

## UDKAST

Adelgade 13  
1304 København K  
Telefon 3392 9100  
info@trafikstyrelsen.dk  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

Notat

Dato 11. februar 2011  
Sagsnr. FS200-000037  
Sagsbehandler LC

### Høringsnotat

vedrørende forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel  
(Vejtransportpakken)

#### 1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 22. december 2010 sendt udkast til forslag til lov om ændring af godskørselsloven og busloven til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. januar 2011.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig forslaget eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Dansk Taxi Råd

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra

- Dansk Erhverv
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Danske Busvognmænd
- Danske Speditører
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- FDL Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
- International Transport Danmark (ITD)

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Indkomne bemærkninger, der vedrører emner, der vil indgå i det forslag til ændring af godskørselsloven og busloven, som forventes fremsat i efteråret 2011, er ikke gengivet. Disse bemærkninger vil blive medtaget i arbejdet med det kommende lovforslag.

## 2. Teknisk tilretning af betingelserne for at udøve vognmandsvirksomhed som følge af forordning nr. 1071/2009

Dansk Erhverv og DTL har ingen bemærkninger til den tekniske tilretning.

Danske Busvognmænd kan generelt tilslutte sig de justeringer af busloven, der foretages som resultat af den nye forordning.

DI Transport har noteret sig, at der i forhold til bestemmelser om bortfald af tilladelser i overensstemmelse med forordningen fremover vil ske en tilbagekaldelse af tilladelser i tilfælde af konkurs, betalingsstandsning etc. I den forbindelse påpeger DI, at det forsat er nødvendigt at kontrollere reglerne og være kritisk i forbindelse med udstedelse af tilladelser i Trafikstyrelsen, så man f.eks. undgår planlagte konkurser, hvor der spekuleres i at opnå en konkurrencefordel ved at fortsætte i nye selskaber.

Trafikstyrelsen har igennem længere tid haft skærpet opmærksomhed i forbindelse med behandling af ansøgninger, hvor personkredsen tidligere har været involveret i driften af virksomhed med økonomiske vanskeligheder. Tilfælde, hvor personkredsen bag en vognmandsvirksomhed står bag en spekulativ langtidsplanlægning af en konkurs, lader sig efter styrelsens opfattelse vanskeligt regulere.

På et møde i januar 2010 erklærede den samlede transportbranche sig enig heri og i, at der ikke var behov for yderligere regulering af området. Branchen udtrykte samtidig tilfredshed med styrelsens skærpede opmærksomhed på konkurssager og styrelsens initiativer i den anledning.

## 3. Fastholdelse af de danske krav vedrørende restancer til det offentlige

Dansk Erhverv kan støtte kravet om, at en ansøger ikke må have betydelig forfalden gæld til det offentlige, og at en tilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

Danske Busvognmænd er enig i, at de nuværende danske krav fastholdes.

Danske Speditører kan støtte kravet, idet det synes velbegrunderet fortsat at regulere adgangen til at udøve godskørselserhvervet gennem kravet om begrænsning af gæld til det offentlige.

DTL har ingen bemærkninger.

ITD støtter forslaget om at bibeholde de eksisterende danske krav, da myndighederne hermed har et effektivt værktøj til at vurdere, om en virksomhed er økonomisk sund.

#### 4. Lempelse af egenkapitalkravet

Dansk Erhverv finder, at forslaget om en lempelse af egenkapitalkravet med fordel kunne drøftes med branchen og andre relevante parter, herunder med fokus på konkurrencesituationen, konkursrytteri, mulighederne for alternative løsninger og forbehold, som eksempelvis højere krav til vognmænd, der tidligere er gået konkurs.

Danske Busvognmænd finder, at de nuværende krav til egenkapital bør fastholdes. Det nuværende minimumskrav på 150.000 kr. er med til at sikre, at tilladelsesansøgeren har et tilstrækkeligt økonomisk fundament for at opstarte transportvirksomhed.

Danske Speditører kan tilslutte sig den ændrede udformning af egenkapitalkravet ud fra en samlet vurdering af hensynet til en økonomisk velfunderet dansk vognmandsbranche af høj kvalitet og med indgangskriterier, som ikke væsentligt adskiller sig fra, hvad der er gældende i det øvrige EU.

DI Transport deler ønsket om at tilpasse godskørselslovgivningen til EU-reglerne, så de danske regler ikke er diskriminerende over for danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre lande. Efter DI Transports opfattelse skal der være særdeles tungtvejende grunde til at fravige dette synspunkt, hvilket der ikke umiddelbart er i forhold til lovforslaget. DI Transport har noteret sig, at lovforslaget har givet anledning til betydelig diskussion inden for branchen og deltager derfor gerne i et møde, hvor branchen kan drøfte lovforslaget i sin helhed. Det er DI Transports vurdering er, at en lempelse af egenkapitalkravet kun i begrænset omfang vil have betydning for adgangen til markedet, da ændringen kun vedrører de første to tilladelser, og der samtidig er andre adgangsbarrierer i form af køb af materiel mv.

DTL finder ikke, at der er et påtrængende behov for at ændre reglerne for egenkapitalkravet sammen med tilpasningen til Vejtransportpakken. DTL foreslår derfor, at man udskyder denne del af forslaget til en grundig drøftelse i forbindelse med den senere planlagte ændring af bus- og godskørselsloven i efteråret 2011. En lempelse af egenkapitalkravet kan bidrage til, at det bliver væsentligt nemmere at blive

vognmand med en overhængende risiko for faldende kvalitet i erhvervet og tilknyttet dårligere image, som branchen som bekendt har brugt mange kræfter på at forbedre. Desuden vil der komme vognmandsvirksomheder, der er mindre velkonsoliderede. Risikoen for konkurs og konkursrytteri vil dermed blive større, medmindre man fra myndighedernes side sætter andre initiativer i værk for at sikre et bedre værn mod konkursrytteri.

3F anfører, at et højt egenkapitalkrav sikrer en vis robusthed i virksomhederne, hvilket forbedrer deres stilling i forhold til den europæiske konkurrence og vanskeliggør konkursrytteri.

FDL finder, at lovforslaget i dets nuværende udformning er et tilbageslag for danske vognmænd i forhold til den nuværende lov. Forholdene for danske vognmænd skal ikke forringes, men forbedres. Dette gøres ikke ved at slække på de økonomiske krav i forbindelse med erhvervelse af vognmandstilladelser.

ITD støtter forslaget, da foreningen finder, at danske regler ikke må diskriminere danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre medlemslande. Sikkerhedsstillelsens størrelse har ikke den store betydning i bedømmelsen af en virksomheds økonomiske formåen. Desuden sker der med forslaget en ligestilling mellem danske vognmænd og vognmænd i det øvrige EU. Derimod er det af betydning, at myndighederne er opmærksomme på virksomheder, der har til hensigt at udnytte systemerne, f.eks. ved konkursrytteri.

Der har på baggrund af høringssvarene været afholdt et møde mellem transportbranchen og Trafikstyrelsen for en yderligere drøftelse af forslaget om at lempe kravet til egenkapital.

Det er besluttet på nuværende tidspunkt ikke at lempe på egenkapitalkravet. Forslaget kan genovervejes i forbindelse med det forslag til ændring af godskørselsloven og busloven, som forventes fremsat i efteråret 2011.

## 5. Kursuskra­vet udgår

Dansk Erhverv finder, at der bør indledes en drøftelse og afvejning af branchens uddannelsesmæssige niveau, de sikkerhedsmæssige aspekter, mulige effekter på konkurrencesituationen samt andre elementer, der kunne være relevante for såvel transportudbydere som transportkøbere.

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig forslaget om, at kursuskra­vet udgår. En forudsætning herfor er dog, at det nuværende høje niveau for den kvalificerende prøve opretholdes.

Danske Speditører kan tilslutte sig den ændrede udformning af kvalifikationskra­vet ud fra en samlet vurdering af hensynet til en økonomisk velfunderet dansk vognmandsbranche af høj kvalitet og med ind-

gangskriterier, som ikke væsentligt adskiller sig fra, hvad der er gældende i det øvrige EU.

Dato 11. februar 2011

DI Transport deler ønsket om at tilpasse godskørselslovgivningen til EU-reglerne, så de danske regler ikke er diskriminerende over for danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre lande. Efter DI Transports opfattelse skal der være særdeles tungtvejende grunde til at fravige dette synspunkt, hvilket der ikke umiddelbart er i forhold til lovforslaget. DI Transport har noteret sig, at lovforslaget har givet anledning til betydelig diskussion inden for branchen og deltager derfor gerne i et møde, hvor branchen kan drøfte lovforslaget i sin helhed. DI Transport finder det væsentligt, at der er et højt uddannelsesniveau i branchen. Det er derfor afgørende, at niveauet i prøven fortsat afspejler disse ambitioner med henblik på at kunne levere gods- og logistikløsninger af høj kvalitet.

DTL finder ikke, at der er et påtrængende behov for at ændre reglerne for obligatorisk vognmandskursus sammen med tilpasningen til Vejtransportpakken. DTL foreslår derfor, at man udskyder denne del af forslaget til en grundig drøftelse i forbindelse med den senere planlagte ændring af bus- og godskørselsloven i efteråret 2011. Kravet om 3 ugers obligatorisk vognmandskursus er med til at sikre et vist fagligt niveau indenfor branchen. Man risikerer, at det høje niveau for den danske vognmandsbranche sænkes, uagtet at der fortsat er prøvekrav. En obligatorisk uddannelse sikrer, at alle har været gennem de for en vognmand relevante emner. Desuden bliver der også undervist i andet på vognmandskurset end emner, der er eksamen i, f.eks. økonomistyring.

Hidtil har alle kursusudbydere været godkendt af Trafikstyrelsen. Det formodes, at dette krav ikke opretholdes. Myndighedsgodkendelsen sikrer, at man på uddannelsesstederne har et vist minimumsniveau. Der er en åbenlys risiko for, at det ikke længere vil være tilfældet, og at der vil opstå mere eller mindre lødige kursusudbydere. For kommende vognmænd vil det derfor blive noget mere vanskeligt at sikre sig, at den valgte kursusudbyder har den fornødne kvalitet.

3F finder, at der fortsat skal være krav om vognmandskursus. Hverken de nu obligatoriske EU-chaufførkurser eller en generel teoretisk forretningsmæssig uddannelse bibringer det nødvendige vidensniveau, når det drejer sig om ledelse af en transportvirksomhed udsat for international konkurrence. 3F finder ikke, at et sådant krav er diskriminerende over for de danske vognmænd, men stiller dem tværtimod stærkere i konkurrencen.

FDL finder, at lovforslaget i dets nuværende udformning er et tilbageslag for danske vognmænd i forhold til den nuværende lov. Forholdene for danske vognmænd skal ikke forringes, men forbedres. Dette

gøres ikke ved forringelse af uddannelsen i forbindelse med erhvervelse af vognmandstilladelser.

Dato 11. februar 2011

ITD støtter forslaget, da foreningen finder, at danske regler ikke må diskriminere danske vognmænd ved at være strengere end nødvendigt i forhold til andre medlemslande. Foreningen understreger, at et godt uddannelsesniveau understøtter foreningens ønske om en høj konkurrenceevne for danske vognmænd. ITD finder det derfor nødvendigt, at niveauet i prøven som minimum afspejler de krav, der i dag stilles til viden for at blive vognmand.

Der har på baggrund af høringssvarene været afholdt et møde mellem transportbranchen og Trafikstyrelsen for en yderligere drøftelse af forslaget om, at kravet om obligatorisk kursus ophæves. De enkelte organisationers udtalelser på mødet afspejlede indholdet af de modtagne høringssvar.

Det er besluttet ikke på nuværende tidspunkt at ophæve kravet om obligatorisk kursus. Forslaget kan genovervejes i forbindelse med det forslag til ændring af godskørselsloven og busloven, som forventes fremsat i efteråret 2011.

# Bilag 1

Dato 11. februar 2011

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Erhverv

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik

Danske Advokater

Danske Biludlejere

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Danske Speditører

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening

Det Centrale Handicapråd

DI

DI Transport

Fagligt Fælles Forbund

FDL Frie Danske Lastbilvognmænd

International Transport Danmark

Kommunernes Landsforening

Landsorganisationen i Danmark

NOAH-Trafik

Rådet for Sikker Trafik