



Fremsat den 23. juni 2026 af Michael Nedersøe (DF), Alex Ahrendtsen (DF), Mikkel Bjørn (DF), Rune Bønnelykke (DF), Mikkel Dencker (DF), Allan Feldt (DF), Jan Herskov (DF), Julie Jacobsen (DF), Christian Kirk (DF), Peter Kofod (DF), Malte Larsen (DF), Morten Messerschmidt (DF), Søren Boel Olesen (DF), Mette Thiesen (DF) Anders Vistisen (DF), og Nick Zimmermann (DF)

Forslag til folketingsbeslutning om styrket regulering og kontrol på flekstrafikområdet

Folketinget pålægger regeringen inden udgangen af folketingsåret 2026-27 at fremsætte et lovforslag, der skal styrke reguleringen af og kontrollen med flekstrafikområdet ved at pålægge trafikselskaberne et klart ansvar, herunder ansvar for uanmeldte kontroller og kædeansvar. Lovforslaget skal indeholde skærpede krav til branchen, herunder uddannelse,

sprog, vandel, digitale kontrolsystemer og bedre mulighed for myndighedskontrol. Samtidig skal lovforslaget fastsætte krav til udbudsmodellen for flekstrafik, så der i højere grad lægges vægt på kvalitet og ordnede forhold frem for laveste pris.

Bemærkninger til forslaget

Bevæggrunden for nærværende beslutningsforslag er en række konkrete sager, der i den senere tid har været afdækket i medierne, herunder særlig sagerne fra Odense og den omfattende dækning af TV 2 Fyn («Forstå sagen: Her er alle afsløringerne om kritisable forhold i flextrafikken», tv2fyn.dk, den 18. april 2026). Disse sager har efter forslagsstillernes opfattelse tydeliggjort alvorlige problemer på flekstrafikområdet, herunder i forhold til omgåelse af regler, utilstrækkelig kontrol og uklare ansvarsforhold mellem de involverede aktører.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at flekstrafikområdet i dag er præget af så omfattende problemer, at området i praksis fungerer som et ureguleret marked. De alvorlige sager afdækket af medierne de senere år har vist, hvordan de gældende regler bliver systematisk omgået gennem brug af falske selvstændige, stråmandskonstruktioner og underbetaling af chauffører, som det bl.a. beskrives i artiklen »Organisationer kræver opgør med »flexfusk««, 3Ftransport.dk, den 28. maj 2026.

Et eksempel på udfordringerne på området er, at selv om der formelt stilles krav om overenskomst, er virkeligheden en anden. Priserne presses så langt ned, at det i praksis ikke er muligt at overholde reglerne. Dette understøttes af den omfattende mediedækning af området, hvor det fremgår, at laveste pris i udbuddene i praksis giver svigagtige aktører adgang til markedet («Hård kritik: – Kommuner accepterer løndumping og skattesnyd», tv2fyn.dk, den 2. marts 2026).

Der ses også konkrete eksempler på virksomheder, der kun har registreret ét årsværk i CVR-registeret, mens flere chauffører reelt er i drift. Det peger på, at der kan være en udbredt praksis med sort arbejde eller misbrug af offentlige ydelser som kontanthjælp, førtidspension eller fleksjob.

Formålet med dette beslutningsforslag er derfor at pålægge regeringen at fremsætte et lovforslag, der sikrer en markant styrkelse af regulering, kontrol og ansvar med henblik på at modvirke social dumping, snyd med skatte- og arbejdsmarkedsregler og sikre bedre kvalitet for borgerne.

Mangelfuld kontrol og uklart ansvar

Kontrollen på området er i dag utilstrækkelig og i realiteten virkningsløs. Anmeldte kontroller gør det muligt for virksomheder at tilpasse sig midlertidigt – eksempelvis ved hurtigt at udskifte chauffører – hvorefter forholdene igen ændres, når kontrollen er overstået.

Samtidig er ansvaret for området uklart. Som det fremgår af artiklen »Ingen er villige til at tage ansvaret«, skrev forælder om flextrafik-skandale – forstå rollerne i sagen«, tv2fyn.dk, den 17. maj 2026, peger de centrale aktører – trafikelskaber, tilsynsmyndigheder og minister – på hinanden, når der opstår problemer.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at denne fragmenterede ansvarsplacering i praksis har betydet, at alvorlige pro-

blemer har kunnet udvikle sig over længere tid uden effektiv indgriben. Samtidig efterlades borgere med oplevelsen af, at ingen tager et reelt ansvar for kvaliteten og sikkerheden i ordningen.

Uhensigtsmæssig udbudsmodel

Den nuværende udbudsmodel i flekstrafikken er problematisk, fordi den i praksis i høj grad baserer sig på laveste pris som afgørende kriterium. Det skaber et betydeligt pres på leverandørerne, som gør det vanskeligt at overholde gældende regler for løn- og arbejdsvilkår og sikre kvalitet i opgaveløsningen. Dette kan give uhensigtsmæssige aktører en konkurrencemæssig fordel, mens virksomheder, der driver en ordentlig og lovlig forretning, presses ud af markedet («Hvor mange sager skal der til, før politikerne rydder op i flextrafikken?», avisendankmark.dk, den 19. april 2026 og »Minister og Fynbus i slagsmål om ansvar for kontrakter med dømte selskabsejere«, tv2fyn.dk, den 22. april 2026).

Sagen fra Odense viser tydeligt, hvor galt det kan gå. Her vandt LS Busser et stort udbud hos FynBus ved at være omkring 30 mio. kr. billigere end det næstlaveste bud, jf. TV 2 Fyns artikel fra den 22. april 2026 som omtalt ovenfor.

Samtidig er der i sagen fra Odense alvorlige oplysninger om miljøet omkring brødrene bag selskaberne, herunder domme for økonomisk kriminalitet, konkurser med massiv gæld til det offentlige, mistanke om falske fakturaer, stråmænd og alvorlig narkokriminalitet («Flekstrafik-sagen er en »skandale« – det skal være slut med »mafiose folk««, TV 2 Fyn, den 1. maj 2026).

Et strukturelt problem – ikke kun enkeltsager

Eksemplet fra Odense står imidlertid ikke alene, og sagen kan efter forslagsstillernes opfattelse derfor ikke afvises som et enkeltstående tilfælde, jf. Dansk PersonTransports debatindlæg i Avisen Danmark som omtalt ovenfor.

Den samlede mediedækning af flekstrafikområdet peger på, at der i længere tid har været problemer med kontrol, kvalitet og ordentlighed i sektoren.

Dermed er der efter forslagsstillernes vurdering tale om et systemisk problem, hvor fragmenteret myndighedsansvar, incitamentet i udbudssystemet og utilstrækkelig kontrol samlet set skaber grobund for misbrug af systemet og uacceptabel praksis.

Behov for opgør med nuværende praksis

Der er derfor behov for et grundlæggende opgør med den nuværende praksis.

Forslagsstillerne finder, at følgende tiltag og hensyn bør indgå i arbejdet med at styrke reguleringen af flekstrafikområdet:

- Trafikelskaberne skal pålægges ansvar for at foretage systematiske og uanmeldte kontroller.

- Obligatorisk vognmandsuddannelse skal genindføres.
- Udbud skal ikke kun afgøres af laveste pris, men også bygge på en afvejning af pris, kvalitet og arbejdsvilkår.
- Der skal indføres chaufførkort med chip, så relevante oplysninger – herunder skatteforhold – kan kontrolleres effektivt.
- Sprogkrav skal håndhæves konsekvent af hensyn til borgernes tryghed.
- Der skal indføres en form for kædeansvar for trafikskaberne, eventuelt gennem en national kontrolinstans.
- Chaufførerne skal logge ind på en anordning, som kendes fra taxibranchen.

- Der skal indføres vandelskrav inklusive garantistillelse for alle biler i ordningen.

Det er forslagsstillernes klare overbevisning, at status quo ikke er holdbar, og at de eksisterende regler og krav på området har vist sig utilstrækkelige. Der er derfor et akut behov for markant skærpede krav, reel kontrol og et tydeligt ansvar hos trafikskaberne. Uden handling vil problemerne fortsætte – til skade for både chauffører, borgere og samfundet.

Skriftlig fremsættelse

Michael Nedersøe (DF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om styrket regulering og kontrol på flekstrafikområdet.

(Beslutningsforslag nr. B 21)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.