. Aftalen om CEMT-samarbejdet indeholder desuden vilkår og betingelser for tilladelser udstedt i henhold til aftalen, herunder blandt andet, at der ikke er adgang til at udføre cabotage.

Herudover kan en international aftale omfatte Brexit-aftalen, der giver virksomheder etableret i EU og Storbritannien ret til på visse betingelser at udføre gods- og buskørsel mellem aftaleparterne. For virksomheder etableret i Storbritannien gælder blandt andet, at de skal have udstedt en særlig EU-tilladelse for at udføre international godskørsel i EU. Brexit-aftalen indeholder desuden vilkår og betingelser for tilladelser udstedt i henhold til aftalen, herunder blandt andet, at der ikke er adgang til at udføre cabotage.

Som det fremgår af ovenstående, er der på nuværende tidspunkt en klar hjemmel i godskørselslovens § 1, stk. 4, jf. § 17, stk. 1, nr. 1, til at straffe en virksomhed etableret i et tredjeland, som udfører godskørsel i Danmark uden en tilladelse, når denne er påkrævet.

Internationale aftaler er imidlertid ikke nævnt udtrykkeligt i

§ 17, stk. 1, nr. 2, om overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven.

Bestemmelsens ordlyden kan give anledning til tvivl om, hvorvidt vilkår for brug af en tilladelse udstedt på baggrund af en international aftale eller overtrædelser af det regelgrundlag, som tilladelsen er udstedt i medfør af, er omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde. Dette kan indebære en risiko for, at udenlandske vejtransportvirksomheder spekulerer i at overtræde vilkår, som er fastsat i deres tilladelse, når disse er fastlagt i medfør af en international aftale.

Den gældende retstilstand er i dag, at udenlandske vejtransportvirksomheder kan straffes, såfremt de ved kørsel i Danmark overtræder bestemmelser i internationale aftaler eller vilkår for brug af en tilladelse i medfør heraf, eksempelvis ulovlig cabotage.

Det foreslås i godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 2, at der efter »denne« indsættes »eller overtræder vilkår i en international aftale,«.

Efter den foreslåede ændring vil den, der overtræder vilkår i en international aftale, kunne straffes med bøde.

Sammenholdt med den gældende bestemmelse tilføjes »vilkår i en international aftale«, for at præcisere, at overtrædelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse på baggrund af en international aftale vil kunne straffes.

Der vil med den foreslåede ændring være tale om en teknisk ændring med hvilken, der ikke er tiltænkt ændringer i retstilstanden, men i stedet at præcisere retstilstanden, hvorefter en udenlandsk vejtransportvirksomhed, der handler i strid med vilkårene i sin tilladelse eksempelvis ved at udføre ulovlig cabotage i Danmark, kan straffes herfor efter de til enhver tid gældende bødetakster, uanset at vilkårene for tilladelsen er fastlagt i en international aftale. Med ændringen gøres det helt klart, at godskørselslovens straffebestemmelser gælder overtrædelser af vilkår i en tilladelse, uagtet om disse er fastlagt i en international aftale, EU-retten eller dansk ret.

Den foreslåede ændring er en præcisering af gældende ret, og der tilsigtes som nævnt ingen ændringer i gældende retstilstand.

Til nr. 31

Det følger af den gældende godskørselslovs § 17, stk. 1, nr. 4, at erhvervmæssig udlejning af chauffører uden at være godkendt til at drive chaufførvirksomhed efter § 6 a, stk. 3 og 4, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Det foreslås i godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 4, at ændre »§ 6 a, stk. 3 og 4« til: »§ 6 a, stk. 2 og 3«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets

§ 2, nr. 17, hvorved det foreslås, at gældende § 6 a, stk. 1 og 2, sammenskrives, hvorefter der sker en rykning af de fortløbende stykker. Det foreslås desuden, at godkendelse til drift af chaufførvirksomhed i henhold til foreslåede stk. 2 og 3, ikke længere er begrænset til at ske i tilknytning til en vejtransporttilladelse, jf. herom lovforslagets § 2, nr. 17.

Til § 3

Til nr. 1

Efter gældende ret er der ikke hjemmel til at udstede eller forlænge tilladelser til kørselstypen sygetransport. Tilladelser til sygetransport udstedt efter den tidligere taxilov, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver dog i kraft til deres udløb, jf. overgangsbestemmelsen i taxilovens § 37, stk. 1.

Det foreslås at indsætte et nyt *stk. 5* i § 37, hvorefter tilladelser til sygetransport udstedt efter den tidligere taxilov, som stadig er gyldige pr. den 1. januar 2025, får forlænget deres gyldighedsperiode med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.

Den foreslåede bestemmelse vil eksempelvis medføre, at en tilladelse til sygetransport, som er udstedt den 1. januar 2015 med en gyldighedsperiode på 10 år, vil gælde til og med den 30. juni 2026 i stedet for til og med den 31. december 2024.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. februar 2025.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, idet det følger af § 25 i buskørselsloven, § 19 i godskørselsloven og § 46 i taxiloven, at de tre love ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Det foreslås i lovforslagets § 4, stk. 2, at regler fastsat i medfør af regler fastsat i medfør af buskørselslovens § 1 d, § 2 a og § 18, stk. 1, nr. 8 og 9, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af buskørselslovens § 9, stk. 7, § 13 a og § 21 d, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 8, nr. 15 og nr. 37.

Den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 2, sikrer, at allerede udstedte bekendtgørelser i medfør af de opremsede bemyndigelsesbestemmelser fortsat vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 542 af 15. maj 2023, foretages følgende ændringer:</p>
	<p>1. Overalt i loven bortset fra i § 13, stk. 2, ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«.</p> <p>2. Overalt i loven ændres »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (forordning 1073/2009)« og »forordning nr. 1073/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel«.</p>
<p style="text-align: center;">Kapitel 1</p> <p style="text-align: center;">Tilladelse til buskørsel</p>	<p>3. Overskriften til kapitel 1 affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 1</p> <p style="text-align: center;">Lovens område og definitioner«</p>
<p>§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervmæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Fællesskabstilladelse udstedt i medfør af artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 om fællesregler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr.</p>	

<p>561/2006 (forordning 1073/2009) giver ret til at udføre nationale transporter. Tilladelse udstedes med gyldighed i indtil 10 år.</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ved erhvervsmæssig personbefordring forstås kørsel med de i stk. 1 nævnte køretøjer</p> <p>1) med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre,</p> <p>2) som udføres mod vederlag, eller</p> <p>3) som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål</p>	<p>4. I § 1, stk. 3, ændres »køretøjer« til: »motorkøretøjer«.</p> <p>5. I § 1, stk. 3, nr. 2, ændres »eller« til: »og«.</p>
<p>§ 1 a. Den, der til personbefordring udlejer eller udlåner et af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer uden fører, skal have tilladelse hertil.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer mellem ikkeerhvervsdrivende foreninger, klubber og lignende sammenslutninger kan ske uden tilladelse.</p> <p>§ 1 b. Hvis flere plejehjem, ældrecentre eller lignende institutioner er registreret som ejere eller brugere af et motorkøretøj omfattet af § 1, stk. 1, kan befordring af beboere samt hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter på institutionerne, der har til formål at vedligeholde de pågældendes fysiske og psykiske færdigheder, ske uden tilladelse. Køretøjerne kan ud over kørsel som nævnt i 1. pkt. benyttes til andre formål, der er i institutionens interesse.</p> <p>§ 1 c. Tilladelse til busudlejning m.v. udstedes med gyldighed i indtil 10 år. Der kan gives en ansøger flere tilladelser.</p>	

<p>§ 1 d. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, og § 1 a, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af den digitale løsning, som ministeren stiller til rådighed.</p>	<p>6. §§ 1 a-1 d ophæves.</p>
<p>Kapitel 2 a. Delegation, klageadgang m.v.</p>	
<p>§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af</p> <p>1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller</p> <p>2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Det kan i tilslutning til en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning.</p> <p><i>Stk. 3.</i> En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer føreren medregnet.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den i stk. 3 nævnte virksomhed skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er</p>	<p>8. § 9 affattes således:</p> <p>»§ 9. Erhvervsmæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, må kun udføres af</p> <p>1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller</p> <p>2) en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører til erhvervsmæssig personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet, skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år. Godkendelsen omfatter også udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning.</p> <p><i>Stk. 3.</i> En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.</p> <p><i>Stk. 4.</i> En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 18, stk. 2, for at blive godkendt og opretholde godkendelsen efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indre-</p>

<p>omfattet af en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.</p> <p><i>Stk. 5.</i> For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, tilsvarende anvendelse.</p>	<p>gistreret motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet, for en virksomhed, der er etableret i Danmark.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Virksomheder omfattet af stk. 2 og 4 skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomhederne følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 18, stk. 2, nr. 1.</p> <p><i>Stk. 6.</i> En godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 3 og 4 eller § 18, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 5.«</p>
<p>§ 12. Tilladelse i henhold til § 1, stk. 1, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF,</p> <p>1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og</p> <p>2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Der kan under de i stk. 1 nævnte betingelser meddeles tilladelse til her i landet hjemmehøren-</p>	<p>9. I § 12, stk. 1, ændres »hjemmehørende« til: »etableret« og »1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og 2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover« ændres til: »ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs.«</p>

<p>de foreninger, fonde og andre selv- ejende institutioner. Der kan ligele- des meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.</p> <p><i>Stk. 3.</i> ---</p> <p><i>Stk. 4.</i> ---</p>	<p>10. I § 12, stk. 2, 1. pkt., ændres »hjemmehørende« til: »etablerede«.</p>
<p>§ 13. Virksomheden skal have en godkendt transportleder, der foru- den at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,</p> <p>1) er myndig og ikke er under vær- gemål efter værgemålslovens § 5 el- ler under samværgemål efter værge- målslovens § 7,</p> <p>2) ikke er under rekonstruktionsbe- handling eller konkurs og</p> <p>3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsæt- ter nærmere regler om det vandel- skrav, som transportlederen skal op- fylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.</p>	<p>11. I § 13, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 7,« til: »§ 7 og«.</p> <p>12. I § 13, stk. 1, nr. 2, ændres »kon- kurs og« til: »konkurs.«</p> <p>13. § 13, stk. 1, nr. 3, ophæves.</p> <p>14. § 13, stk. 2, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsæt- ter nærmere regler om det vandel- skrav, som transportlederen skal op- fylde, jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets for- ordning om fælles regler om betin- gelser for udøvelse af vejtransporter- hvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transport- leder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1.«</p>

§ 13 a. Tilladelse til busudlejning m.v., jf. § 1 a, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde betingelserne i § 12, stk. 1, nr. 1 og 2, og vandelskravet fastsat i medfør af § 12, stk. 4,

1) har forretningssted her i landet og

2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.

Stk. 2. Der kan under de i stk. 1 nævnte betingelser meddeles tilladelse til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selv-ejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.

Stk. 3. Filialer af udenlandske selskaber m.v. af den i stk. 1 og 2 nævnte art kan meddeles tilladelse, såfremt dette er hjemlet i international aftale eller ved bestemmelser fastsat af transportministeren.

Stk. 4. Vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på disse virksomheder.

§ 13 b. Virksomheden skal have ansat en godkendt transportleder, der vedvarende og faktisk skal forestå virksomhedens busudlejning. Denne skal foruden at opfylde betingelserne i § 13

1) have bopæl i her i landet og

2) i faglig henseende være kvalificeret til at drive busudlejning.

Stk. 2. Kravet i stk. 1, nr. 1, om bopæl i Danmark bortfalder, i det omfang dette følger af international aftale eller regler fastsat af transportministeren.

15. §§ 13 a og 13 b ophæves, og i stedet indsættes:

»§ 13 a. Ansøgning om udstedelse af tilladelse efter § 1, stk. 1, skal indgives til transportministeren ved anvendelse af en digital løsning, som ministeren stiller til rådighed.«

<p style="text-align: center;">Kapitel 4 a</p> <p>Tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser m.v.</p>	<p>16. Overskriften til kapitel 4 a affattes således:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 4 a</p> <p style="text-align: center;"><i>Tilbagekaldelse m.v.«</i></p>
<p>§ 14. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren</p> <p>1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i</p> <p>a) denne lovs § 9, stk. 3, og § 18, stk. 2,</p> <p>b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,</p> <p>c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af passagerer eller gods og køre- og hviletid,</p> <p>d) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),</p>	

- e) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,
- f) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,
- g) skatte- og afgiftslovgivningen,
- h) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller
- i) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,
- j) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,
- k) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,
- l) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,
- m) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,
- n) lovgivning om handelsret,
- o) lovgivning om erhvervsansvar eller
- p) konkurslovgivning eller
- 2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.
- Stk. 2.* En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse,

<p>i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4.</p> <p><i>Stk. 3.</i> En godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 13, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.</p> <p><i>Stk. 4-6.</i> ---</p>	<p>17. I § 14, <i>stk. 1</i>, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og <i>nr. 2</i> ophæves.</p> <p>18. I § 14, <i>stk. 2</i>, ændres »stk. 1, nr. 1« til: »stk. 1«.</p> <p>19. I § 14, <i>stk. 3</i>, ændres »stk. 1, nr. 1 og 2,« til: »stk. 1«.</p>
<p>§ 14 a. En tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a kan tilbagekaldes, hvis indehaveren</p> <p>1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i</p> <p>a) denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,</p> <p>b) færdselslovgivningen om køretøjs indretning, udstyr og tilbehør,</p> <p>c) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald eller</p> <p>d) skatte- og afgiftslovgivningen eller</p> <p>2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En godkendelse som transportleder af en virksomhed, der har tilladelse til busudlejning m.v. efter § 1 a, kan tilbagekaldes under de</p>	

i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.

Stk. 3. En tilladelse til busudlejning m.v. eller en godkendelse som transportleder af en virksomhed kan i tilfælde, som ikke er omfattet af stk. 1 eller 2 eller bestemmelsen om bortfald i § 16, stk. 1, tilbagekaldes, hvis betingelserne for udstedelse af en tilladelse eller en godkendelse ikke længere er til stede.

Stk. 4. En tilladelse til busudlejning m.v. kan tilbagekaldes, hvis en ansat eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, og hvis det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder betingelserne i § 13 a og vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4.

Stk. 5. Tilbagekaldelse af en tilladelse eller tilbagekaldelse af en godkendelse som transportleder af en virksomhed sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre.

20. § 14 a ophæves.

§ 14 b. I forbindelse med behandling af sager om tilbagekaldelse af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning m.v. kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger til tilladelsesindehaveren om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 14, stk. 1, nr. 1, som en fører, en administrerende direktør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.

21. I § 14 b udgår »eller udlejning m.v.«, og »tilladelsesindehaver« ændres til: »virksomheder«.

§ 15. En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 14 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, § 14, stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, § 14, stk. 4 og 5, eller § 14 a, stk. 1, nr. 2, og § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-p, § 14 a, stk. 1, nr. 1, eller § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 1, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 12, stk. 1, nr. 2, eller § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 13, stk. 1, nr. 3, eller § 13 b, jf. § 13, stk. 1, nr. 3. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at

virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, eller § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, og lovens § 14 a, stk. 1, nr. 2, § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, § 13, nr. 3, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, og § 13 b, jf. § 13, nr. 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden eller busudlejningen ikke må udøves under ankesagens behandling.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 14, stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 2, § 14, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, § 14, stk. 4 og 5, § 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved

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

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

24. § 15, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes på grund af, at virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b.«

25. I § 15, stk. 3, 1. pkt., udgår »og lovens § 14 a, stk. 1, nr. 2, § 14 a, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 2, og § 15, stk. 2, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, § 13, nr. 3, § 13 a, jf. § 12, stk. 1, nr. 2, og § 13 b, jf. § 13, nr. 3,«.

26. I § 15, stk. 3, 2. pkt., udgår »eller busudlejningen«.

27. I § 15, stk. 4, 1. pkt., udgår »§ 14 a, stk. 1, nr. 1, og stk. 4, § 13 a, jf.

<p>dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.</p> <p><i>Stk. 5. ---</i></p>	<p>vandelskravet som fastsat i medfør af § 12, stk. 4, og § 13 b, jf. vandelskravet som fastsat i medfør af § 13, stk. 2«.</p>
<p>§ 16. En tilladelse til busudlejning m.v. bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen ophører med at opfylde betingelserne i § 13 a, stk. 1, nr. 1, og § 13 a, stk. 1, jf. § 12, stk. 1, nr. 1, eller hvis den godkendte transportleder fratræder virksomheden. En godkendelse som transportleder i en virksomhed med tilladelse i henhold til § 1 a bortfalder, når indehaveren af godkendelsen afgår ved døden eller ophører med at opfylde betingelserne i § 13 b, stk. 1, nr. 1, eller § 13 b, stk. 1, jf. § 13, stk. 1, nr. 1 og 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Efter anmeldelse inden 14 dage til den myndighed, der har givet tilladelsen, kan et dødsbo, en ægtefælle, der sidder i uskiftet bo, en skyldner, der er under rekonstruktionsbehandling, et konkursbo eller en værge for en person, der er under værgemål efter værgemålslovens § 5, under værgemål med fratagelse af den retlige handleevne, jf. værgemålslovens § 6, eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7, midlertidigt få tilladelse til at fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse el.lign. Adgangen hertil gælder kun indtil 6 måneder fra dødsfaldet, rekonstruktionsbehandlingens indledning, konkursdekretets afsigelse eller værgemålets iværksættelse. I særlige tilfælde kan fristen forlænges.</p>	<p>28. § 16 ophæves.</p>
<p>§ 17. En tilladelse, der er tilbagekaldt, frakendt eller bortfaldet, jf. §§ 14 og 16, skal straks afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.</p>	<p>29. I § 17 ændres »jf. §§ 14 og 16« til: »jf. § 14«</p>

§ 18. Transportministeren kan fastsætte regler om

1) ---

2) undtagelse fra kravet om tilladelse, herunder tilladelsesfrit udlån, jf. § 1 a, stk. 2,

3) ansøgningers indhold, herunder om de økonomiske og faglige krav, en ansøger skal opfylde, og den digitale løsning, jf. § 1 d,

4) ---

5) ---

6) ---

7) ---

8) meddelelse af godkendelse i henhold til § 9, stk. 2,

9) krav til dokumentation i henhold til § 9, stk. 4,

10) udnyttelse af tilladelse i henhold til § 1 a,

11) ---

12) ---

13) ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.

Stk. 4. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 2, el-

30. § 18, stk. 1, nr. 2, ophæves.

Nr. 3-7 bliver herefter nr. 2-6.

31. I § 18, stk. 1, nr. 3, der bliver nr. 2, ændres »§ 1 d« til: »§ 13 a«.

32. § 18, stk. 1, nr. 8-10, ophæves.

Nr. 11-13 bliver herefter nr. 7-9.

<p>ler indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 2, nr. 1.</p> <p><i>Stk. 5-7. ---</i></p>	<p>33. I § 18, stk. 3, ændres »tilladelsesindehavere« til: »virksomheder«.</p> <p>34. I § 18, stk. 4, ændres »Tilladelsesindehaveren« til: »Virksomheden«.</p>
<p>§ 18 a. ---</p> <p><i>Stk. 2-3. ---</i></p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren hører overenskomstparterne til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til § 9, stk. 2, overholder § 9, stk. 3.</p> <p><i>Stk. 5. ---</i></p>	<p>35. I § 18 a, stk. 4, ændres »stk. 3« til: »stk. 4«.</p>
	<p>36. Efter kapitel 5 indsættes:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 5 a</p> <p style="text-align: center;"><i>Delegation m.v.</i></p> <p>§ 21 d. Transportministeren bemyndiger myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren fastsætter nærmere vilkår for internationale til-</p>

	ladelser, der udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«
<p>§ 22. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder § 1, stk. 1 eller 2, § 1 a, § 9, stk. 1, § 17, stk. 1, § 18, stk. 6, § 20 a, stk. 4, § 21, stk. 1, § 21 a, stk. 1, eller § 21 c, stk. 2,</p> <p>2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af denne,</p> <p>3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om buskørsel eller</p> <p>4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 9, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2-6. ---</i></p>	<p>37. I § 22, stk. 1, nr. 1, udgår »§ 1 a,«.</p> <p>38. I § 22, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »denne«: »eller overtræder vilkår i en international aftale,«.</p>
<p>§ 22 b. Transportministeren kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at indsende dokumentation efter anmodning herom i henhold til § 18, stk. 4.</p>	<p>39. § 22 b ophæves.</p>
	§ 2
	I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024, foretages følgende ændringer:
	<p>1. Overalt i loven bortset fra i § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 12, stk. 1, ændres »forordning nr. 1071/2009« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet«.</p> <p>2. Overalt i loven ændres »forordning nr. 1072/2009«, »forordning (EF) nr. 1072/2009« og »Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles reg-</p>

	<p>ler for adgang til markedet for international godskørsel (forordning nr. 1072/2009)« til: »Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel«.</p>
<p>§ 3. Tilladelser i henhold til § 1, stk. 1 og 3, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (forordning nr. 1071/2009),</p> <p>1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs og</p> <p>2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der</p> <p>1) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs,</p> <p>2) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover og</p> <p>3) udviser god vandel, jf. stk. 6.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Tilladelser i henhold til § 1, stk. 2, kan meddeles en her i landet hjemmehørende virksomhed, der ud over at leve op til kravene i stk. 2 har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Der kan under de i stk. 1-3 nævnte betingelser meddeles tilladelse til her i landet hjemmehørende foreninger, fonde og andre selv-</p>	<p>3. I § 3, <i>stk. 1</i>, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«, og <i>nr. 2</i> ophæves.</p> <p>4. I § 3, <i>stk. 2</i>, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«, i <i>nr. 1</i> ændres »konkurs,« til: »konkurs og«, og <i>nr. 2</i> ophæves.</p> <p>Nr. 3 bliver herefter nr. 2.</p>

<p>ejende institutioner. Der kan ligeledes meddeles tilladelse til offentlige myndigheder og virksomheder.</p> <p><i>Stk. 5.</i> ---</p> <p><i>Stk. 6.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som virksomheden skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 3, stk. 1, litra b, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.</p>	<p>5. I § 3, stk. 3, ændres »hjemmehørende« til: »etableret«.</p> <p>6. I § 3, stk. 4, 1. pkt., ændres »hjemmehørende« til: »etableret«.</p> <p>7. I § 3, stk. 6, ændres »nr. 3« til: »nr. 2«.</p>
<p>§ 4. En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 1 eller 3, skal have en godkendt transportleder, der foruden at opfylde de krav, der følger af artikel 4 i forordning nr. 1071/2009,</p> <p>1) er myndig og ikke er under værgemål efter værgemålslovens § 5 eller under samværgemål efter værgemålslovens § 7,</p> <p>2) ikke er under rekonstruktionsbehandling eller konkurs</p> <p>3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover.</p> <p><i>Stk. 2.</i> En virksomhed, der har tilladelse i henhold til § 1, stk. 2, skal have en godkendt transportleder, der</p> <p>1) ---</p> <p>2) ---</p> <p>3) ikke har ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,</p> <p>4) ---</p> <p>5) ---</p> <p>6) ---</p> <p>7) ---</p>	<p>8. I § 4, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 7,« til: »§ 7 og«.</p> <p>9. I § 4, stk. 1, nr. 2, ændres »konkurs« til: »konkurs.«</p> <p>10. § 4, stk. 1, nr. 3, ophæves.</p> <p>11. § 4, stk. 2, nr. 3, ophæves.</p> <p>Nr. 4-7 bliver herefter nr. 3-6.</p> <p>12. § 4, stk. 4, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 3, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler om betingelser for ud-</p>

<p><i>Stk. 3. ---</i></p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om det vandelskrav, som transportlederen skal opfylde, jf. stk. 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 1, og artikel 6 i forordning nr. 1071/2009.</p>	<p>øvelse af vejtransporterhvervet samt om dokumentation for opfyldelse af kravet om faktisk og vedvarende ledelse for en transportleder i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, 2 eller 3.«</p>
<p>§ 6. ---</p> <p><i>Stk. 2-4. ---</i></p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren kan indsamle og behandle oplysninger fra eIndkomst, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af tilsynet, herunder til identifikation af tilladelsesindehavere til brug for målretning af tilsynet.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af stk. 3, nr. 1, eller stk. 4.</p> <p><i>Stk. 7. ---</i></p> <p><i>Stk. 8.</i> transportministeren kan fastsætte nærmere regler om en tilladelsesindehavers afgivelse af oplysninger om anvendte motorkøretøjer.</p> <p><i>Stk. 9.</i> transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vederlag for en transportleder ansat i en virksomhed med tilladelse efter § 1, stk. 1, 2 eller 3.</p>	<p>13. I § 6, stk. 5, ændres »tilladelsesindehavere« til: »virksomheder«.</p> <p>14. I § 6, stk. 6, ændres »Tilladelsesindehaveren« til: »Virksomheden«.</p> <p>15. I § 6, stk. 8, ændres »tilladelsesindehavers« til: »virksomheds«.</p> <p>16. § 6, stk. 9, ophæves.</p>
<p>§ 6 a. National godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, må kun udføres af</p> <p>1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller</p>	<p>17. § 6 a affattes således:</p> <p>»§ 6 a. National godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 2, må kun udføres af</p>

2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, må endvidere udføres af en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 4 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 3. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 4. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 2 eller 3, godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning i varebiler, der er omfattet af tilladelseskravet i § 1, stk. 2.

Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt som chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 3, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område for en virksomhed, der er etableret i Danmark.

Stk. 6. Den virksomhed, der er nævnt i stk. 5, skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden er omfattet af en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, eller indsende dokumentation for, at virksomheden

1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller

2) en chauffør ansat hos en virksomhed, der efter stk. 2 eller 3 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Den virksomhed, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører til godskørsel for fremmed regning med et motorkøretøj eller et vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg., skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

Stk. 3. Den virksomhed, der til godskørsel for fremmed regning efter § 1, stk. 2, udlejer chauffører erhvervsmæssigt, skal godkendes hertil. Godkendelse udstedes med gyldighed på indtil 10 år.

Stk. 4. En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for at blive godkendt og opretholde en godkendelse efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Stk. 5. En virksomhed, der er etableret i Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 4, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 3, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område.

Stk. 6. En virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, skal opfylde betingelserne i § 6, stk. 3, for at blive godkendt og opretholde godkendelse efter stk. 2, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk

<p>følger et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt og væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 3, nr. 1.</p> <p><i>Stk. 7.</i> For godkendelse i henhold til stk. 3 og 4 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse og tilbagekaldelse af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, 2 eller 3, tilsvarende anvendelse.</p> <p><i>Stk. 8.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 3 og 4 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 6.</p>	<p>område, for en virksomhed, der er etableret i Danmark.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Virksomheder omfattet af stk. 2 og 6, skal efter anmodning fra transportministeren eller den, som er bemyndiget dertil, indsende dokumentation for, at virksomhederne er opfylder betingelser, som følger af § 6, stk. 3.</p> <p><i>Stk. 8.</i> Den virksomhed, der er nævnt i stk. 3, skal efter anmodning fra transportministeren indsende dokumentation for, at virksomheden følger omkostningsniveauet i de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en overenskomst omfattet af § 6, stk. 4.</p> <p><i>Stk. 9.</i> En godkendelse til at drive chaufførvikarvirksomhed i henhold til stk. 2 og 3 kan tilbagekaldes, såfremt virksomhederne ikke lever op til kravene i stk. 4-6 eller § 6, stk. 3.</p> <p><i>Stk. 10.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2 og 3 og om krav til dokumentation i henhold til stk. 7 og 8.«</p>
<p>§ 6 c. ---</p> <p><i>Stk. 2-3.</i> ---</p> <p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren hører de relevante overenskomstparter til vurdering af, om en virksomhed, der er etableret i et andet land end Danmark, og som er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, overholder § 6 a, stk. 5.</p> <p><i>Stk. 5.</i> ---</p>	<p>18. I § 6 c, stk. 4, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.</p>

§ 12. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 eller 3, kan foruden i de i artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 nævnte tilfælde tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5,

b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid,

d) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer og Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR),

e) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,

f) miljølovgivningen om beskyttelse af jord samt grund- og overflade-

vand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,

g) skatte- og afgiftslovgivningen,

h) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport,

i) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel,

j) EU-lovgivning om adgang til det internationale marked for gods- og buskørsel,

k) EU-lovgivning om betingelserne for udøvelse af vejtransporterhvervet,

l) lovgivning om løn- og arbejdsvilkår og arbejdstid inden for vejtransporterhvervet, herunder udstationering af arbejdstagere inden for vejtransport,

m) lovgivning om periodesyn og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer,

n) lovgivning om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser,

o) lovgivning om handelsret,

p) lovgivning om erhvervsansvar eller

q) konkurslovgivning eller

2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Stk. 2. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilbagekaldes, hvis indehaveren

1) må antages ikke længere at opfylde vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6, som følge

af at vedkommende i forbindelse med udførelse af erhvervet groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i

a) denne lovs § 6, stk. 3, og § 6 a, stk. 5,

b) øvrige bestemmelser i denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf,

c) færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods og køretøjers største tilladte totalvægt,

d) lovgivningen om euforiserende stoffer eller narkotikahandel,

e) miljølovgivningen om beskyttelse af jord og grund- og overfladevand og om frembringelse, opbevaring, behandling eller bortskaffelse af affald,

f) skatte- og afgiftslovgivningen,

g) lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport eller

h) lovgivningen om menneskesmugling eller menneskehandel eller

2) har betydelig ikkepersonlig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. eller derover.

Stk. 3. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1 og 3, kan tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 1, nr. 1, og det som følge her-

<p>af må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6. En tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 2, kan tilsvarende tilbagekaldes, hvis en fører eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, i forbindelse med udførelse af hvervet gentagne gange groft har overtrådt bestemmelser omfattet af stk. 2, nr. 1, og det som følge heraf må antages, at indehaveren ikke længere opfylder vandelskravet som fastsat i medfør af § 3, stk. 6.</p> <p><i>Stk. 4.</i> En godkendelse som transportleder af en virksomhed, jf. § 4, kan tilbagekaldes under de i stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 2, nr. 1 og 2, nævnte betingelser.</p> <p><i>Stk. 5-8.</i> ---</p>	<p>19. I § 12, <i>stk. 1</i>, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og <i>nr. 2</i> ophæves.</p> <p>20. I § 12, <i>stk. 2</i>, ændres »indehaveren« til: »virksomheden«, og <i>nr. 2</i> ophæves.</p> <p>21. I § 12, <i>stk. 3, 1. pkt.</i>, ændres »stk. 1, nr. 1« til: »stk. 1«, og i <i>2. pkt.</i> ændres »stk. 2, nr. 1« til: »stk. 2«.</p> <p>22. I § 12, <i>stk. 4</i>, ændres »stk. 1, nr. 1 og 2, eller stk. 2, nr. 1 og 2« til: »stk. 1 eller 2«.</p>
<p>§ 12 a. I forbindelse med behandlingen af sager om tilbagekaldelse af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan myndighederne i nødvendigt omfang videregive oplysninger om overtrædelse af bestemmelser omfattet af § 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1, som en fører, en administrerende direktør eller en anden, der optræder i indehaverens interesse, har begået i forbindelse med udførelse af hvervet.</p>	<p>23. I § 12 <i>a</i> ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, og § 12, stk. 2, nr. 1« til: »§ 12, stk. 1 og 2«.</p>

§ 13. En afgørelse om tilbagekaldelse efter artikel 13 i forordning nr. 1071/2009 eller denne lovs § 12 kan forlanges indbragt for domstolene. Anmodning om indbringelse af en afgørelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 5, eller § 12, stk. 6, skal, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen, fremsættes over for Færdselsstyrelsen, der anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. En afgørelse om tilbagekaldelse efter forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra b-q, § 12, stk. 2, nr. 1, litra b-h, § 12, stk. 3, eller § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra b-q, og stk. 2, nr. 1, litra b-h, skal på begæring af indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen indbringes for domstolene af anklagemyndigheden efter fremgangsmåden i straffelovens § 78, stk. 3, og sagen behandles i disse tilfælde i strafferetsplejens former.

Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheden ikke længere opfylder betingelsen i § 3, stk. 1, nr. 2, eller § 3, stk. 2, nr. 2, eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i § 4, stk. 1, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 3. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, på grund af at virksomheds-

24. I § 13, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 1,

den eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 3, eller § 4, stk. 2, nr. 4.

Stk. 3. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra a, c og d, og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3, har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Ankes en dom, hvorved tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at vognmandsvirksomheden ikke må udøves under ankesagens behandling.

Stk. 4. Anmodning om sagsanlæg vedrørende tilbagekaldelse eller nægtelse af fornyelse ifølge forordningens artikel 13, jf. artikel 3, stk. 1, litra b, og lovens § 12, stk. 1, nr. 1, § 12, stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 3, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, og stk. 2, nr. 1, § 12, stk. 5, stk. 1, § 12, stk. 6, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 2, nr. 3, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 2, nr. 4, har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen eller godkendelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovlig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

Stk. 5. ---

nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, litra a, stk. 2, nr. 1, litra a, og stk. 1, nr. 2, stk. 2, nr. 2« til: »§ 12, stk. 1, nr. 1, litra a, § 12, stk. 2, nr. 1, litra a, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 1, eller stk. 2, nr. 1«.

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

26. § 13, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Bestemmelserne i stk. 1, 1. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse for afgørelse om, at en tilladelse ikke kan fornyes, fordi virksomheden eller transportlederen ikke længere opfylder betingelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, eller lovens § 3, stk. 2, nr. 2, eller § 4, stk. 2, nr. 3.«

27. I § 13, stk. 3, 1. pkt., udgår »og lovens § 12, stk. 1, nr. 2, § 12, stk. 2, nr. 2, § 12, stk. 4, jf. stk. 1, nr. 2, og stk. 2, nr. 1, § 13, stk. 2, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, og § 13, stk. 2, jf. § 4, stk. 1, nr. 3,«.

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

<p>§ 17. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder § 1, stk. 1-4, § 6, stk. 1 og 2, § 6 a, stk. 1 og 2, § 6 d, stk. 1, § 6 e, stk. 1, § 6 g, stk. 2, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,</p> <p>2) overtræder vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven,</p> <p>3) ---</p> <p>4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 3 og 4 .</p> <p><i>Stk. 2-6. ---</i></p>	<p>29. I § 17, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 6 a, stk. 1 og 2« til: »§ 6 a, stk. 1«.</p> <p>30. I § 17, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »denne«: »eller overtræder vilkår i en international aftale,«.</p> <p>31. I § 17, stk. 1, nr. 4, ændres »stk. 3 og 4« til: »stk. 2 og 3«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I taxiloven jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 17. september 2024, foretages følgende ændring:</p>
<p>§ 37. Tilladelser og godkendelser udstedt i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, forbliver i kraft indtil udløb af disses gyldighedsperiode.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilladelser omfattet af stk. 1 skal medbringes i bilen under kørslen og skal på forlangende forevises kontrolmyndighederne.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Førerkort i henhold til § 33, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 405 af 8. maj 2012 om taxikørsel m.v. skal medbringes i bilen under kørslen og skal være anbragt synligt for passagererne.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den myndighed, der har udstedt en tilladelse eller godkendelse i henhold til lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, skal fort-</p>	<p>1. I § 37 indsættes som <i>stk. 5</i>:</p> <p>»<i>Stk. 5.</i> Gyldighedsperioden for tilladelser til sygetransport udstedt i henhold til den tidligere gældende § 2, stk. 1, i lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, som er gyldige pr. den 1. januar 2025, forlænges med 18 måneder dog maksimalt til og med den 31. december 2027.«</p>

<p>sat føre tilsyn med, at indehaveren af tilladelsen eller godkendelsen opfylder betingelserne for at besidde denne. Myndigheden kan med ½ års varsel overdrage forpligtelsen til transportministeren. Transportministeren kan dog i særlige situationer acceptere at overtage forpligtelsen fra en myndighed med et kortere varsel end ½ år.</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--