Mindre bøvl – mere vækst og mobilitet

Dansk Mobilitets forslag
til at bremse regeltsunamien

DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Indhold

Forord **3**

Dansk Mobilitets indsatsområder **4**

Det skal være slut med lovgivning der rammer ved siden af **6**
Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag 7
Vanvidsbilisme 7
Selvrisiko 10

Det skal være nemt at følge reglerne **12**
Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag 13
Brugerregistrering 13

Lovgivningen skal følge med tiden **15**
Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag 16
Udlejningsbiler og delebilsordninger 16
Udlejningsbekendtgørelsen 17

DANSK ERHVERV
April, 2025

Forord

Mobilitet er en grundsten i et moderne samfund – både for mennesker og virksomheder. Derfor er det også afgørende, at rammerne for mobilitet i Danmark er enkle, tidssvarende og understøtter udviklingen i stedet for at bremse den.

I en tid præget af geopolitisk uro, øget regulering og pres på erhvervslivets handlefrihed, er det vigtigere end nogensinde at sikre gode vilkår for danske virksomheder. Danmark er en lille, åben økonomi, og vores konkurrenceevne afhænger af, at virksomhederne har fleksible og forudsigelige rammer at arbejde under. Desværre går udviklingen i den modsatte retning. Regulering, kontroltryk og rapporteringskrav udgør en tung administrativ byrde, der både øger omkostningerne og mindsker handlefrihed og udviklingspotentiale hos virksomhederne.

En analyse fra Dansk Erhverv viser, at danske virksomheder ser lovgivning og regulering, som den største udfordring for deres omsætning og mulighed for at vækste. Når danske virksomheder oplever regler og administrative byrder, som står i vejen for vækst og udvikling, går det ikke kun ud over den enkelte virksomhed. Det skader det danske samfund, og i sidste ende den enkelte dansker.

Dansk Mobilitet oplever dagligt, hvordan uhensigtsmæssig lovgivning, skæv regulering og unødvendige administrative krav spænder ben for virksomheder, der forsøger at tilbyde effektive, grønne og kundevenlige mobilitetsløsninger. Regler, der ikke er gearet til virkeligheden – eller som rammer utilsigtet – skaber unødigt bøvl og hæmmer både innovation og drift.

Uanset om det gælder moms på tillægsydelser, brugerregistrering, teknisk kontrol eller skæv behandling af delebilsordninger, er det tydeligt, at der er behov for oprydning og forenkling. Det handler ikke om at fjerne kontrol eller kvalitetssikring – men om at sikre, at reguleringen giver mening i praksis, og at den bidrager til tryghed, ikke frustration.

Derfor har Dansk Mobilitet i samarbejde med Dansk Erhverv samlet dette katalog med principper og konkrete forslag, der skal gøre det lettere at drive mobilitetsvirksomhed i Danmark. Vi peger på områder, hvor der er behov for justering, og vi giver konkrete bud på, hvordan lovgivningen kan bringes i bedre balance – til gavn for virksomheder, kunder og samfundet som helhed.

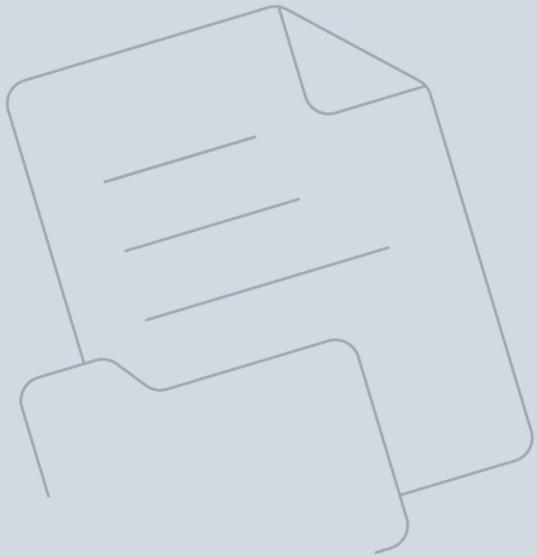
Vi håber, dette katalog kan være et konstruktivt bidrag til arbejdet med at skabe en erhvervsvenlig og fremtidssikret regulering af mobilitetsbranchen.

God læselyst!

DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Dansk Mobilitets indsatsområder



Der findes mange forskellige typer af administrative byrder. Dansk erhvervsliv møder det bl.a. i form af uklare kontrol og tilsyn, overrapportering og dokumentation, lange og komplicerede sagsgange samt administration af komplicerede regler og afgifter. Derudover oplever virksomhederne stigende administrative byrder, da myndigheder løbende skærper kravene til regelefterlevelse – selv uden ændringer i lovgivningen.

Mobilitetsbranchen er afgørende for grøn omstilling og fleksible transportløsninger, men hæmmes af voksende administrative byrder. Virksomhederne møder uklare kontrolkrav, dobbeltregistrering, overdreven dokumentation og komplekse regler om fx moms og brugerregistrering. Det skaber usikkerhed og øgede omkostninger – særligt for en branche, der lever af fleksibilitet og hurtig adgang til køretøjer.

Skal Danmark være blandt de førende inden for mobilitet og grøn transport, er der brug for en målrettet oprydning i unødvendige regler. Derfor har Dansk Mobilitet udpeget tre indsatsområder, hvor forenkling kan gøre en mærkbar forskel.

Det skal være slut med lovgivning, der rammer ved siden af

Lovgivning og tilsyn skal beskytte – ikke bremse. I mobilitetsbranchen oplever virksomheder i stigende grad, at regler og kontrol rammer skævt. Det sker, når ansvar placeres forkert, skærpes uden politisk behandling, og virksomheder stilles over for krav, de ikke har reel mulighed for at leve op til.

Når lovgivning rammer de forkerte eller udformes uden blik for branchens virkelighed, undermineres både retssikkerhed, tillid og regelefterlevelse. Derfor er det nødvendigt med en oprydning og et opgør med lovgivning, der – i stedet for at ramme hensigten – rammer ved siden af.

Det skal være nemt at følge reglerne

Når regler er uklare, unødigt komplicerede eller dårligt digitaliserede, bliver det unødvendigt svært for virksomheder at gøre det rigtige.

I mobilitetsbranchen oplever mange aktører, at regelefterlevelse kræver uforholdsmæssigt mange ressourcer – ikke fordi de ikke ønsker at overholde reglerne, men fordi lovgivningen er tung, upraktisk eller ude af trit med virkeligheden. Det skaber administrativt bøvl, usikkerhed og spildtid.

-og i værste fald tabt vækst og konkurrenceevne. Derfor er det afgørende, at reguleringen er enkel at forstå, let at administrere og understøttet af digitale løsninger, som gør det nemt at gøre det rigtige.

Lovgivningen skal følge med tiden

Lovgivning skal understøtte udvikling – ikke stå i vejen for den. For mobilitetsbranchen er det afgørende, at reglerne holder trit med virkeligheden, og at de ikke fastholder virksomheder i forældede rammer, der ikke længere matcher hverken marked, teknologi eller kundeadfærd.

I dag oplever udlejningsbranchen, at mange regler er udformet med udgangspunkt i traditionelle forretningsmodeller som leasing og ejerskab. Det giver store udfordringer for virksomheder, der arbejder med fleksible løsninger. Når reglerne forudsætter forældede procedurer, rammer det direkte ind i branchens mulighed for at tilbyde tidssvarende mobilitetsløsninger.
Lovgivning, der ikke følger med tiden, ender med at koste både virksomheder og samfundet dyrt – i form af højere priser, lavere fleksibilitet og dårligere udnyttelse af eksisterende transportressourcer.

90 tusinde

årsværk bruger dansk erhvervsliv årligt på at overholde regulering og administrative byrder. Det svarer omtrent til alle indbyggere bosat i Roskilde eller Herning Kommune.

49 mia. kr.

i lønomkostninger bruger dansk erhvervsliv årligt på at overholde regulering og administrative byrder. Det er penge, der i stedet kunne gå til investeringer i udvikling, innovation og vækst.

Det skal være slut med lovgivning der rammer ved siden af

Lovgivning bør være en ramme, der skaber tryghed og retning – ikke en spændetrøje, der bremser udvikling og gør det mere besværligt at drive virksomhed. Alligevel oplever mange mobilitetsvirksomheder, at reguleringen i praksis rammer ved siden af. Den tager ikke højde for virkeligheden på gulvet, men er formet efter antagelser og modeller, der ikke længere gælder.

Når regler bliver så komplekse eller rigide, at de ikke kan efterleves i praksis – eller rammer virksomheder, der gør alt for at overholde dem – går noget grundlæggende galt. Lovgivningen mister sin funktion som støtte og bliver i stedet en kilde til frustration, usikkerhed og fejl. Derfor er det afgørende, at ny regulering kan stå på mål med det problem, den forsøger at løse – og at eksisterende regler justeres, hvor de skaber unødige barrierer.

Dansk Mobilitets og Dansk Erhvervs principper

1. **Regler skal ramme handlinger – ikke uskyldige aktører.** Lovgivning bør målrettes dem, der faktisk overtræder reglerne og ikke dem, der uden skyld eller mulighed for indgriben rammes af andres handlinger.

2. **Lovgivning skal have klare formål og praktisk anvendelighed.** Regler bør være tydeligt koblet til et sagligt formål og kunne anvendes i praksis uden fortolkningsusikkerhed. Uklare eller indbyrdes modstridende krav svækker regelefterlevelsen.

3. **Regulering skal være fair. Regulering skal være retfærdig uanset forretningsmodel.** Regler skal udformes, så de gælder ens for sammenlignelige aktiviteter, uanset hvilken teknologi, løsning eller forretningsmodel der anvendes. Lovgivning må ikke utilsigtet skabe skæve konkurrencevilkår ved at favorisere én måde at organisere sig på frem for en anden. Det er afgørende for både innovation, ligebehandling og udvikling, at reguleringen er teknologineutral og kan rumme fremtidens løsninger.

4. **Konsekvenser skal vurderes bredt før indførelse af ny regulering.** Nye regler skal konsekvensvurderes – ikke kun for myndighedernes kontrol, men også for borgeres og virksomheders retssikkerhed, administrative byrder og muligheden for at overholde kravene i praksis.

DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag

I Dansk Mobilitet har vi identificeret en række områder, hvor der bør foretages en oprydnings- eller forenklingsindsats.

Nedenfor præsenteres konkrete forslag, der skal reducere byrderne ved ny regulering, styrke proportionalitetsprincippet, forbedre samarbejdet mellem myndigheder og fremme en mere konstruktiv dialog med erhvervslivet.

Det er ikke en udtømmende liste, men et vigtigt skridt mod en mere smidig og effektiv lovgivning- og regulerings. Derfor håber vi, at disse forslag kan være et udgangspunkt for ministeriernes videre arbejde med at lette byrderne og styrke samarbejdet.

Vanvidsbilisme

Straffen skal ramme vanvidsbilisten, ikke virksomheden
Vanvidsbilister skal væk fra vejene. Det skal lovgivning, der skal forhindre de tragiske sager og hasarderede kørsel ligeså. Den nuværende lovgivning om vanvidsbilisme har uhensigtsmæssige konsekvenser for branchen. Virksomheder får beslaglagt deres køretøjer, også selvom de har taget forebyggende tiltag. Som det ser ud nu, er rammerne meget snævre for, at bilen kan blive returneret til virksomhederne. Dette er til trods for, at virksomhederne har anvendt tro- og loveerklæringer og redegjort for, at kunden og medarbejderen ikke forventes at kunne forventes at erstatte bilens værdi. Den reelle lovovertræder - vanvidsbilisten er oftest den, der straffes mindst. Oftest går vanvidsbilisten fra retssagen med en mild dom og en erstatningspligt, som denne enten ikke vil være i stand til eller have et incitament til at opfylde. Branchen ser sig selv som en vigtig samarbejdspartner for at skabe trygge veje i Danmark og er meget optagede af dette. Men loven rammer skævt. Virksomheder får frataget et vigtigt arbejdsredskab, som de sandsynligvis aldrig får erstattet. Dermed straffes virksomheden og ikke den reelle lovovertræder.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Bestemmelsen om konfiskation overføres til loven om vanvidskørsel. Reglerne for vanvidskørsel bør ændres, så de i højere grad ligner det, der foreslås i loven om euforiserende stoffer således, at bilen ikke konfiskeres, hvis ejeren af køretøjet ikke vidste eller burde have vidst, at køretøjet ville blive anvendt til vanvidskørsel.

Branchen skal have redskaber til at sikre sig mod konfiskation
Der er brug for retningslinjer, der kan fortælle virksomheder, hvad de forventes at gøre forud for udlån og udlejning af køretøjer. Bilforhandlere og udlejningsselskaber lever af at tilbyde prøvekørsler, udlejning af biler til private og erhverv samt at medarbejdere kan køre i virksomhedens biler. Lovgivningen efterlader i sin nuværende form ikke virksomheder med mulighed for at tage forebyggende tiltag med den konsekvens at risikere store tab afhængig af bilens værdi. Vi er opmærksomme på, at der vil være et

erstatningskrav mod vanvidsbilisten, men det vil i de fleste tilfælde vise sig at være illusorisk at inddrive og vil betyde udgifter for virksomheden ifm. Inddrivelse, afbetalingsordninger og advokatudgifter. Derfor er det kun rimeligt for branchen at få en vejledning.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Oprette et register, hvor virksomheder med en kundes eller medarbejders samtykke kan få oplyst, hvorvidt en kunde eller medarbejder tidligere er dømt for grove færdselsforseelser.

Systemet bør indrettes således:

- Virksomheden indtaster brugerens CPR-nummer i et IT-system/app.
- Bilisten bekræfter med sit MitID, at virksomheden må tjekke brugerens oplysninger.
  Efter brugerens samtykke modtager virksomheden et grønt eller rødt svar:
  - Grøn: bilisten er ikke tidligere dømt for vanvidskørsel eller for en forseelse, der har medført frakendelse af kørekortet.
  - Rød: bilisten er tidligere dømt for vanvidskørsel eller for en forseelse, der har medført frakendelse af kørekortet.

Med et rødt svar vil virksomheden kunne tage særlige forholdsregler ifm. denne bilist, f.eks. at sende en medarbejder med på en prøvekørsel eller nægte udlån eller udleje at et køretøj. Tilsvarende vil den erhvervsdrivende kunne nægte medarbejdere adgang til virksomhedens køretøjer. Det understreges dog, at et register kun er en løsning for danske kunder eller medarbejdere, da et register ikke ville kunne vise data om udlændinge f.eks. turister der vil leje en bil.

Der bør udarbejdes en vejledning til branchen

Der bør være en vejledning for, hvordan branchen skal forholde sig, når de udlejer eller udlåner køretøjer. Såfremt denne vejledning følges, skal den erhvervsdrivende ikke få konfiskeret et køretøj, der har været anvendt til vanvidskørsel – medmindre der er særlige omstændigheder som tilfælde af gentagelse. Det skal være muligt for den erhvervsdrivende at sikre sig, at den person, der får udleveret køretøjet, er bekendt med reglerne om vanvidskørsel, og de konsekvenser, det medfører, hvis de gør sig skyldige i det.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Der udarbejdes en vejledning med følgende indhold:
    - Der skal altid fremvises et gyldigt kørekort. Enten fysisk eller digitalt via en godkendt app, som allerede er et krav i udlejningsbranchen jf. udlejningsbekendtgørelsens §5.
    - Lejeren skal have forevist en standardiseret tro- og loveerklæring, hvori denne gøres bekendt med reglerne om - og konsekvenserne af - at køre vanvidskørsel. Samtidig skal bilisten skrive under på ikke tidligere at være dømt for vanvidskørsel. Denne tro og love-erklæring dateres og underskrives derefter af begge parter. Såfremt der er tale om ikke-dansktalende personer, skal disse gøres bekendt med reglerne og få forelagt erklæringen på engelsk.
    - I forhold til den erhvervsdrivendes medarbejdere skal disse gøres bekendt med reglerne og underskrive en erklæring. Derudover skal de, i personalehåndbog eller gennem særskilt skriftlig instruks, gøres bekendt med ovenstående procedure, når en person ønsker at få udleveret et køretøj.

Regler og praksisændringer må ikke ske gennem bagdøren

Lovgivning og praksisændringer med væsentlige konsekvenser for virksomhedernes økonomi og regelefterlevelse skal ske på et gennemsigtigt og politisk forankret grundlag. Det er afgørende for virksomhedernes retssikkerhed, at ændringer i myndighedernes fortolkning ikke indføres stiltiende via administrative vejledninger eller tekniske opdateringer.

Når praksis flyttes gennem ændringer i eksempelvis den juridiske vejledning – uden politisk behandling, konsekvensvurdering eller overgangsperiode – risikerer det at underminere både forudsigeligheden og tilliden til systemet. Det skaber usikkerhed om gældende ret og gør det umuligt for virksomheder at planlægge og indrette sig korrekt.

CASE:

Moms på forsikringsydelser ved billeje

I 2024 ændrede Skattestyrelsen fortolkningen af moms på forsikringsydelser ved biludlejning gennem en ny formulering i den juridiske vejledning. Fremover skulle forsikring indgå som en momspligtig del af billejen – i stedet for at blive betragtet som en selvstændig, momsfri ydelse.

Ændringen blev ikke politisk behandlet og skete uden overgangsordning – trods betydelige konsekvenser for branchen og potentielt bagudrettede krav. Sagen illustrerer behovet for, at praksisændringer med økonomisk og retlig betydning sker åbent og forudsigeligt, med mulighed for tilpasning og med respekt for gældende EU-principper om moms på forsikring.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Væsentlige praksisændringer skal ske gennemsigtigt og med politisk inddragelse.
- Ændringer skal altid konsekvensvurderes, også ift. konkurrence, retssikkerhed og administrative byrder.
- Der indføres overgangsordninger, så virksomheder har reel mulighed for at tilpasse sig.
- Reglerne bør præciseres, så det står klart, at biludlejningsvirksomheder kan formidle forsikringer momsfrit – også når forsikringen er obligatorisk. Det bør ikke afhænge af subjektiv vurdering af, om kunden kunne fravælge forsikringsselskab.

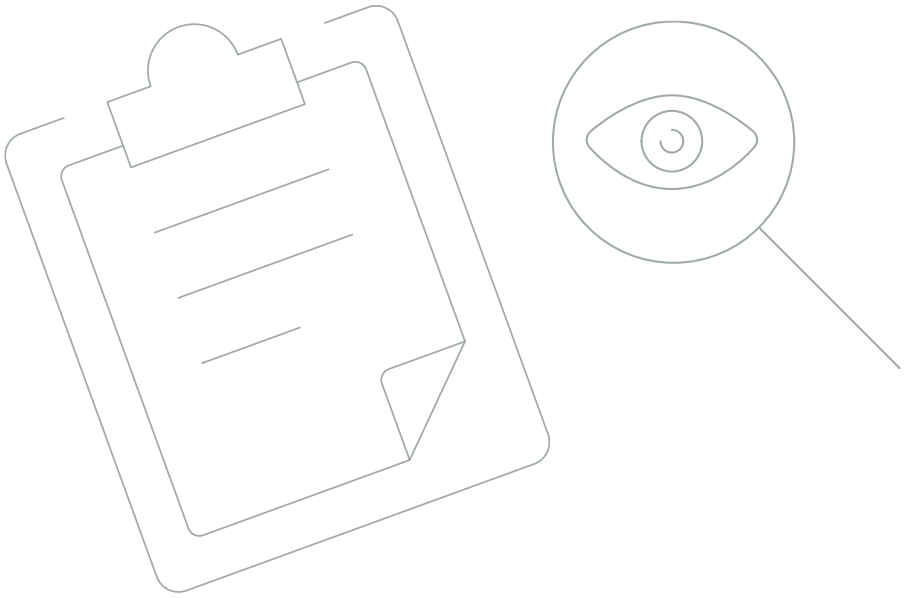
Selvrisiko

Selvrisikoen skal fjernes

I bekendtgørelsen om udlejning af motorkøretøjer uden fører er det fastsat, at virksomheder må fastsætte en selvrisiko på op til 5.000 kr. Dette beløb afspejler ikke de ændringer, der er sket i prisniveauet, siden det blev fastsat i 2009.

Mens omkostninger til reparationer, vedligeholdelse og andre driftsudgifter stiger over tid, er selvrisikoen forblevet uændret. Det skaber urimelige vilkår for udlejerne og underminerer branchens

konkurrencedygtighed, da virksomhederne må dække de stigende udgifter uden mulighed for at justere selvrisikoen tilsvarende.



Det skal være nemt at følge reglerne

De fleste virksomheder ønsker at overholde reglerne – men det kræver, at reglerne er til at forstå, administrere og anvende i praksis. Når regulering bliver unødigt kompliceret, upraktisk eller dårligt tilpasset branchens virkelighed, opstår der ikke bare frustration – men også fejl, øgede omkostninger og bremset udvikling.

I mobilitetsbranchen er fleksibilitet og hurtig adgang til køretøjer en forudsætning for forretningen. Alligevel oplever virksomhederne, at regler om fx brugerregistrering og udlejning er unødigt bureaukratiske og ikke tilpasset digitale arbejdsgange. Det skaber flaskehalse og administrative byrder, som i praksis står i vejen for effektive og konkurrencedygtige mobilitetsløsninger.

Hvis virksomhederne skal kunne levere moderne og bæredygtige transportformer, kræver det klare krav, enkel administration og regler, der er understøttet af digitale løsninger – ikke systemer, der låser dem fast i papirarbejde og manuelle processer.

Dansk Mobilitets og Dansk Erhvervs principper

1. **Administrative krav skal stå mål med formålet**. Det skal være tydeligt, hvorfor oplysninger indsamles eller processer skal følges. Administrative byrder skal altid kunne forsvares ud fra formål og nytteværdi.
2. **Dokumentation bør ske én gang – ét sted.** Det skal ikke være nødvendigt at dokumentere de samme oplysninger flere steder – fx både fysisk og digitalt. Et konkret eksempel er kravet om at udarbejde og opbevare en fysisk lejekontrakt, selvom alle oplysninger allerede er registreret i virksomhedens digitale systemer og kan dokumenteres ved forespørgsel. Sådanne dobbeltkrav skaber unødigt bøvl, koster ressourcer og øger risikoen for fejl – uden at styrke kontrollen.

DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag

I Dansk Mobilitet har vi identificeret en række områder, hvor lovgivningen skaber unødige administrative byrder for mobilitetsbranchen. Det gælder særligt krav til dokumentation, kontrol og registrering, som i praksis bliver mere komplekse end nødvendigt – ofte uden at bidrage til bedre regelefterlevelse

Branchen har brug for klare, enkle og anvendelige regler, der er til at arbejde med i en travl, digital og fleksibel hverdag. I stedet oplever mange, at reguleringen er præget af tunge processer, manglende koordinering og utilstrækkelig vejledning – især ved nye krav og fortolkninger.

Nedenfor præsenteres konkrete forslag til, hvordan regler kan forenkles og bringes bedre i tråd med branchens virkelighed. Målet er at reducere unødig administration, skabe tydeligere rammer og sikre, at reguleringen fremmer – ikke bremser – udvikling, drift og grøn omstilling i mobilitetssektoren.

Listen er ikke udtømmende, men et vigtigt skridt i retning af smartere og mere proportional regulering, der gør det lettere at drive mobilitetsvirksomhed i Danmark.

Brugerregistrering

Brugerregistrering skaber unødige barrierer for fleksibel mobilitet
Den nuværende regel om brugerregistrering stiller betydelige krav til udlejningsbranchen. I dag skal en person eller virksomhed registreres som bruger af et køretøj, hvis brugen overstiger 29 dage. Det har i praksis gjort det umuligt for udlejningsselskaber at tilbyde danske kunder – private, erhverv eller offentlige instanser – lejeforløb på over 29 dage, uden at påtage sig omfattende administrative opgaver og omkostninger. Reglen gælder dog ikke for udenlandske kunder, hvilket skaber en konkurrenceforvridning og stiller danske brugere dårligere end udenlandske.

Udlejningsbranchen adskiller sig fra leasing ved at tilbyde fleksible og kortsigtede løsninger, hvor kunderne hurtigt kan få adgang til et køretøj – ofte samme dag. Cirka 25 % af udlejningsflåden anvendes i mere end 29 dage, især af virksomheder, offentlige institutioner og aktører i fx kulturbranchen. Disse lejeforløb rammes direkte af kravet om brugerregistrering, hvilket undergraver en forretningsmodel, der netop er baseret på fleksibilitet frem for faste kontrakter.

De administrative konsekvenser er omfattende: Over 50.000 registreringer om året pålægges branchen, og alene omregistreringsgebyrer koster de fem største selskaber ca. 19 mio. kr. årligt – hertil kommer betydelige drifts- og håndteringsomkostninger. Samlet set presser kravet branchens konkurrenceevne, fordyrer fleksible mobilitetsløsninger og risikerer at koste arbejdspladser.

85%

af virksomhederne har oplevet en stigende kompleksitet i reguleringen inden for de seneste tre år. Det, sammen med lange sagsbehandlingstider, skaber betydelige udfordringer for erhvervslivet.

Lovgivningen skal følge med tiden

For at sikre en moderne, grøn og fleksibel mobilitetsbranche er det afgørende, at lovgivningen udvikler sig i takt med virkeligheden. Desværre er mange regler i dag udformet med udgangspunkt i forældede forretningsmodeller og teknologier. Det skaber barrierer for innovation og medfører skæve vilkår for virksomheder, der arbejder digitalt og fleksibelt.

Når eksempelvis udlejningsvirksomheder og delebilsordninger behandles forskelligt – trods stort set identiske funktioner – undermineres både lighedsprincippet og konkurrencen. Og når regler ikke afspejler den digitale udvikling i udlevering, betaling og brugerhåndtering, spænder det ben for effektive løsninger, der kunne aflaste både virksomheder, myndigheder og borgere.

Dansk Mobilitets og Dansk Erhvervs principper

1. **Regler skal tilpasses nutidens digitale virkelighed.** Lovgivning skal ikke stille krav om papirarbejde og fysiske procedurer, hvis processerne allerede er digitaliseret. Reguleringen skal kunne anvendes i en fuldt digital hverdag.
2. **Regler skal opdateres løbende.** Langvarig uændret regulering – som udlejningsbekendtgørelsen – må ikke fastholde en branche i forældede rammer. Når regler ikke følger med den teknologiske og markedsmæssige udvikling, underminerer det fair konkurrence, hæmmer innovation og svækker branchens levedygtighed. Tidssvarende regulering er en forudsætning for, at mobilitetsvirksomheder kan udvikle og tilbyde moderne løsninger, der matcher både forbrugernes behov og samfundets grønne ambitioner. Der skal være en fast praksis for løbende evaluering og opdatering.
3. **Forenkle og digitalisere regler og dokumentationskrav.** Regler bør gøres mere overskuelige, og der bør investeres i digitale løsninger, der kan lette indberetning og behandling.
4. **Der skal være fair og ensartede vilkår for konkurrence.** Ingen virksomheder bør få et forretningsmæssigt forspring alene fordi de falder uden for en regulering, som andre er omfattet af. Ens formål og funktion skal mødes med ens krav.
5. **Regulering må ikke hæmme grøn omstilling og fleksibilitet.** Regler skal understøtte – ikke modarbejde – de løsninger, der gør det nemt og attraktivt at vælge fælles eller delt mobilitet frem for at eje.

DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Dansk Mobilitets oprydnings- og forenklingsforslag

I Dansk Mobilitet har vi identificeret en række områder, hvor forældede regler, teknologisk ubalancerede krav og unødvendigt komplekse processer skaber barrierer for mobilitetsvirksomheder. Det går ud over branchens konkurrenceevne, hæmmer innovation og begrænser muligheden for at levere fleksible og bæredygtige løsninger til både private og erhverv.

Særligt udlejningsbekendtgørelsen illustrerer behovet for en regulering, der følger med tiden. Reglerne bør understøtte nutidens forretningsmodeller, digitale arbejdsgange og grøn omstilling – ikke holde fast i systemer, der tilhører en anden tid.

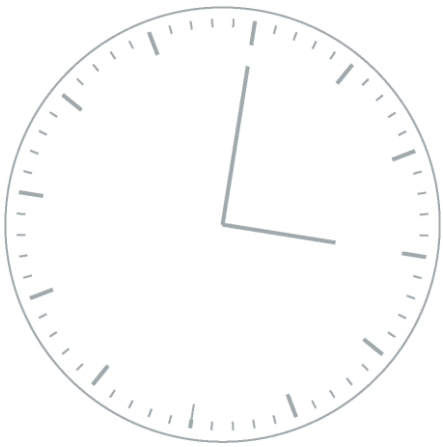
Nedenfor præsenterer vi en række konkrete forslag, der kan bidrage til at modernisere reguleringen, fjerne skæve vilkår og styrke mobilitetsbranchens muligheder for at udvikle nye løsninger. Det er ikke en udtømmende liste, men et vigtigt skridt i retning af en lovgivning, der er fleksibel, teknologineutral og gearet til fremtidens mobilitet.

Udlejningsbiler og delebilsordninger

Reglerne for udlejningsbiler og delebilsordninger skal ensrettes
Bekendtgørelsen om udlejning af motorkøretøjer uden fører stiller forskellige krav til udlejningsbiler og delebilsordninger. Udlejningsvirksomheder skal kræve fremvisning af kørekort jf. § 4 i bekendtgørelsen, hvilket delebilsordninger er undtaget fra. Det vil sige, at en delebilsordning blot skal have det registreret i deres database, hvem der har adgang til køretøjet. Udlejningsbiler er ligesom delebilsordninger en del af den grønne omstilling, hvor hvert køretøj udnyttes bedre og deles af mange. Alligevel stilles der færre krav til registrering og dokumentation til delebilsordninger end udlejningsbiler. Delebilsordninger er også undtaget § 5 om en skriftlig lejekontrakt, § 6 om opbevaring af en sådan kontrakt i minimum 5 år og § 10 om, at køretøjet kun må føres af personer, som angivet på lejekontrakten.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Udlejningsbiler og delebilsordninger bør sidestilles for at sikre lige vilkår for konkurrence og udvikling af innovative selvbetjeningsløsninger.



DANSK ERHVERV

DANSK MOBILITET
Mobilitetens Brancheorganisation

Udlejningsbekendtgørelsen

Forenkling af bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører
Den nuværende udlejningsbekendtgørelse har været gældende siden 2022, men bygger på regler, der stort set har været uændrede siden 2013. Bekendtgørelsen rækker ind over andre lovgivningsområder og giver uhensigtsmæssige konsekvenser ud over bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen tager ikke højde for nutidens markedsvilkår, har strammere regler end EU-reguleringen kræver, og skaber dermed unødvendige barrierer for udlejningsbranchen samt svækker konkurrenceevnen. Mange formuleringer i udlejningsbekendtgørelsen er ikke tidssvarende og afspejler ikke den digitale virkelighed. Udlejningsbekendtgørelsen skal moderniseres for at imødekomme de nævnte udfordringer. De nuværende regler er utidssvarende og har negative konsekvenser i form af højere udlejningspriser og færre fleksible løsninger som rammer både lejere og udlejere, hvilket gør det sværere at dække mobilitetsbehovet. Samtidig risikerer det at hæmme den grønne omstilling, da dyrere billeje kan skubbe flere mod bilkøb frem for delte mobilitetsløsninger.

Branchen skal operere under rimelige og tidssvarende vilkår for at kunne udvikle sig og imødekomme efterspørgslen. Det bør derfor være en prioritet at skabe rammer, der understøtter en fleksibel og konkurrencedygtig udlejningsbranche, til gavn for både private og erhvervslivet. Branchen ønsker at kunne levere innovative mobilitetsløsninger og bidrage aktivt til den grønne omstilling.

Dansk Mobilitet foreslår, at

- Udlejningsbekendtgørelsen revideres – og regelforenkles – så den afspejler de økonomiske realiteter og understøtter en mere fleksibel og konkurrencedygtig udlejningsbranche. Det vil lette udlejningsselskabernes administrative byrder og gøre det lettere at undgå misforståelser mellem myndighed og virksomhed.
- Reglerne for både udlån og korttidsleje af biler skal gennemgås med henblik på regelforenkling for at sikre bedre udnyttelse af bilerne. Herunder bl.a. præcisering af reglerne for udlevering og overdragelse af biler.
- Barrierer for puljebiler, som skal deles mellem en virksomheds ansatte, skal fjernes.
- Selvrisikoen, der ikke er ændret siden 2009, skal fjernes.
- Udlejningsbiler og delebilsordninger skal operere under lige vilkår.
- Fristen for brugerregistrering skal forlænges.