

**Færdselsstyrelsen**  
Juridisk afdeling

**Dato:** 14. februar 2007

**J. nr.:** FS

**+Bilag**

## Høringsnotat

### Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel (Grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskraft til chauffører)

#### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 24. januar 2007 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer og offentlige myndigheder. Høringen er tillige offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. februar 2007.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

- Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling
- SKAT
- Forbrugerrådet
- Det Kriminalpræventive Råd
- Danmarks TransportForskning
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- Beskæftigelsesministeriet
- Forbrugerstyrelsen
- Dansk Førstehjælpsråd
- Økonomi- og Erhvervsministeriet
- Datatilsynet

- Justitsministeriet – tillige meddelt på vegne af Rigspolitiet

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget hørings svar fra:

- Movia
- Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik
- Beredskabsstyrelsen
- Fagligt Fælles forbund (3F)
- Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS på vegne af bl.a. Danske Busvognmænd og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik.
- Dansk Kørelærer-Union
- Danske Biludlejere
- Dansk Erhverv
- Undervisningsministeriet
- Dansk Transport og Logistik (DTL) tillige på vegne af International Transport Danmark (ITD)
- FDM

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger.

## **2. Fremtidige høringer på området**

Movia, der er blevet bekendt med høringen via høringsportalen, undrer sig over, at høringslisten ikke omfatter de nye trafikselskaber, som ved lov er oprettet pr. 1. januar 2007. Movia foreslår, at de nye trafikselskaber fremover bliver hørt i forbindelse med fremsættelse af lovforslag, bekendtgørelser m.v. med konsekvenser for den kollektive trafik og trafikselskabernes udførelse af deres lovgivne opgaver.

Færdselsstyrelsen har noteret sig Movias bemærkninger, og vil tilføje følgende trafikselskaber til høringslisten, med henblik på fremtidige høringer vedr. gennemførelse af kvalifikationsordninger for chauffører:

Movia, Fynbus, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, BAT

### 3. Gældende regler for chaufførers uddannelse og efteruddannelse

Beredskabsstyrelsen gør opmærksom på, at Justitsministeren i medfør af § 82, stk. 5 i bekendtgørelse nr. 1079 af 14. november 2005 af færdselsloven kan fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods. Justitsministeren har i medfør heraf udstedt bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, der indeholder bestemmelser om uddannelse af førere af køretøjer til vejtransport af farligt gods.

Færdselsstyrelsen har noteret sig oplysningerne om eksisterende regler om uddannelse af førere af køretøjer til vejtransport af farligt gods.

Færdselsstyrelsen skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at Uddannelsesdirektivets uddannelseskraav gælder uafhængigt af andre obligatoriske uddannelses- og efteruddannelsesordninger. Der vil dog eventuelt kunne tages et vist hensyn til andre gennemførte obligatoriske uddannelses- og efteruddannelsesordninger ved indførelse af en model for efteruddannelsen sammensat af en kombination af obligatoriske og valgfrie efteruddannelsesmoduler.

### 4. Uddelegering

Dansk Kørelærer-Union kan ikke tilslutte sig, at der gives private organisationer og virksomheder mulighed for at varetage administrationen af hele eller dele af opgaven med at gennemføre uddannelsesdirektivet, og anbefaler derfor, at både ansvaret og administrationen forbliver i offentligt regi.

DTL og ITD bemærker, at det ved udlicitering af offentlige opgaver bør sikres, at det er Færdselsstyrelsen, der har den overordnede kontrolmyndighed i forhold til bekendtgørelsens bestemmelser.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at styrelsen som offentlig myndighed er forpligtet til at vurdere, om opgaver mest hensigtsmæssigt kan placeres og løses i andet regi. Alene i det omfang dette er tilfældet, vil opgaver i forbindelse med varetagelse af administrationen ved gennemførelse af uddannelsesdirektivet blive uddelegeret.

Foreløbigt er det vurderingen, at opgaver i forbindelse med den fysiske kortudstedelse mest hensigtsmæssigt herunder økonomisk fordelagtigt uddelegeres, dog således at Færdselsstyrelsen har det overordnede ansvar.

Ud fra en foreløbig vurdering af opgavernes art og omfang samt skønnet kontraktværdi, vil der i givet fald skulle foretages et EU-udbud. Færdselsstyrelsen finder i den forbindelse ikke grundlag for at udelukke private organisationer og virksomheder fra at byde på opgaven.

## 5. Arbejdsgiveransvar

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og HTS bemærker, at en arbejdsgiver efter lovforslaget skal have et ansvar for at ansatte chauffører er i besiddelse af nødvendigt kvalifikationsbevis og dermed pligt til at påse, at kvalifikationsbevis er opnået. Det foreslås således i lovforslaget, at der kan pålægges en arbejdsgiver bødeansvar for ansatte chaufførers overtrædelse af disse bestemmelser. DKT har i den forbindelse noteret sig, at arbejdsgiveren efter lovforslaget kan straffes med bøde, "selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsætlig eller uagtsom". DKT og HTS finder, at lovforslaget bør revideres således, at en arbejdsgiver alene kan idømmes en bøde, hvis der foreligger grov uagtsomhed eller forsæt fra arbejdsgiverens side.

DTL og ITD tager kraftigt afstand fra, at der forsøges indført et objektive bødeansvar for arbejdsgiveren. Det bemærkes i den forbindelse, at henvisningen til, at det nuværende kvalifikationsbevis er sanktioneret med objektive arbejdsgiveransvar som udgangspunkt er, at det henhører under køre- og hviletidsforordningen, men det anses ikke at være kvalifikationsbeviset, der har medført, at disse regler er blevet underlagt et objektive ansvar. Det bemærkes tillige, at arbejdsgiverens pligt til at sikre sig, at chaufføren har sit kørekort ikke er underlagt objektive ansvar. Endelig gør DTL og ITD opmærksom på, at det ofte vil være praktisk umuligt for den enkelte vognmand at kontrollere, at alle chauffører råder over kvalifikationsbeviser.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at der med lovforslaget er tale om en videreførelse af det objektive arbejdsgiveransvar, der allerede eksisterer i dag efter bekendtgørelse om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport (hvide og blå

beviser) § 7, stk. 2., for ansattes overholdelse af krav til besiddelse af kvalifikationsbevis, alders- og erfaringskrav.

På baggrund af høringssvarene finder Færdselsstyrelsen imidlertid, at de trafikikkerhedsmæssige hensyn bør kunne varetages i tilstrækkelig grad ved et arbejdsgiveransvar, der alene gælder i tilfælde af grov uagtsomhed eller forsæt. Færdselsstyrelsen finder således at arbejdsgiveransvaret for tilsyn med chaufførernes besiddelse af kvalifikationsbevis bør svare til arbejdsgiveransvaret for chaufførernes besiddelse af kørekort.

Lovforslaget vil blive ændret i overensstemmelse hermed.

## **6. Kvalifikationskrav til chauffører**

Danske Biludlejere anmoder om ændring af reglerne om krav til hvidt og blå kvalifikationsbevis for lejede busser med plads til 9-17 personer, således at det at leje sidestilles med det at eje.

Danske Biludlejere gør opmærksom på, at det nuværende regelsæt betyder, at der for en klub/institution, der ejer en bus ikke stilles krav til at chaufføren skal have hvidt eller blå kvalifikationsbevis, medens dette er tilfældet, hvis klubben/institutionen lejer en bus. Danske Biludlejere finder dette forhold konkurrenceforvridende, og ønsker at der rettes op på det i forbindelse med den kommende ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel.

FDM kan ikke tilslutte sig, at eksisterende alders- og erfaringskrav for buschauffører også ved ikke-erhvervsmæssig kørsel opretholdes. FDM finder at man burde fjerne disse krav, når der er tale om ren privatkørsel.

Det er efter FDM's opfattelse af færdselssikkerhedsmæssig interesse, at der skal gælde visse kvalifikationskrav til en chauffør, der udfører buskørsel for en institution, forening eller lignende, men det giver efter FDMs opfattelse ingen mening, at de samme krav skal gælde ved ren privat buskørsel, hvor det udføres i køretøjer med højst 16 siddepladser, og med de begrænsninger, der i øvrigt er ved ikke-erhvervsmæssig buskørsel eller privat buskørsel.



DTL og ITD finder forslaget om at give Transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om kvalifikationskrav relevant. Det foreslås, at erhvervets organisationer inddrages i dette arbejde.

Færdselsstyrelsens skal gøre opmærksom på, at bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører, i overensstemmelse med Uddannelsesdirektivet, regulerer kvalifikationskrav til erhvervschauffører ved kørsel med bestemte køretøjskategorier uafhængig af, om det pågældende køretøj er lejet eller ejet.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, skal der fortsat gælde visse kvalifikationsmæssige krav til en chauffør, der udfører buskørsel for en institution eller lignende, uanset om chaufføren har tilknytning til institutionen eller ej. Disse krav vil tillige være uafhængige af, om det pågældende køretøj er lejet eller ejet.

Færdselsstyrelsen finder ud fra færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke grundlag for at mindske de eksisterende krav til kvalifikation, alder og erfaring.

Færdselsstyrelsen vil også fremover være opmærksom på inddragelse af branchen, relevante organisationer og offentlige myndigheder i forbindelse med det videre arbejde med fastsættelse af regler om kvalifikationskrav.

## **7. Indfasning i efteruddannelsesordningen samt reguleret tidsplan**

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) bemærker, at der er foreslået et længere tidsforløb for den praktiske gennemførelse af efteruddannelsen. DKT gør opmærksom på, at der på busområdet må forventes at skulle efteruddannes 1500 til 2000 chauffører per år, hvilket der må forventes at være kapacitet til hos eksisterende kursusudbydere. DKT vil dog under alle omstændigheder anbefale, at der skabes mulighed for en vis fleksibilitet i forhold til de i loven foreslåede tidskrav.

Også HTS, DTL og ITD finder, at den foreslåede tidsplan bør være mere fleksibel og under alle omstændigheder give mulighed for at fravige den foreslåede regulerede tidsplan for chaufførers efteruddannelse under nærmere bestemte omstændigheder.

HTS finder ikke, at de nationale bestemmelser for gennemførelse af direktivet skal være strengere (heller ikke i tidsmæssig henseende) for arbejdsgiver og chauffører end det er foreskrevet efter direktivet.

DTL og ITD har ikke indvendinger imod en overgangsperiode på 5 år ( i modsætning til 7 år), når blot det sikres, at den uddannelsesmæssige kapacitet og kvalitet er til stede.

Med Uddannelsesdirektivets udgangspunkt på 5 år for indfasning i efteruddannelsen, finder Færdselsstyrelsen, at den foreslåede regulerede tidsplan for indfasningen rummer en vis fleksibilitet samtidig med, at den nødvendige uddannelsesmæssige kapacitet og kvalitet sikres.

Tidsplanen for efteruddannelsen forventes udstedt med revision af bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører inden udgangen af 2007. Fra dette tidspunkt er der ca. 2 ½ år til de første chauffører skal have gennemført en efteruddannelse. Der opereres alene med tidspunkter for, hvornår chaufførerne senest skal have gennemført efteruddannelsen.

Færdselsstyrelsen vil dog overveje en evt. mulighed for dispensation i ganske særlige tilfælde.

## **7. Administrative og økonomiske konsekvenser**

Fagligt Fælles Forbund (3F) bemærker, at brugerbetalingen i forbindelse med kvalifikationsordningen ikke udelukkende bør komme fra de i lovforlaget anførte gebyrbetalinger for udstedelse af kvalifikationsbeviser. 3F finder, at nogle af udgifterne bør dækkes via betalinger fra uddannelsesstederne i forbindelse med ansøgning om godkendelse til at udbyde kvalifikationsuddannelserne, samt fra løbende årlige betalinger.

I forbindelse med vurderingen af lovforslagets konsekvenser finder 3F, at der til de positive økonomiske konsekvenser for det offentlige kan tilføjes, at indførelsen af ordningen også skønnes at indebære positive effekter med hensyn til chaufførernes sundhed, samt at øget fokus på lastsikring vil medføre højere transportkvalitet og dermed færre ulykker med manglende lastsikring som årsag.

Med hensyn til gebyrer for udstedelse af kvalifikationsbeviser bemærker Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT), at der eksisterer en speciel problematik i forhold til eksisterende kontraktforhold mellem entreprenører og offentlige trafikkøbere, der vil medføre krav om kompensation for lovudløste omkostningsstigninger.

DKT henviser til tidligere høringssvar, hvor DKT forudsætter, at medlemsvirksomheder kompenseres for eventuelle merudgifter, idet direktivets implementering vil kunne ændre de forudsætninger, der er indgået i eksisterende kontraktforhold mellem entreprenører og offentlige trafikkøbere. DKT bemærker i den forbindelse, at de eksisterende kontrakter typisk har en løbetid på 5-7 år.

HTS har noteret sig, at der vil blive tale om et formålsbestemt omkostningsdækkende gebyr for udstedelse af kvalifikationsbevis, og at gebyret sigter mod at dække de langsigtede gennemsnitlige administrationsomkostninger. Under disse forudsætninger, har HTS ikke kommentarer til lovforslagets bestemmelser om opkrævning af gebyrer.

HTS og DKT forudsætter dog, at gebyret ikke pålægges moms.

Dansk Erhverv, DTL og ITD kan ikke støtte indførelse af et gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser. De gør i den forbindelse opmærksom på, at den samfundsmæssige gevinst ved forøget færdselssikkerhed, der vil være en af konsekvenserne af ordningen vil overstige meromkostningen ved etablering af uddannelserne og ved administration af ordningen, hvorfor ordningen samlet set vil give overskud for samfundet.

Dansk Erhverv finder det uhensigtsmæssigt, at man forstærker erhvervsbelastningen yderligere ved at pålægge gebyrer og derudover forøger erhvervets administrative byrder samtidig med at den indtægtsfremgang det offentlige vil få ved indførelse af gebyrer for en stor del sluges af administration og beslaglæggelse af medarbejdere til administration og inddrivelse.



DTL og ITD finder ikke at gebyret harmonerer med regeringens indførelse af skattestopet. De gør tillige opmærksom på, at erhvervet bidrager til direktivets gennemførelse med store ekstraomkostninger i form af en ekstra lønudgift i den uge, hvor chaufføren er på efteruddannelse

Dansk Erhverv finder det kritisabelt, at man ved lovforslaget ændrer inddrivelsesmetoden både for det aktuelle gebyr og andre – p.t. uudnyttede- gebyrhjemler i lovgivningen. Dansk Erhverv finder, at lovgivningen dermed bevæges ud på en glidebane, hvor en indførelse af gebyrer på dette område vil kunne benyttes som argumentation for genindførelse af gebyrer på eksempelvis tilladelsesområdet for bus- og godslovgivningen.

DTL og ITD finder at der i forvejen findes tilstrækkelige inddrivelsesmuligheder. Forslaget om mulighed for lønindeholdelse, kan de ikke gå ind for, da det vil medføre endnu en administrativ byrde for arbejdsgiverne, hvilket regeringen har givet erhvervslivet løfte om at undgå.

Færdselsstyrelsen har noteret sig 3Fs bemærkninger vedrørende positive økonomiske konsekvenser for det offentlige, hvilket vil blive tilføjet i bemærkningerne til lovforslaget.

Det fastholdes, at finansieringen af uddannelsen vil ske efter den model, der i dag anvendes i EVE og AMU-regi kombineret med gebyrfinansiering af administrationsomkostningerne. Færdselsstyrelsen finder ikke at administrationsudgifterne bør dækkes via betalinger fra uddannelsesstederne, ud fra et hensyn til at sikre den nødvendige udbredelse af både offentlige og private uddannelsescentre samt kvaliteten heraf.

Færdselsstyrelsen har noteret sig DKT's synspunkter omkring eksisterende kontraktforhold mellem entreprenører og offentlige trafik købere, der kan medføre krav om kompensation for lovudløste omkostningsstigninger.

Færdselsstyrelsen vil bestræbe sig på at begrænse de administrative byrder ved opkrævning og inddrivelse af gebyrer mest muligt, blandt andet ved anvendelse af digitale løsninger i administrationen. Færdselsstyrelsen overvejer tillige alternative mu-

ligheder for opkrævning/inddrivelse som eksempelvis forudbetaling for kvalifikationsbevis som betingelse for udstedelse.

Færdselsstyrelsen skal bekræfte, at det pågældende statslige gebyr ikke vil være momsbelagt.

Færdselsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at der ikke p.t. er planer om indførelse af nye/andre gebyrer.

Ifølge regeringens gebyrpolitik gælder det, at hvor der er tale om varetagelse af nye opgaver eller ordninger, kan brugerbetaling undtagelsesvist og efter godkendelse i Økonomiudvalget indføres for helt eller delvist at dække de dermed forbundne udgifter. Det er således vurderingen, at der i overensstemmelse med principperne i gebyrpolitikken kan indføres et omkostningsdækkende administrationsgebyr for modtagelse af kvalifikationsbevis. Det skal i øvrigt bemærkes, at gebyret indføres som følge af implementeringen af bestemmelser og krav i et EU-direktiv.

## 8. Diverse

Dansk Kørelærer-Union (DKU) bemærker, at man finder, at der i praksis sker en uhensigtsmæssig sammenblanding af individuelle køretimer efter bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører og individuelle køretimer efter kørekortbekendtgørelsen.

DKU finder denne sammenblanding i strid med indhold og intention i bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører samt upædagogisk og indlæringsmæssigt forkert. DKU ser derfor frem til, at denne bekendtgørelse ændres således, at der bliver en klar adskillelse mellem de to former for kørsel.

Færdselsstyrelsen er enig i, at en sammenblanding af individuelle køretimer efter bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006 om kvalifikationskrav til erhvervschauffører med køretimer til f.eks. erhvervelse af kørekort ikke er i overensstemmelse med bekendtgørelsens indhold og intentioner. Det fremgår således af bekendtgørelsens § 15, stk. 2, at *”individuelle køretimer efter denne bekendtgørelse kan ikke erstatte eller udskiftes med køreundervisning efter anden lovgivning”*

Færdselsstyrelsen finder ikke grundlag for at ændre det forhold, at der ikke stilles krav om kørekort til det pågældende køretøj, ved påbegyndelse af en grundlæggende kvalifikationsuddannelse eller intensiv grundlæggende kvalifikationsuddannelse. Dette er i overensstemmelse med Uddannelsesdirektivet. Hvis den, som får individuelle køretimer i forbindelse med denne uddannelse ikke er i besiddelse af kørekort til det pågældende køretøj, skal køretimerne imidlertid foregå i overensstemmelse med reglerne for øvelseskørsel i færdselslovens § 64 samt relevante bestemmelser i bekendtgørelse om kørekort fastsat i medfør heraf. Der kan endvidere ikke udstedes kvalifikationsbevis til en chauffør, der ikke har gyldigt kørekort til den pågældende køretøjskategori.

For at øge muligheden for at kontrollere, at der ikke sker en sammenblanding af individuelle køretimer under den grundlæggende kvalifikationsuddannelse eller intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse med køretimer til f.eks. erhvervelse af kørekort, overvejer Færdselsstyrelsen ved en revision af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører, at stille krav til særskilt registrering af individuelle køretimer under uddannelsen på tilsvarende vis, som der er krav til registrering af individuelle køretimer til erhvervelse af kørekort.

Færdselsstyrelsen, Juridisk afd.  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
1304 København K

12. februar 2007  
jhs  
jhs@danskerhverv.com  
Deres ref. 2005-200-68

### **Høring om udkast til ændring af lov om godskørsel og buskørsel vedrørende finansiering af indførelse af kvalifikationskrav til erhvervschauffører i henhold til direktiv 2003/59/EF**

Dansk Erhverv har modtaget Færdselsstyrelsens mail af 24. januar 2007 vedrørende ovennævnte.

Forslaget vedrører gennemførelse af direktivbestemmelserne, der stiller krav om udvidede uddannelses- og kvalifikationskrav for erhvervschauffører.

Dansk Erhverv støtter grundlæggende disse krav og kan derfor i det hele støtte implementeringen af direktivet i Danmark for så vidt angår de faglige og uddannelsesmæssige aspekter.

Finansieringen af kravene søges gennemført ved indførelse af et gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser.

Dansk Erhverv kan ikke støtte indførelse af et gebyr for udstedelse.

En af konsekvenserne af ordningen vil være forøget færdselssikkerhed. Den samfundsmæssige gevinst herved vil langt overstige meromkostningen for administration af ordningen, hvorfor ordningen samlet set vil give overskud for samfundet.

Samtidig findes det principielt problematisk at de direkte omkostninger ved denne samfundspålagte byrde skal betales af erhvervslivet, der i forvejen kæmper med arbejdskraftmangel og stærkt øgede administrative omkostninger og produktivitetshæmmende tiltag som følge af diverse myndighedskrav.

Dansk Erhverv finder det endvidere kritisabelt at man ved forslaget ændrer inddrivelsesmetoden både for dette og andre – pt. uudnyttede – gebyrhjemler i lovgivningen. Lovgivningen bevæges dermed ud på en glidebane, hvor en indførelse af gebyrer på dette område vil kunne benyttes som argumentation for genindførelse af gebyrer på eksempelvis tilladelsesområdet for bus- og godslovgivningen.

Endelig vil en stor del af de foreslåede gebyrer erfaringsmæssigt gå til administration af gebyrordningen. Det findes uhensigtsmæssigt idet man dermed blot beslaglægger yderligere



personaleressourcer til administration både i den offentlige og private sektor.

Indførelse af ovennævnte ordning vil medføre en produktivtetsnedgang i transporterhvervet. Denne nedgang opvejes som ovenfor nævnt samfundsmæssigt set af de færdselssikkerhedsmæssige fordele ved ordningen. Erhvervet vil dog isoleret set igen skulle bære en produktivtetsnedgang på et tidspunkt, hvor blandt andet udbuddet af chauffører og disses produktivitet er for nedadgående.

Dansk Erhverv finder det derfor dobbelt uhensigtsmæssigt at man forstærker erhvervsbelastningen yderligere ved at pålægge gebyrer og derudover forøger erhvervets administrative byrder samtidig med at den indtægtsfremgang det offentlige vil få ved indførelse af gebyrer for en stor del sluges af administration og beslaglæggelse af medarbejdere til administration og inddrivelse.

Dette svar er sendt såvel pr. email som ordinær post.

Med venlig hilsen  
Dansk Erhverv



Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent





Brancheforeningen  
Dansk Kollektiv Trafik

Færdselsstyrelsen, Juridisk afdeling  
Adelgade 13  
1304 København K

(per e-mail via [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk))

Dato: 8. februar 2007  
Vores ref.: PEH/

**Vedr.: Høring vedr. forslag til ændring af busloven og godskørselsloven  
(grundlæggende kvalifikations- og efteruddannelseskrav til chauffører)**

Brancheforeningen DKT takker for det fremsendte materiale, jf. mail fra Anne Greve af 24. januar 2007. Det fremsendte høringsmateriale omfatter ændringer i busloven og godskørselsloven, der følger efter gennemførelse af direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003, herefter udmøntet i bekendtgørelse nr. 880 af 18. august 2006.

Vi har med glæde bemærket, at flere af vores bemærkninger ved høringen i forbindelse med bekendtgørelse nr. 880, er indarbejdet. Vi har bl.a. af den årsag kun enkelte kommentarer til de foreslåede ændringer, og i den forbindelse kun i forhold til busloven.

Vi bemærker, at der er foreslået et længere tidsforløb for den praktiske gennemførelse af efteruddannelsen. På busområdet må der forventes at skulle efteruddannes 1500 til 2000 chauffører per år, hvilket der efter vore oplysninger må forventes at være kapacitet til hos eksisterende kursusudbydere, såsom Uddannelsescentret for Kollektiv Trafik. Vi vil dog under alle omstændigheder anbefale, at der skabes mulighed for en vis fleksibilitet i forhold til de i loven foreslåede tidskrav.

Vi noterer også, at der med loven gives ministeren adgang til at fastsætte regler om gebyrer for udstedelse af kvalifikationsbeviser. I bemærkningerne til loven (side 8), anslås endvidere gebyrets størrelse (ca. kr. 500,00). Vi skal i lighed med vort foregående høringssvar bemærke, at der eksisterer en speciel problematik i forhold til eksisterende kontraktforhold mellem entreprenører og offentlige trafikkøbere, der således vil medføre krav om kompensation for lovudløste omkostningsstigninger. Vi forudsætter endvidere, at et eventuelt gebyr ikke pålægges moms, da det vil forøge vore medlemmers omkostninger yderligere.

DKT har noteret sig, at det efter lovforslagets § 22, stk. 3, er arbejdsgiverens ansvar, at lovforslagets bestemmelser overholdes. Vi har endvidere noteret, at arbejdsgive-

Brancheforeningen  
Dansk Kollektiv Trafik  
Sundkrogskaj 20  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
[dkk@hts.dk](mailto:dkk@hts.dk)  
[www.dkt.hts.dk](http://www.dkt.hts.dk)

ren efter lovforslagets § 22, stk. 3, kan straffes med bøde, "selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsættelig eller uagtsom".

DKT forudsætter i den forbindelse, at en arbejdsgiver efter lovforslagets bestemmelser *alene* kan idømmes en bøde, hvis der foreligger grov uagtsomhed eller fortsæt fra arbejdsgivers side. DKT finder således, at lovforslaget bør revideres på dette punkt.

Vi står naturligvis til rådighed i den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen

Direktør

[peh@hts.dk](mailto:peh@hts.dk)

Telefon: 7733 4672

Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
1304 København K  
Att. Anne Greve

Ellested, den 11. februar 2007  
RA/tk

**Vedr.: Høring vedrørende ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører**

Dansk Kørelærer-Union skal hermed fremkomme med bemærkninger til det fremsendte udkast til ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører

Det fremgår af det fremsendte udkast, at transport- og energiministeren kan uddelegere hele eller dele af administrationen af bestemmelserne om grundlæggende kvalifikationskrav til chauffører til andre offentlige myndigheder, samt private organisationer og virksomheder, samt at disse kan træffe afgørelser i medhør af administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre direktiv 2003/59/EF.

Dansk Kørelærer-Union kan ikke tilslutte sig, at der gives private organisationer og virksomheder mulighed for at varetage administrationen af hele eller dele af opgaven med at gennemføre ovennævnte direktiv, og vi skal derfor anbefale at både ansvaret og administrationen forbliver i offentligt regi.

Dansk Kørelærer-Union skal endnu en gang anfægte sammenblandingen af køretimer i forbindelse med erhvervelse af kørekort og de i denne bekendtgørelse nævnte individuelle køretimer. Den på nuværende tidspunkt anvendte praksis med at konvertere denne bekendtgørelses individuelle køretimer om til praktiske lektioner i forbindelse med erhvervelse af kørekortet anses stadig ikke at være i overensstemmelse med bekendtgørelsen indhold og intention.

Det skal bemærkes, at den i EU- direktivet krævede kørsel er ” erhvervsmæssig ekstra sikkerhedskørsel”, dvs. der skal indøves øget sikkerhedskørsel, erhvervstilrettet kørsel, manøvreringskørsel mv., elementer som ligger væsentlig udover ”kørekortskørsel”. Derfor er det ikke alene ud fra lovmæssige bestemmelser jvf. kørekorts bekendtgørelsen, at denne sikkerheds- og erhvervsmæssige kørsel ikke kan varetages så længe kørekortuddannelsen afvikles, men både opædagogisk og indlæringsmæssigt forkert at påbegynde indlæringen af den udvidede sikkerhedskørsel så længe grundkvalifikationen (køreuddannelsen) ikke er tilendebragt.

Dansk Kørelærer-Union ser frem til, at denne bekendtgørelse ændres således, at der bliver en klar adskillelse mellem de to former for kørsel.

Med venlig hilsen  
Dansk Kørelærer-Union

René Arnt  
Landsformand



Dansk Transport og Logistik  
Grønningen 17  
Postboks 2250  
DK-1019 København K  
Telefon: +45 70 15 95 00  
Telefax: +45 70 15 95 02  
E-mail: dtl@dtl-dk.dk  
Internet: www.dtl-dk.dk

Færdselsstyrelsen  
Att.: Anne Greve

Sendt pr. e-mail til: [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

Deres ref.:

Vor ref.: tih/aj

Jour. nr.: 07-460504-001

Dato: 12-02-2007

### **Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel.**

Dette høringssvar er udarbejdet i fællesskab mellem Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD).

Med e-mail af 24. januar 2007 har Færdselsstyrelsen anmodet både DTL og ITD om en udtalelse over ovennævnte ændringsforslag i forbindelse med styrelsens gennemførelse af direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer.

Idet vi skal henvise til DTL og ITDs tidligere høringssvar af 13. juli 2006 vedrørende høringen over forslaget til selve bekendtgørelsen, skal vi hermed fremkomme med bemærkninger til de foreslåede ændringer til lov om godskørsel.

DTL og ITD er som udgangspunkt meget positive over for indførelsen af de i direktivet nævnte kvalifikationskrav til erhvervschauffører. Dog finder vi, at de nævnte forslag til ændring af lov om godskørsel virker meget drastiske i forhold til hensigten, og kan medvirke til, at erhvervet generelt kan få en negativ indstilling til indførelsen af uddannelserne.

Af udkastet til ændringsforslaget fremgår, at det påtænkes at indsætte en yderligere bemyndigelse til transport- og energiministeren i godskørselslovens § 10, stk. 1, om at ministeren kan fastsætte regler om gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviser til chauffører samt at ændre § 10, stk. 2, således, at gebyrer med tillæg af renter efter stk. 1 kan inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden ved udpantning eller ved lønindeholdelse m.v.

For så vidt angår et gebyr for udstedelse af kvalifikationsbeviset, må DTL og ITD tage skarp afstand fra indførelse af en betaling, som vi finder ikke harmonerer med regeringens indførelse af skattestoppet. Der er jo her tale om et lovmæssigt krav til erhvervet, og vi har i vort tidligere høringssvar gjort opmærksom på vor betænkelighed ved hvilke ekstra omkostninger erhvervet bliver pålagt ved indførelse af uddannelserne. Vi finder, at den samfundsmæssige gevinst i form af færre trafikulykker og mindre forurening, som jo er det basale grundlag for selve direktivet, må anses at give en så stor samfundsmæssig gevinst, at det langt vil overstige den pris, det vil koste at etablere uddannelserne. I det hele finder DTL og ITD, at erhvervet bidrager til direktivets gennemførelse med store ekstraomkostninger i form af en ekstra lønudgift i den uge, hvor

chaufføren er på efteruddannelse. Her er arbejdsgiveren i henhold til overenskomsten forpligtet til at betale løndifferencen mellem kursusgodtgørelsen og chaufførens normale løn, ligesom virksomheden skal ansætte en erstatningschauffør i den periode, hvor den faste chauffør er på kursus.

Med hensyn til en bemyndigelse til inddrivelse af et eventuelt pålagt gebyr, finder DTL og ITD, at der i forvejen findes så klare retningslinier for inddrivelse af gæld til det offentlige, som kan sættes i værk, såfremt en person ikke betaler sine forpligtelser. Forslaget om mulighed for lønindeholdelse kan DTL og ITD slet ikke gå ind for, idet det kun vil medføre endnu en administrativ byrde for arbejdsgiverne, hvilket regeringen selv har givet erhvervslivet løfte om at undgå.

Af ændringsforslaget fremgår endvidere, at der i lovens § 17 foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter en arbejdsgiver kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsættelig eller uagtsom (objektivt ansvar).

En sådan sanktion finder DTL og ITD helt urimelig, som ikke kan accepteres. Det må være chaufførens eget ansvar at sikre sig fornyelse af sit kvalifikationsbevis, ligesom det vil være det med hensyn til fornyelse af kørekortet. Arbejdsgiveren er jo forpligtet til at skulle undvære chaufføren i forbindelse med dennes efteruddannelse ved fornyelsen af kvalifikationsbeviset. Henvisningen til, at det nuværende kvalifikationsbevis er sanktioneret med objektivt arbejdsgiveransvar er jo som udgangspunkt, at det henhører under køre- og hviletidsforordningen, men det anses ikke at være kvalifikationsbeviset, der har medført, at disse regler er blevet underlagt et objektivt ansvar. Ikke engang arbejdsgiverens pligt til at sikre sig, at chaufføren har sit kørekort er underlagt et objektivt ansvar. Branchen tager således kraftigt afstand fra, at der på endnu et område forsøges indført et objektivt ansvar.

Ydermere skal man være opmærksom på, at danske transportvirksomheder netop i disse år benytter mange forskellige chauffører, herunder vikarer samt chauffører, som man låner fra en anden godkendt vognmand. Herudover er der i international vejgodstransport ansat flere tusinde udenlandske statsborgere. I den situation vil det ofte være praktisk umuligt for den enkelte vognmand at kontrollere, at alle nævnte chauffører råder over kvalifikationsbeviser.

Ændringsforslaget lægger endvidere op til, at der indsættes en ny § 16 c., hvor transport- og energiministeren kan bemyndige andre offentlige myndigheder samt private organisationer og virksomheder til at varetage administrationen og træffe afgørelser i medfør af de administrative bestemmelser, der er fastsat for at gennemføre direktivet. I den forbindelse kan ministeren fastsætte nærmere regler for deres virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne.

Som det fremgår af vort tidligere høringssvar af 13. juli 2006 kan vi gå ind for dette forslag, da det giver mulighed for udlicitering af offentlige opgaver. Dog skal det blot sikres, at det er Færdselsstyrelsen, der har den overordnede kontrolmyndighed i forhold til bekendtgørelsens bestemmelser.

Forslaget om at give transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om kvalifikationskrav i en ny § 16 d. finder DTL og ITD også relevant. Dog skal det foreslås, at erhvervets organisationer inddrages i dette arbejde, så indholdet bliver så relevant som muligt både for samfund, chauffør og virksomhed.





Endelig er i bemærkninger til lovforslaget indsat et forslag om indfasning i efteruddannelsesordningen. Denne indfasning har vi, som det fremgår af vort høringssvar af 13. juli 2006, fundet vigtig, da man ellers kan risikere, at hovedparten af de personer, der skal på efteruddannelseskursus, vil vente til sidste øjeblik, hvorved der vil opstå store kapacitetsmæssige problemer. Dog var der fra starten lagt op til en overgangsperiode på 7 år, som nu synes nedsat til 5 år. Denne ændring har vi ikke indvendinger i mod, når blot det sikres, at den uddannelsesmæssige kapacitet og kvalitet er til stede. Med hensyn til forslaget til indfasning baseret på fødselsdato, finder vi dette som et udmærket kriterium, men vil foreslå, at kriteriet ikke fastsættes alt for stramt, så der ikke er mulighed for at få dispensation, hvis der er særlige forhold, der taler for det. Dette kunne blandt andet være nyansatte chauffører, som har erhvervet kørekort før indførelsen af kvalifikationskravet.

Både DTL og ITD står naturligvis til rådighed med mere uddybende svar, såfremt det ønskes.

Med venlig hilsen  
Dansk Transport og Logistik

Tim Hansen

Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
1304 København K

12. februar 2007

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 23

Dir. fax  
+45 45 27 09 88

E-mail  
laj@fdm.dk

## **Høring vedr. forslag til lov om ændring af busloven og godskørselsloven.**

FDM har modtaget høringsdokumenterne i forbindelse med de foreslåede ændringer af busloven og godskørselsloven. Vi kan som udgangspunkt tilslutte os forslagene for så vidt angår den erhvervmæssige kørsel.

Når vi derimod nærlæser bemærkningerne, fremgår det på side 9 under pkt. 3.4 kvalifikationskrav til chauffører, at uddannelsesdirektivet og bekendtgørelse om kvalifikationskrav til erhvervschauffører ikke stiller krav til chauffører, når det gælder ikke erhvervmæssig kørsel. På trods deraf foreslås det, at man opretholder de eksisterende alders- og erfaringskrav for buschauffører også ved ikke-erhvervmæssig kørsel.

Denne skærpeelse kan vi ikke tilslutte os. Vi finder tværtimod at man – når nu muligheden er tilstede – burde fjerne disse krav, når der er tale om ren privatkørsel. Det er efter vor opfattelse af færdselssikkerhedsmæssig interesse, at der skal gælde visse kvalifikationskrav til en chauffør, der udfører buskørsel for en institution, forening eller lignende, men det giver efter vor opfattelse ingen mening, at de samme krav skal gælde ved ren privat buskørsel, hvor det udføres i køretøjer med højst 16 siddepladser, og med de begrænsninger, der ellers er ved ikke-erhvervmæssig buskørsel eller privat buskørsel.

Vi finder derfor, at der ved denne lejlighed bør skelnes mellem erhvervmæssig – og privat buskørsel, som jo oftest udføres i køretøjer med kun 10-12 siddepladser.

Med venlig hilsen

Lars Ellegaard  
Chefjurist

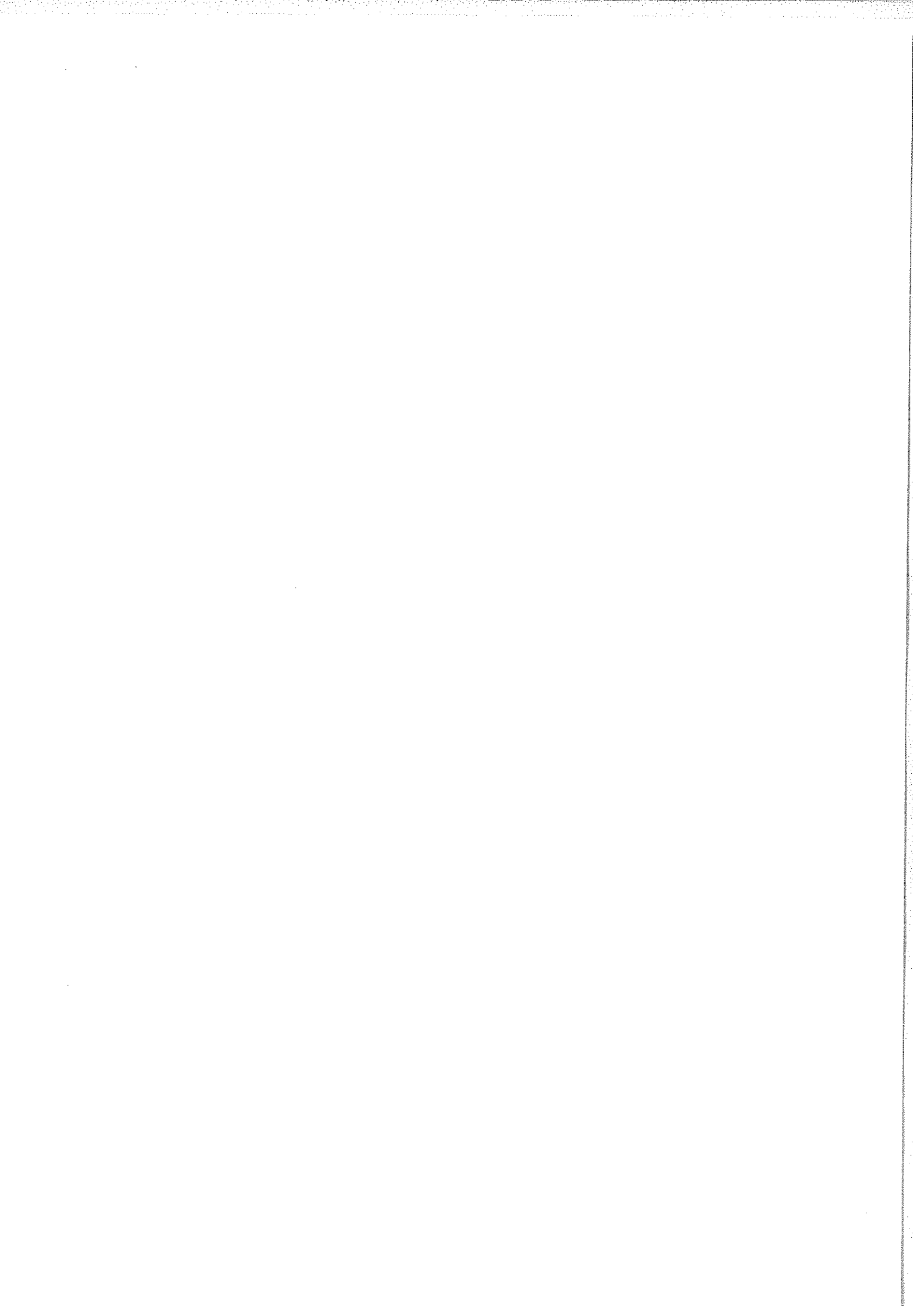
Juridisk og teknisk rådgivning

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40  
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K.  
Att.: Juridisk Afdeling

Dato: 9. februar 2007  
Vores ref.: AMK

■ **Høring vedrørende forslag til lov om ændring af busloven og godskørselsloven**

Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS har ved e-mail af 24. januar 2007 fra Færdselsstyrelsen modtaget ovennævnte høring vedrørende forslag til lov om ændring af busloven og godskørselsloven.

Lovforslaget har til formål at indsætte hjemmelsbestemmelser i busloven og godskørselsloven med henblik på at gennemføre de praktiske kvalifikationsordninger for chauffører i henhold til direktiv 2003/53/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelse for førere af visse køretøjer, som benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej.

Med lovforslagets § 1, nr. 5, og § 2, nr. 5, foreslås, at en arbejdsgiver bærer ansvaret for, at en chauffør er i besiddelse af det nødvendige kvalifikationsbevis. Arbejdsgiveren har således pligt til at påse, at chaufføren har erhvervet det fornødne kvalifikationsbevis.

HTS finder imidlertid ikke, at en arbejdsgiver skal kunne ifalde ansvar for, at en chauffør ikke medbringer det fornødne kvalifikationsbevis under kørsel, hvis arbejdsgiveren forud for kørslen har sikret sig, at den pågældende chauffør er i besiddelse af det påkrævede kvalifikationsbevis.

Det gælder eksempelvis i den situation, hvor en arbejdsgiver har fulgt kravene til kontrol af en chaufførs kvalifikationsbevis og har pålagt chaufføren at medbringe kvalifikationsbeviset under kørsel. Arbejdsgiveren bør i denne situation ikke kunne ifalde ansvar, med mindre der på grund af andre forhold er tale om grov uagtsomhed eller fortsæt. HTS mener, at lovforslaget bør præciseres på dette punkt.

Med lovforslagets § 1, nr. 2, og § 2, nr. 2, foreslås en adgang til at opkræve et formålsbestemt og omkostningsdækkende gebyr for udstedelse af det obligatoriske kvalifikationsbevis til chauffører. Gebyret sigter mod at dække de langsigtede gennemsnitlige administrationsomkostninger ved administration af kvalifikationsordningen.



HTS  
Handel, Transport & Service  
Sundkrogskaj 20  
Postboks 2608  
2100 København Ø  
Telefon 77 33 47 11  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

- HTS har under disse forudsætninger ikke kommentarer til lovforslagets bestemmelser om opkrævning af gebyrer, men forudsætter at gebyret ikke er momsbelagt.

Lovforslagets bemærkninger (pkt. 4) vedrører indfasning af efteruddannelsesordningen samt en reguleret tidsplan for afvikling af efteruddannelsen.

HTS har forståelse for, at en styring og ikke mindst tidsmæssig spredning af chaufførernes efteruddannelse er nødvendig. HTS finder imidlertid, at den foreslåede tidsplan bør være mere fleksibel og under alle omstændigheder give mulighed for at fravige den foreslåede regulerede tidsplan for chaufførers efteruddannelse under nærmere bestemte omstændigheder.

- Den foreslåede tidsplan bør eksempelvis kunne fraviges i tilfælde af mandskabsmangel eller i tilfælde, hvor det kan dokumenteres, at et efteruddannelseskursus er planlagt senest på den i tidsplanen anførte dato og gennemføres senest 6-12 måneder efter denne dato.

Ønsket om mere fleksibilitet i tidsplanen skal også ses i lyset af lovforslagets bemærkninger, hvoraf det fremgår, at den foreslåede regulerede tidsplan ikke opererer med en kortere tidsfrist (3 år) eller længere tidsfrist (7 år) for en chaufførs gennemførelse af efteruddannelse (set i forhold til tidspunktet for reglernes virkning), hvilket rent faktisk er muligt efter direktivet.

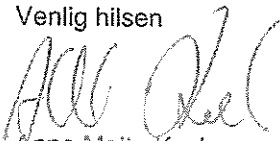
HTS finder ikke, at de nationale bestemmelser for gennemførelse af direktivet skal være strengere (heller ikke i tidsmæssig henseende) for arbejdsgiver og chauffør end det er foreskrevet efter direktivet. Lovforslagets bemærkninger bør justeres på dette punkt.

HTS har ikke bemærkninger til de dele af lovforslaget, som vedrører henholdsvis uddelegering i forbindelse med administration af kvalifikationsordningerne (pkt. 3.1) og fastsættelse af særlige kvalifikationskrav til chauffører (pkt. 3.4).

Det skal afslutningsvist bemærkes, at dette høringssvar er udarbejdet på vegne af blandt andet Danske Busvognmænd og Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik.

HTS stiller sig naturligvis til rådighed for eventuelle uddybende spørgsmål og ser frem til at følge den videre proces omkring lovforslaget.

Venlig hilsen



Anne Mette Koch  
Erhvervspolitisk konsulent



INDKOMMELT  
02 FEB. 2007  
FÆRDELSSTYRELSEN

Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
1304 København K.

1/1  
Sagsnummer  
97060-27506  
THECA

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax  
MLL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

/ . februar 2007

### **Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel i høring**

Movia har via høringsportalen erfaret, at ovennævnte lovforslag den 24. januar 2007 er sendt i høring med høringsfrist den 12. februar 2007.

Vi undrer os over, at høringslisten ikke omfatter en eneste af de nye trafikskaber, som ved lov er oprettet pr. 1. januar 2007, og minder i den forbindelse om, at Hovedstadens Udviklingsråd var på høringslisten, da den tilhørende bekendtgørelse var i høring i sommeren 2006.

Vi vil i Movia gennemlæse lovforslaget og fremkomme med eventuelle bemærkninger inden for fristen, og skal samtidig foreslå, at de nye trafikskaber fremover bliver hørt i forbindelse med fremsættelse af lovforslag, bekendtgørelser m.v. med konsekvenser for den kollektive trafik og trafikskabernes udførelse af deres lovgivne opgaver.

Venlig hilsen



Johannes Sloth

**Vedr. Færdselsstyrelsens udkast til forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel (kvalifikationskrav til chauffører m.v.)**

Fagligt Fælles Forbund (3F) tilslutter sig det overordnede formål med lovændringen – at tilstræbe bedre uddannede erhvervschauffører, såvel i Danmark som i hele EU.

I forhold til de foreslåede lovændringer bemærkes følgende:

1) Vedr. finansiering af omkostninger i forbindelse med ordningen. I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at den foreslåede hjemmel til opkrævelse af gebyr for udstedelsen af kvalifikationsbevis skal dække myndighedernes udgifter til blandt andet godkendelse af og tilsyn med uddannelsescentre, udvikling og vedligeholdelse af uddannelsesplaner, udarbejdelse og afvikling af prøver, registrering og udstedelse af beviser m.v. Endvidere anslås et prisniveau på gebyret på ca. 500 kr.

3F finder, at brugerbetalingen i forbindelse med ordningen ikke udelukkende skal komme fra gebyrbetalingerne. Nogle af udgifterne bør dækkes via betalinger fra uddannelsesstederne i forbindelse med ansøgning om godkendelse til at udbyde kvalifikationsuddannelserne, samt fra løbende årlige betalinger.

2) I forbindelse med vurderingen af lovforslagets konsekvenser finder 3F, at der til de positive økonomiske konsekvenser for det offentlige kan tilføjes, at indførelsen af ordningen også skønnes at indebære positive effekter med hensyn til chaufførernes sundhed. Endvidere, at øget fokus på lastsikring vil medføre højere transportkvalitet og dermed færre ulykker med manglende lastsikring som årsag.

Venlig hilsen  
Poul Christensen  
Konsulent  
3F

Poul Christensen  
Konsulent  
Fagligt Fælles Forbund  
Kampmannsgade 4  
1790 København V.  
Tlf. 88921074  
Mobil 21786444

**TRM Karoline Lolk**

**Sendt:** 7. februar 2007 16:51

**Til:** FS Anne Greve

**Cc:** crh@jm.dk; jm@jm.dk

**Emne:** SV: Høring vedr. forslag til lov om ændring af busloven og godskørselsloven

**docId:** http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK404303

**SJ:** -1

Karoline Lolk, Fuldmægtig

**Transport- og Energiministeriet, Erhvervs- og Færdselskontoret**

**Ministry of Transport and Energy**

Frederiksholms Kanal 27F

DK-1220 København K

Tlf.: +45 33923321

Fax: +45 33381435

e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Til Færdselsstyrelsen, att. Anne Greve.

Færdselsstyrelsen har med e-mail af 24. januar 2007 sendt forslag til lov om ændring af busloven og godskørselsloven i høring i Beredskabsstyrelsen med frist for fremsendelse af bemærkninger den 12. februar 2007.

Beredskabsstyrelsen skal i den anledning henlede opmærksomheden på, at der også er fastsat uddannelseskraV for førere af godskøretøjer i medfør af færdselsloven. I medfør af § 82, stk. 5 i bekendtgørelse nr. 1079 af 14. november 2005 af færdselsloven kan Justitsministeren fastsætte bestemmelser om transport af farligt gods. Justitsministeren har i medfør heraf udstedt bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, der indeholder bestemmelser om uddannelse af førere af køretøjer til vejtransport af farligt gods.

Med venlig hilsen

Majken Strange

Beredskabsstyrelsen

Forebyggelse

Datavej 16

3460 Birkerød

Tlf.: 45 90 62 10

E-post: [brs@brs.dk](mailto:brs@brs.dk)

**Fra:** FS Anne Greve [<mailto:ang@fstyr.dk>]

**Sendt:** 24. januar 2007 12:21

**Til:** Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik; Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik; Beredskabsstyrelsen ([brs@brs.dk](mailto:brs@brs.dk)); Beskæftigelsesministeriet; Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark; COII; Danmarks Transport Akademi; Danmarks Transport Forskning; Dansk Erhverv; Dansk FH raad; Dansk

## TRM Karoline Lolk

---

**Sendt:** 12. februar 2007 13:09  
**Til:** FS Anne Greve  
**Emne:** ændring af om buskørsel

**docId:** <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK406552>  
**SJ:** -1

Kære Anne Greve

I besvarelse af Deres skrivelse af 24/6 j.nr. fs om lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel henviser vi til tidligere korrespondance med hvilken vi har anmodet om ændring af kravet om hvidt og blåt kvalifikations for lejde busser med plads til 9-17 personer således at det at leje sidestilles med det at eje.

I praksis betyder det nuværende regelsæt f.eks., at den "rige" fodboldklub/institution, der ejer en bus vil brug for 9-17 personer kan transportere sine medlemmer/brugere i bussen, uden at det kræves, at chaufføren har hvidt/blåt kvalifikationsbevis. Den "fattige" klub/institution, der ikke ejer en tilsvarende bus, kan leje en sådan, men kun hvis chaufføren har hvidt/blåt kvalifikationsbevis. Det har de færreste, hvorfor realiteten er, at den "fattige" klub/institution er henvist til at leje en bus på 9-17 personer med chauffør hos en vognmand..

Dette er konkurrenceforvridende i forholdet mellem busudlejningsfirmaet og vognmanden til skade for busudlejningsfirmaet. Derfor har Danske Biludlejere via vor advokat, Ole Sigetty, advokaterne Nehmeth & Sigetty A/S klaget til Konkurrencerådet for ad den vej at få rettet op på dette misforhold.

Det ville dog være at foretrække hvis dette forhold kunne blive rettet i forbindelse med denne kommende ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel.

Vi er til rådighed hvis der er spørgsmål eller for yderligere drøftelser.  
Citat slut

Med venlig hilsen  
DANSKE BILUDLEJERE  
Poul Hansen  
Risvangen 26 - 2700 Brønshøj  
Mail: danske-biludlejere@mail.tele.dk  
Tlf.: 38 80 40 45 - Fax: 38 80 40 42