

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren<sup>1)</sup>

(Kontrol af arbejdstid)

#### **§ 1.**

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 1 i lov nr. 159 af 31. januar 2022, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 17 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«

#### **§ 2.**

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 2 i lov nr. 159 af 31. januar 2022, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 22 indsættes som *stk. 7*:

»*Stk. 7.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«

---

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020 nr. L 249, side 49.

### § 3.

I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren foretages følgende ændringer:

**1.** Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012. Direktiverne er optrykt som bilag til loven.«

**2.** I § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 ændres »(EØF) nr. 3820/85« til: »(EF) nr. 561/2006«.

**3.** § 1, stk. 2 og 3, ophæves.

**4.** § 3, stk. 1, affattes således:

»Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EF) 561/2006 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.«

**5.** I § 3 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., kan af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter fastsættes til højst seks måneder.«

**6.** § 7 ophæves.

**7.** § 8, *stk. 1*, affattes således:

»Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«

**8.** I § 8 indsættes som *stk. 3 og 4*:

»*Stk. 3.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf i form af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

*Stk. 4.* For overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

**9.** Efter § 8 indsættes:

»§ 8 a. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestrafen for overtrædelsen af den eller de andre love.

*Stk. 2.* Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelsen af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og overtrædelsen af den eller de andre love medfører frihedsstraf.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

§ 8 b. Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 4, stk. 1-3, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med denne lovs § 4, stk. 1-3.«

10. I § 9 indsættes efter »parter«: »og efter høring af Færdselsstyrelsen«.

11. Efter § 9 indsættes:

»§ 9 a. Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.«

## § 4.

Loven træder i kraft den 21. maj 2022.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. Indførelse af kontrol med arbejdstid*
    - 2.1.1. Gældende ret*
      - 2.1.1.1. Lov om arbejdstid*
      - 2.1.1.2. Kontrollen på køre- og hviletidsområdet*
    - 2.1.2. Vejpakken*
    - 2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikterne*
- 4. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven*
- 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 8. Klimamæssige konsekvenser*
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*
- 10. Forholdet til EU-retten*
- 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
- 12. Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

Baggrunden for lovforslaget er EU's vejpakke, der efter tre års forhandlinger blev vedtaget i juli 2020. Vejpakken indeholder ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, adgangen til godskørselsmarkedet, krav om grundlæggende arbejdsvilkår for udenlandske chauffører samt nye regler om kontrol med virksomheder.

Visse af Vejpakkens regler bl.a. vedrørende køre- og hviletid i vejtransport har været gældende siden sommeren 2020, og en del af Vejpakkens regler blev implementeret ved lov nr. 159 af 31. januar 2022. Med dette lovforslag implementeres den del af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, der fastsætter ændringer af reglerne om kontrol med arbejdstid for mobile lønmodtagere, der udfører vejtransportaktiviteter. Lovforslaget indfører som noget nyt myndighedskontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som er reguleret i lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (herefter lov om arbejdstid), samt i bekendtgørelse nr. 450 af 11. maj 2012 om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (herefter bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd). Dette sker som en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet. Formålet med denne udvidelse af kontrolelementerne i vej- og virksomhedskontrollen er at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Indførelse af kontrol med arbejdstid*

#### *2.1.1. Gældende ret*

##### *2.1.1.1. Lov om arbejdstid*

Lov om arbejdstid gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (herefter vejtransportdirektivet om arbejdstid). Loven hører under Beskæftigelsesministeriets ressort.

Lov om arbejdstid indeholder materielle regler om arbejdstid, pauser og natarbejde for mobile lønmodtagere. Til forskel fra køre- og hviletidsreglerne, hvor udgangspunktet for reguleringen er den mobile arbejdstagers køretid, er udgangspunktet for reguleringen i lov om arbejdstid den samlede arbejdstid, hvor den pågældende står til rådighed for sin arbejdsgiver, og arbejdstiden omfatter således både kørsel og andet arbejde som f.eks. af- og pålæsning.

Det fremgår af § 3, stk. 1, i lov om arbejdstid, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, og at der som udgangspunkt højst må arbejdes 60 timer i en enkelt uge. § 3 indeholder endvidere regler om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal registrere arbejdstiden for den mobile lønmodtager, og at den registrerede arbejdstid skal opbevares i to år. Derudover fremgår det af § 4, stk. 1, at den mobile lønmodtager ikke må arbejde mere end 6 timer i træk uden pauser, og af § 6, stk. 1, fremgår, at den mobile lønmodtagers daglige arbejdstid ikke må overstige 10 timer inden for et tidsrum på 24 timer, hvor der udføres natarbejde.

Det er i dag alene bestemmelserne om registrering og opbevaring af arbejdstid, jf. § 3, stk. 3 og 4, der er strafbelagt og kontrolleres af myndighederne. Der føres således ikke myndighedskontrol med de materielle regler om arbejdstid, pauser og natarbejde.

Lov om arbejdstid indeholder i § 1, stk. 2 og 3, en mulighed for, at arbejdsmarkedets parter kan implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster. Dette medfører, at de pågældende parter ikke er omfattet af en række bestemmelser i lov om arbejdstid i det omfang, at de kollektive overenskomster sikrer rettigheder, der svarer til vejtransportdirektivet om arbejdstid. Derudover giver vejtransportdirektivet om arbejdstid mulighed for, at der ved kollektive overenskomster kan vedtages undtagelser til reglerne om arbejdstid. Det følger således af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse kan vedtages undtagelser til hovedreglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde. Kontrollen med arbejdstid i de situationer, hvor vejtransportdirektivet om arbejdstid er implementeret ved kollektiv overenskomst, håndteres af arbejdsmarkedets parter i det fagretlige system.

Selvstændige vognmænd er ikke omfattet af lov om arbejdstid. Vejtransportdirektivet om arbejdstid er i forhold til selvstændige vognmænd implementeret med hjemmel i gods- og buskørselsloven ved bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, som henhører under Transportministeriet. Bekendtgørelsen regulerer arbejdstidsforholdene for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Opgaven med at kontrollere oplysninger om arbejdstid for selvstændige vognmænd ligger hos Færdselsstyrelsen.

#### *2.1.1.2. Kontrollen på køre- og hviletidsområdet*

Reglerne på køre- og hviletidsområdet findes bl.a. i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (herefter køre- og hviletidsforordningen).

Bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen suppleres af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (herefter takografforordningen).

Køre- og hviletidsbestemmelserne er umiddelbart gældende i dansk ret, idet disse er regulerede på forordningsniveau.

Køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen gælder - med visse undtagelser - for godstransport med lastbil og personbefordring med bus, og indeholder navnlig regler om, hvor længe en fører maksimalt må køre, og hvornår og hvor længe føreren skal hvile.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF

(herefter kontroldirektivet) fastsætter kravene til medlemsstaternes kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det følger af kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, at medlemsstaterne indfører en ordning med hensigtsmæssig og regelmæssig kontrol både på vejene og hos virksomhederne. Kontrollen skal hvert år omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer inden for alle de transportkategorier, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Det følger desuden af kontroldirektivets artikel 2, stk. 3, at hver medlemsstat tilrettelægger kontrollen på en sådan måde, at minimum 3 % af arbejdsdagene for førere af køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, kontrolleres, og at mindst 30 pct. af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres på vejene og mindst 50 pct. hos virksomhederne.

Endvidere følger det af kontroldirektivets artikel 9, stk. 2, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere.

Kontrol med overholdelse af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet udføres i dag henholdsvis i forbindelse med politiets vejkontrol og Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol. Det fremgår af kontroldirektivets bilag I, hvilke elementer, henholdsvis politiets vejkontrol (Del A) og Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol (Del B), skal indeholde.

Politiets vejkontrol omfatter i udgangspunktet alene kontrol af det standsede køretøj og føreren af køretøjet. Kontrollen foregår i praksis således, at kontrolmedarbejderen isætter sit kontrolkort i køretøjets takograf, hvorefter data fra takografen og førerkortet kan udlæses. Ved vejkontrollen kontrolleres bl.a. overholdelse af bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, om takografen er anvendt og betjent korrekt, om diagramark er udfyldt korrekt, og om takografen er manipuleret.

I den administrative virksomhedskontrol indkalder Færdselsstyrelsen virksomheder til kontrol. Det indebærer bl.a., at en virksomhed anmodes om at indsende diagramark og data fra førerkort og køretøjer for den i indkaldelsesbrevet anførte periode. Endvidere kan virksomhedskontrollen foregå på virksomhedens adresse med besøg fra Færdselsstyrelsen. Denne kontrol foregår under samme vilkår, som hvis virksomheden var blevet indkaldt til at indsende materialet til Færdselsstyrelsen.

I den administrative virksomhedskontrol kontrolleres samtlige af virksomhedens køretøjer, der er anvendt i kontrolperioden, ligesom de førere, der har ført virksomhedens køretøjer i kontrolperioden kontrolleres. I virksomhedskontrollen kontrolleres bl.a. overholdelse af bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, om takografen er anvendt og betjent korrekt, og om diagramark er udfyldt korrekt.

### *2.1.2. Vejpakken*

Som en del af Vejpakken er der med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (herefter direktiv (EU) nr. 2020/1057) vedtaget ændringer i kontroldirektivet. Ændringerne indebærer en udvidelse af vej- og virksomhedskontrollen, således at der indføres krav om kontrol af en række bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Det fremgår af præamblen til direktiv (EU) nr. 2020/1057, at en egnet, effektiv og konsekvent håndhævelse af arbejds- og hviletidsreglerne er afgørende for at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse, jf. præambelbetragtning nr. 26. Det er derfor ønskeligt at udvide anvendelsesområdet for de gældende håndhævelseskrav fastsat i kontroldirektivet til også at omfatte kontrol med overholdelse af arbejdstidsbestemmelserne i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 ændrer således i kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, hvoraf det kommer til at fremgå, at vej- og virksomhedskontrollen hvert år skal omfatte et bredt, repræsentativt udsnit af mobile arbejdstagere, førere, virksomheder og køretøjer, inden for alle transportkategorier, der er omfattet af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, og mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af vejtransportdirektivet om arbejdstid. Vejkontroller af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid skal dog begrænses til aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf. Omfattende kontrol af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid må kun foregå hos virksomhederne. Virksomhedskontrollen skal endvidere planlægges i lyset af tidligere erfaringer med forskellige transport- og virksomhedskategorier. Der foretages også kontrol hos en virksomhed, hvis der ved vejkontrol er konstateret alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne eller reglerne om arbejdstid i vejtransportdirektivet om arbejdstid, jf. kontroldirektivets artikel 6, stk. 1.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 ændrer endvidere i kontroldirektivets bilag I vedrørende elementerne i henholdsvis vej- og virksomhedskontrollen.

Det fremgår af ændringerne til kontroldirektivets bilag 1, del A, at vejkontrollen normalt skal omfatte kontrol af vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, litra a) om udvidet maksimal ugentlig arbejdstid på 60 timer; anden ugentlig arbejdstid som fastsat i vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4 og 5, kun hvor teknologi gør det muligt at kontrollere dette effektivt. Endvidere fremgår det af ændringerne til kontroldirektivets bilag 1, del B, at virksomhedskontrollen, udover de elementer, som er anført i del A, skal omfatte kontrol af overholdelse af krav fastsat i vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4 om gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, artikel 5 om pauser og artikel 7 om natarbejde.

Direktiv (EU) nr. 2020/1057 indfører endvidere en ny bestemmelse i kontroldirektivets artikel 2, stk. 3 a, hvorefter kontrollen af overholdelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid skal tilrettelægges under hensyntagen til det risikoklassificeringssystem, der er beskrevet i artikel 9 i kontroldirektivet. Efter artikel 2, stk. 3a, skal kontrollen målrettes en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

### *2.1.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Vejpakken indfører krav om kontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol.

Vejpakken indfører ikke ændringer i de materielle regler om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. Der er således alene tale om nye regler for kontrol med overholdelse af reglerne om arbejdstid, som har til formål at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger som følge af manglende overholdelse.



For at gøre det muligt at håndhæve og sanktionere overtrædelser af reglerne om arbejdstid, er der efter Transportministeriets vurdering behov for at foretage visse justeringer i den måde, hvorpå reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde er implementeret i dansk ret i dag.

I dag er det muligt for arbejdsmarkedets parter at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid i det omfang, at de pågældende kollektive overenskomster sikrer de rettigheder, der svarer til rettighederne i vejtransportdirektivet om arbejdstid.

Transportministeriet foreslår, at denne mulighed for at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af lov om arbejdstid, ophæves. Herefter vil lov om arbejdstid finde anvendelse for alle mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, jf. § 1, stk. 1, i lov om arbejdstid.

Vejtransportdirektivet om arbejdstid giver mulighed for, at arbejdsmarkedets parter ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan vedtage undtagelser til bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse, jf. direktivets artikel 8. Disse undtagelsesmuligheder kan endvidere fastsættes ved love eller administrative bestemmelser.

Transportministeriet foreslår, at der indsættes en hjemmel i § 3, stk. 6, i lov om arbejdstid til, at arbejdsmarkedets parter kan fastsætte en referenceperiode på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer, forudsat at dette er nødvendigt af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse. Dermed fastsættes der i loven som noget nyt regler om udnyttelse af den undtagelsesmulighed, som direktivet angiver i forhold til reglen om gennemsnitlig ugentlig arbejdstid, og arbejdsmarkedets parter får herefter med hjemmel i lov om arbejdstid den mulighed for at vedtage undtagelser ved kollektive overenskomster, som de før havde ved implementering af direktivet direkte i den kollektive overenskomst.

Transportministeriet foreslår derudover, at der foretages en justering i § 9, der indeholder en bemyndigelse til, at beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder, således, at det fremadrettet vil være et krav, at Færdselsstyrelsen høres forud for udstedelse af de pågældende regler. Baggrunden for dette forslag er, at det er Færdselsstyrelsen, der skal kontrollere overholdelsen af reglerne om arbejdstid, og en forudgående høring af Færdselsstyrelsen skal derfor være med til at sikre, at de fastsatte undtagelser kan håndteres i Færdselsstyrelsens kontrol. Der er ikke på nuværende tidspunkt udstedt regler med hjemmel i bestemmelsen, hvilket kan skyldes muligheden for i dag at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid, men med den foreslåede ophævelse af denne mulighed, kan bestemmelsen blive relevant for arbejdsmarkedets parter, hvis der er behov for undtagelser fra § 3 om den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer og § 6 om maksimalt 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde.

Dermed opretholdes muligheden for at fastsætte undtagelser fra reglerne om arbejdstid, jf. artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, idet hjemlen fremadrettet vil være lov om arbejdstid.

Transportministeriet er opmærksom på, at ændringen udgør et indgreb i den danske arbejdsmarkedsmodel, men det er ministeriets vurdering, at denne ændring primært har formel betydning. Transportministeriet har kendskab til, at der på nuværende tidspunkt er indgået kollektive overenskomster, der fastsætter en referenceperiode på 6 måneder for den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid. Dette vil kunne opretholdes med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6. Hvis der i de kollektive overenskomster er indgået aftaler om andre undtagelser fra reglerne om arbejdstid og natarbejde, vil arbejdsmarkedets parter have mulighed for at opretholde disse aftaler i det omfang, det er muligt at udstede regler herom, jf. den foreslåede § 9.

Transportministeriet foreslår endvidere, at der indsættes en bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse og kontrol med arbejdstid. Der vil således på bekendtgørelsesniveau blive fastsat administrative bestemmelser om vej- og virksomhedskontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde samt bestemmelser om risikoklassificering af virksomheder.

I forhold til vejkontrollen er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at der alene foretages vejkontrol med pauser, jf. § 4 i lov om arbejdstid og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Baggrunden herfor er, at der ikke kan fastsættes undtagelser til bestemmelsen om pauser, hvilket er muligt i forhold til maksimal ugentlig arbejdstid og gennemsnitlig ugentlig arbejdstid. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det på nuværende tidspunkt alene er bestemmelsen om pauser, der kan kontrolleres effektivt ved vejkontrollen ved hjælp af takograf, som forudsat i kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, 2. afsnit. Endvidere vil der på bekendtgørelsesniveau blive fastsat en bestemmelse om, at registreringer om arbejdstid for mobile lønmodtagere efter anmodning skal udleveres til kontrolmyndigheden.

Det forventes, at den nye kontrol med arbejdstid vil blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

For at sikre overholdelse af bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, natarbejde og pauser foreslås indført sanktion for overtrædelse heraf. Da det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol, er det efter Transportministeriets vurdering hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag. Det foreslås på den baggrund, at overtrædelse af de arbejdstidsbestemmelser, som er omfattet af kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Samtidig foreslås, at den nuværende bestemmelse om godtgørelse ophæves for at undgå, at arbejdsgiveren både kan straffes med bøde og blive dømt til at udbetale godtgørelse for det samme forhold.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

### *3. Konsekvenser for FN's verdensmål*

Reglerne om kontrol af arbejdstid, vurderes at understøtte delmål nr. 8.8, hvorefter det bl.a. følger, at arbejdstagernes rettigheder skal beskyttes og et sikkert og stabilt arbejdsmiljø for alle arbejdstagere skal fremmes om anstændige jobs og økonomisk vækst, samt delmål nr. 10.4, om vedtagelse af politikker (især finans-, løn- og socialpolitik), hvorefter der opnås større lighed. Der er med reglerne fokus på arbejdstagerrettigheder i form af kontrol med overholdelse af reglerne om arbejdstid.

#### *4. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikterne*

Lovforslaget vurderes at have væsentlige positive regionale herunder landdistriktsrelaterede konsekvenser, idet der med lovforslaget tilføres ressourcer til Færdselsstyrelsen i Ribe.

#### *5. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven*

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger i relation til kontrol med arbejdstid. Færdselsstyrelsens behandling af personoplysninger i medfør af lovforslaget sker i overensstemmelse med reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

#### *6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget vurderes at have implementeringsmæssige og økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Kontrol med arbejdstid er en ny myndighedsopgave og en nyskabelse i forhold til den danske model, der historisk har indebåret, at arbejdstid og kontrol med samme primært har været forhandlet og håndhævet af arbejdsmarkedets parter. Det er Færdselsstyrelsen, der i tilslutning til den administrative virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet, skal kontrollere overholdelse af reglerne om arbejdstid. Den nye myndighedsopgave vil medføre nye administrative opgaver for Færdselsstyrelsen, herunder kontrol med ny og mere dokumentation, og vil derfor medføre et øget ressourceforbrug hos Færdselsstyrelsen. Der vil herudover være øget ressourceforbrug for styrelsen i forbindelse med udvikling og implementering af den nye kontrolopgave i virksomhedskontrollen. Politiet skal ligeledes foretage vejkontrol af bestemmelsen om pauser. Det vurderes, at politiets kontrol vil kunne gennemføres i sammenhæng med den kontrol af føreres køre- og hviletider, der er en del af den eksisterende vejkontrol. Kontrollen med arbejdstid vil medføre et øget ressourceforbrug hos politiet, ligesom der herudover forudsættes ressourcer til uddannelse i forhold til de medarbejdere, der skal varetage kontrollen.

Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen, 2,8 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. i 2023, 2024 2025 samt 2026.

Da der vil være behov for udvikling af ny/ændret it-understøttelse af kontrollen med køre- og hviletid og arbejdstid vil der i 2022 være knyttet etableringsudgifter i tillæg til de årlige driftsomkostninger til kontrol med arbejdstid.

Transportministeriet vurderer, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er fulgt.

I overensstemmelse med princip 4 om sammenhæng på tværs – ensartede begreber og genbrug af data er hensigten med at placere kontrollen med arbejdstid hos Færdselsstyrelsen, at kontrollen vil blive udført af en myndighed, der som led i den administrative virksomhedskontrol med køre- og hviletid, allerede er i besiddelse af data fra takograf og optegnelser på diagramark, som i mange tilfælde vil kunne bruges til at kontrollere arbejdstid.

Forslaget medfører endvidere merudgifter på Justitsministeriets område. Kontrollen med arbejdstid forventes at medføre merudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i 2022 og 16,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem for politiet, anklagemyndigheden og domstolene.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Det vurderes, at lovforslaget ikke har administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

#### *8. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *9. Klimamæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke klimamæssige konsekvenser.

#### *10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

#### *11. Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget implementerer 1 af Vejpakkens 6 retsakter i henholdsvis lov om godskørsel (godskørselsloven), lov om buskørsel (buskørselsloven) og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere.

Med lovforslaget implementeres ændringerne til kontroldirektivet, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2020/1057 i lov om arbejdstid samt via hjemmel i gods- og buskørselsloven i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Det ændrede kontroldirektiv medfører, at der skal ske en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol til at omfatte kontrol med en række af arbejdstidsbestemmelserne i vejtransportdirektivet om arbejdstid, som er implementeret i lov om arbejdstid og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Formålet med denne udvidelse af kontrollen er at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger, bl.a. ved at sikre en effektiv håndhævelse af bestemmelserne om arbejdstid.

#### *12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.*

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 6. september 2021 til den 27. september 2022, den 21. januar 2022 til den 7. februar 2022 samt i perioden fra den 10. februar 2022 til den 24. februar 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

3F - Fælles Fagligt Forbund, Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, AutoBranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark, Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Brancheforeningen af Danske Distributører, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Agroindustri, Dansk Arbejdsgiverforening,

Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk PersonTransport, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Medier, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dansk Industri, Dansk Industri - Dansk Byggeri, Dansk Industri - Transport, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Fagbevægelsens Hovedorganisation, Forenede Danske Motorejere, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forhandlingsfællesskabet, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Kommunernes Landsforening, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Midtsjællands Kørelærerforening, Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Mover, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet, Politiforbundet, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMVDanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution, Sø- og Handelsretten, Teknologisk Institut, Trafikselskaberne i Danmark, Transporterhvervets Uddannelser, Transportens Arbejdsgivere og Aalborg Universitet - Sektionen for Veje, Trafik og Transport.

### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	<p>Lovforslaget medfører negative økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det vurderes, at Færdselsstyrelsens nye opgaver vil medføre merudgifter i størrelsesordenen 2,8 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. i 2023, 2024 2025 samt 2026.</p> <p>Forslaget medfører endvidere merudgifter på Justitsministeriets område. Kontrollen med arbejdstid forventes at medføre merudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i 2022 og 16,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem for politiet, anklagemyndigheden og domstolene.</p>

Implementeringskonsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget har implementeringskonsekvenser for det offentlige i form af udvikling af nye/ændring af eksisterende it-systemer til understøttelse af kontrollen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer ændringerne til kontroldirektivet, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 i lov om arbejdstid samt via hjemmel i gods- og buskørselsloven i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det følger af godskørselslovens § 17, stk. 2, at der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. Med hjemmel i denne bestemmelse er der blandt andet indført bødestraf i § 6 i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd for overtrædelse af bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 3-5, § 4, stk. 1-3, og § 5

om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, om registrering, opbevaring og indsendelse af oplysninger om registreret arbejdstid samt om natarbejde og pauser.

§ 6 i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 17, stk. 7, hvorefter der i forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.

Der indføres dermed hjemmel til at fastsætte straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Det forventes, at bestemmelsen vil blive udmøntet til at fastsætte straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1 om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3-5 om registrering, opbevaring og indsendelse af oplysninger om registreret arbejdstid, § 4, stk. 1-3 om pauser og § 5 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Dermed gives mulighed for at fastsætte samme sanktionsniveau for overtrædelser af reglerne om arbejdstid, som er fastsat i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, som gælder på køre- og hviletidsområdet.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid i overensstemmelse med kontroldirektivet blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det forventes, at det alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1 og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering forslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen. Det foreslås, at den selvstændige vognmands bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den selvstændige vognmand på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke er behov for fastsættelse af regler om bødeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af



reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Det foreslås endelig, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. Transportministeriet skal hertil bemærke, at der dermed indføres hjemmel til, at der i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd kan indføres regler om absolut kumulation med inspiration i bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Dette vil betyde, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bødeloftet fastsættes til 30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, vil der i bekendtgørelsen også blive indført hjemmel til, at udgangspunktet om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter.

## *Til § 2*

### Til nr. 1

Det følger af buskørselslovens § 22, stk. 2, at der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. Med hjemmel i denne bestemmelse er der blandt andet indført bødestraf i § 6 i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd for overtrædelse af bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og 3-5, § 4, stk. 1-3, og § 5 om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, om forpligtelsen til registrering, opbevaring og indsendelse af oplysninger om registreret arbejdstid samt om natarbejde og pauser.

§ 6 i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige

skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 22, *stk. 7*, hvorefter der i forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.

Der indføres dermed hjemmel til at fastsætte straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder i bekendtgørelsen om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Det forventes, at bestemmelsen vil blive udmøntet til at fastsætte straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1 om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3-5 om registrering, opbevaring og indsendelse af oplysninger om registreret arbejdstid, § 4, stk. 1-3 om pauser og § 5 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Dermed gives mulighed for at fastsætte samme sanktionsniveau for overtrædelser af reglerne om arbejdstid, som er fastsat i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, som gælder på køre- og hviletidsområdet.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det forventes, at det alene er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselssikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1 og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødemålingen. Det foreslås, at den selvstændige vognmands bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den selvstændige vognmand på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke er behov for fastsættelse af regler om bødeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Det foreslås endelig, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold. Transportministeriet skal hertil bemærke, at der dermed indføres hjemmel til, at der i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd kan indføres regler om absolut kumulation med inspiration i bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Dette vil betyde, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bødeloftet fastsættes til 30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bødeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat vil der i bekendtgørelsen også blive indført hjemmel til, at udgangspunktet om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter.

### *Til § 3*

Til nr. 1

Den gældende fodnote til lov om arbejdstids titel opremser de retsakter, som loven gennemfører.

Det foreslås, at *fodnoten* til lov om arbejdstids titel affattes på ny, således at den indeholder en opdateret reference til alle gældende EU-forskrifter til loven. Den ændrede affattelse skyldes implementeringen af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

Derfor indsættes »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49).« i fodnoten.

Til nr. 2

De gældende bestemmelser i § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 i lov om arbejdstid henviser til den dagældende køre- og hviletidsforordning ((EØF) nr. 3820/85).

Det foreslås derfor i § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5, at »(EØF) nr. 3820/85« ændres til: »(EF) nr. 561/2006«, som er den gældende køre- og hviletidsforordnings nummer, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

Den foreslåede ændring medfører ikke materielle ændringer i bestemmelsen, da den gældende køre- og hviletidsforordning i hovedtræk viderefører den tidligere.

Til nr. 3

§ 1 i lov om arbejdstid fastsætter lovens anvendelsesområde. Det fremgår således af § 1, stk. 1, at loven finder anvendelse for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Som undtagelse hertil fremgår det af § 1, stk. 2, at § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke finder anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, angivne rettigheder. Derudover fremgår det af § 1, stk. 3, at for lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 2 nævnte rettigheder, finder § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angivet kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat.

Det fremgår af forarbejderne til § 1, stk. 2, jf. lovforslag nr. 19 af 23. februar 2005, at bestemmelser i loven, der giver lønmodtagere de i direktivet indeholdte rettigheder, ikke gælder for lønmodtagere, som er sikret disse rettigheder i medfør af kollektiv overenskomst. Den kollektive overenskomst kan være indgået før lovens ikrafttræden eller på et senere tidspunkt. Kravet om, at overenskomsten skal sikre lønmodtageren de i direktivet angivne rettigheder, betyder også, at det ved kollektiv overenskomst kan besluttes at udnytte direktivets undtagelsesmuligheder.

Videre fremgår det af de specielle bemærkninger til § 1, stk. 3, at ikke-overenskomstansatte lønmodtagere, der er ansat af en virksomhed, der er delvis overenskomstdækket, og som indgår en skriftlig aftale med arbejdsgiveren om, at overenskomsten, som er gældende for andre medarbejdere i virksomheden, og som sikrer lønmodtageren de i stk. 2 nævnte rettigheder, også er gældende for dem, ikke er omfattet af de bestemmelser i loven, der giver lønmodtagerne de i direktivet indeholdte rettigheder.

Det foreslås i lovforslagets § 4, nr. 3, at § 1, stk. 2 og 3, ophæves.

Loven finder herefter anvendelse for alle mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten, jf. § 1, stk. 1.

Det vil herefter ikke være muligt at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster, men det vil fortsat være muligt for arbejdsmarkedets parter at indgå kollektive

overenskomster med aftaler om arbejdstid i det omfang, at disse aftaler om arbejdstid er i overensstemmelse med de materielle bestemmelser i loven. I det omfang arbejdsmarkedets parter har indgået kollektive overenskomster, der implementerer vejtransportdirektivet om arbejdstid, vil disse kollektive overenskomster kunne opretholdes i det omfang, de pågældende kollektive overenskomster er i overensstemmelse med loven.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken er foretaget en ændring af kontroldirektivet således, at der indføres krav om, at der skal foretages kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde. Det er Transportministeriets vurdering, at det er en forudsætning for, at der kan indføres regler om kontrol, sanktioner og håndhævelse af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, at de pågældende mobile lønmodtagere er omfattet af lov om arbejdstid.

Betegnelsen mobile lønmodtagere omfatter førere, hjælpere, konduktører, samt lønmodtagere, der deltager i vejtransport uden at have opgaver som chauffør, da det er deltagelsen i de nævnte vejtransportaktiviteter, der er betingelsen for at være omfattet af loven.

Derfor skal arbejdstiden for medfølgende flyttemænd, rejseguides, mekanikere og andre, der falder ind under definitionen af en mobil lønmodtager, tilrettelægges efter samme regler som gælder for føreren af et køretøj, der anvendes til en af køre- og hviletidsforordningen eller eventuelt af AETR-overenskomsten omfattet transport.

Lønmodtagere, der ikke er mobile, er ikke omfattet af vejtransportsektorens særlige regelsæt, men vil i stedet være omfattet af de almindelige arbejdstidsregler. Kontorpersonalet i et speditiofsfirma vil eksempelvis være omfattet af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet eller en overenskomst, der sikrer lønmodtagerne tilsvarende rettigheder gennem implementering af det for nævnte lov tilgrundliggende direktiv.

Mobile lønmodtagere vil efter omstændighederne kunne komme i berøring med såvel de særlige arbejdstidsregler for vejtransportsektoren som de generelle arbejdstidsregler, eksempelvis hvis en lønmodtager den ene dag deltager i en vejtransport, der er omfattet af forordningen, og den anden dag deltager i en transport, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen. En sådan lønmodtager vil være omfattet af de regler, der knytter sig til den konkrete arbejdsopgave, men i tilfælde, hvor begge regelsæt i princippet kunne anvendes i forhold til lønmodtageren, vil det i de sjældne tilfælde, hvor der kan opstå konflikt mellem regelsættene under henvisning til § 1, stk. 3, i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet være de specielle regler vedrørende vejtransportsektoren, der gælder.

De vejtransportaktiviteter, som er omfattet af loven, fremgår af køre- og hviletidsforordningens artikel 2, stk. 1, og AETR-overenskomstens artikel 2, stk. 2. Følgende former for vejtransport er omfattet:

- a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

Fra den 1. juli 2026 vil godstransport ad vej i forbindelse med international transport eller cabotagekørsel, hvor køretøjets største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 2,5 ton tillige være omfattet af loven.

Ved vejtransport forstås herefter al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport. Ved køretøj forstås et motorkøretøj, et trækkende køretøj, en påhængsvogn eller en sættevogn eller en kombination af disse køretøjer i overensstemmelse med definitionerne i køre- og hviletidsforordningens artikel 4, litra b).

Vejtransport med en række køretøjer er i medfør af køre- og hviletidsforordningens artikel 3 undtaget fra forordningens anvendelsesområde og dermed også fra denne lovs anvendelsesområde. Dette gælder for vejtransport med:

a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km;

aa) køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til:

- i) transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller
- ii) levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde

inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, og på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke udføres mod vederlag;

b) køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km i timen;

c) køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner og er under deres kontrol;

d) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer, herunder køretøjer, der anvendes til ikke-kommerciel transport af nødhjælp;

e) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver;

f) specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 100 km fra deres hjemsted;

g) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug;

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport;

ha) køretøjer med en største tilladt totalvægt, inklusive påhængsvogn eller sættevogn, på over 2,5 ton, men ikke over 3,5 ton, som bruges til godstransport, hvor transporten ikke udføres mod vederlag, men for virksomhedens eller førerens egen regning, og hvor kørsel ikke udgør hovedaktiviteten for føreren af køretøjet;

i) erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

Tilsvarende vil der kunne være køretøjer nævnt i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, der er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og dermed også fra denne lovs anvendelsesområde. Ifølge forordningens artikel 13 kan enhver medlemsstat på sit eget område, for så vidt som det er foreneligt med de i forordningens artikel 1 fastsatte mål, tillade, at transport, der udføres ved hjælp af en række køretøjer, undtages fra bestemmelserne i forordningens artikel 5-9 og gøre sådanne undtagelser afhængige af individuelle betingelser. Samtlige de undtagelser, som er opført i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, er indarbejdet i § 2 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Som det fremgår, finder loven herefter hovedsagelig anvendelse for mobile lønmodtager, der deltager i vejtransportaktiviteter med tunge køretøjer til godstransport og personbefordring.

Til nr. 4

Den gældende bestemmelse i § 3, stk. 1, henviser til dagældende bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten.

Med dette lovforslags § 3, nr. 5 foreslås indført hjemmel til, at den referenceperiode, der er nævnt i § 3, stk. 1, 1. pkt., af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan fastsættes til højst seks måneder.

Det foreslås at nyaffatte § 3, stk. 1, således, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EF) 561/2006 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.

Den foreslåede ændring har for det første til hensigt at opdatere bestemmelsen med de gældende bestemmelser i forordningen og AETR-overenskomsten. Denne del af ændringen medfører ikke materielle ændringer, da der er tale om en videreførelse af de tidligere gældende regler i køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten.

Derudover er formålet med den foreslåede ændring af indsætte en henvisning til det foreslåede § 3, stk. 6, i § 3, stk. 1, for at sikre, at der kan ske håndhævelse og sanktionering af overtrædelser af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer også i de situationer, hvor der ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter er fastsat en referenceperiode på seks måneder.

Til nr. 5



§ 3 regulerer mobile lønmodtageres ugentlige arbejdstid og registreringen heraf. I bestemmelsens første stykke, der gennemfører artikel 4, litra a) i vejtransportdirektivet om arbejdstid, fremgår det, at mobile lønmodtagere højst må arbejde 48 timer om ugen i gennemsnit, og at referenceperioden for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid er 4 måneder. Med undtagelse af de situationer, hvorefter den ugentlige hvileperiode efter køre- og hviletidsforordningen og AETR-overenskomsten kan udskydes ved personbefordring, som ikke er rutekørsel, må der ikke arbejdes mere end 60 timer i én uge. Hvis den ugentlige hvileperiode udskydes i overensstemmelse med det i forordningen eller AETR-overenskomsten fastsatte, vil den samlede køretid - og dermed den samlede arbejdstid - kunne komme op på 65 timer i en enkelt uge, da artikel 6, stk. 1 i såvel forordning som overenskomst tillader op til 9 timers daglig kørsel, som to gange ugentligt kan udvides til 10 timer.

§ 3, stk. 1 indeholder således hovedreglen i forhold til gennemsnitlig ugentlig arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer ugentligt beregnet over en periode på 4 måneder. Denne 4 måneders periode betegnes referenceperioden. Endvidere indeholder § 3, stk. 1, hovedreglen i forhold til maksimal ugentlig arbejdstid, som ikke må overstige 60 timer.

Det følger af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse kan vedtages undtagelser fra artikel 4 ved kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, eller hvis dette ikke er muligt, ved love og administrative bestemmelser. Muligheden for at undtage fra artikel 4 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige arbejdsuge på 48 timer.

Denne mulighed for at aftale undtagelser til den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid er i dag implementeret i lovens § 9, hvorefter beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder. Derudover giver § 1, stk. 2 og 3 arbejdsmarkedets parter mulighed for at implementere direktivet, herunder direktivets undtagelsesmuligheder, ved kollektive overenskomster.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 3, *stk. 6*, hvorefter den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter kan fastsættes til højst seks måneder.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes der i loven hjemmel til, at arbejdsmarkedets parter kan udnytte direktivets undtagelsesmulighed vedrørende fastsættelse af en referenceperiode på højst seks måneder for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets nr. 3, som ophæver § 1, stk. 2 og 3, som gav parterne mulighed for at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster. Heri lå også en mulighed for at implementere direktivets undtagelsesmuligheder.

Med den foreslåede ændring indsættes direkte hjemmel i loven til, at parterne ved kollektive overenskomster kan fastsætte en referenceperiode på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

Transportministeriet er bekendt med, at der i dag er fastsat en referenceperiode på seks måneder i enkelte kollektive overenskomster for mobile lønmodtagere omfattet af lovens anvendelsesområde, og det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt at fastsætte en mulighed herfor direkte i loven,

fremfor ved udstedelse af en bekendtgørelse med hjemmel i § 9. Dermed sikres, at arbejdsmarkedets parter kan opretholde de indgåede kollektive overenskomster med referenceperioder på op til seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer, såfremt disse i øvrigt lever op til lovens bestemmelser.

Samtidig sikres det ved at implementere undtagelsesmuligheden direkte i loven, at der kan fastsættes regler i loven om sanktioner for overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid også i de situationer, hvor arbejdsmarkedets parter har fastsat en referenceperiode, der er mere end 4 måneder, som er udgangspunktet i § 3, stk. 1.

Det er en betingelse for fastsættelse af referenceperioden på op til seks måneder, at der foreligger objektive eller tekniske grunde eller hensyn til arbejdets tilrettelæggelse, jf. artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid. Direktivet angiver ikke fortolkningsbidrag til, hvad der nærmere skal forstås ved ”objektive eller tekniske grunde eller hensyn til arbejdets tilrettelæggelse”. Det er Transportministeriets vurdering, at der skal foretages en konkret vurdering i den enkelte sag, og at der i den forbindelse kan lægges vægt på, om den mobile lønmodtager udfører arbejde, der er sæsonbetonet og dermed udsat for perioder med stort arbejdspress f.eks. op til højtider efterfulgt af mere stille perioder, eller om den mobile lønmodtager transporterer særlige typer af gods, som medfører lignende udsving i arbejdstiden og dermed behov for fastsættelse af en referenceperiode på op til seks måneder frem for lovens udgangspunkt på fire måneder, jf. § 3, stk. 1.

I de situationer, hvor arbejdsmarkedets parter med hjemmel i den foreslåede § 3, stk. 6, har fastsat en referenceperiode på seks måneder, vil det fortsat være et krav, at den mobile lønmodtager højst arbejder 60 timer i en enkelt uge, jf. § 3, stk. 1, 2. pkt., og den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må herefter ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på seks måneder.

#### Til nr. 6

§ 7, stk. 1, giver en mobil lønmodtager mulighed for at få tilkendt en godtgørelse, hvis dennes rettigheder er krænket efter loven. Sager om krav fra organiserede lønmodtagere, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, der implementerer direktivet, skal afgøres efter de fagretlige regler. Sager om krav fra uorganiserede lønmodtagere, hvis ansættelsesgrundlag tillige omfatter bestemmelserne i en overenskomst, skal afgøres ved de civile domstole, som i den forbindelse skal lægge bestemmelserne i den kollektive overenskomst til grund. Det gælder også lønmodtagere, der i medfør af en individuel aftale efter lovens § 1, stk. 3, er sikret direktivets rettigheder i henhold til en kollektiv overenskomst. Videre følger det af § 7, stk. 2, at en mobil lønmodtager, der afskediges efter at have fremsat krav i henhold til loven, skal have ret til en godtgørelse fra arbejdsgiver.

Det følger af § 7, stk. 3, at for lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til den i stk. 1 nævnte, eller sager om en godtgørelse for en afskedigelse svarende til den i stk. 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.

Bestemmelsen medfører, at sager om krav fra organiserede lønmodtagere omfattet af en kollektiv overenskomst, som implementerer direktivet, skal afgøres efter de fagretlige regler, men at lønmodtagere omfattet af en kollektiv overenskomst har mulighed for at indbringe spørgsmål om krænkelse af de i overenskomsten fastsatte rettigheder og tilkendelse af en godtgørelse for de civile

domstole, hvis sådanne spørgsmål ikke underkastes fagretlig behandling. Sager om krav fra uorganiserede lønmodtagere, hvis ansættelsesgrundlag tillige omfatter bestemmelserne i en overenskomst, skal afgøres ved de civile domstole, som i den forbindelse skal lægge bestemmelserne i den kollektive overenskomst til grund. Dette gælder også lønmodtagere, der i medfør af en individuel aftale efter § 1, stk. 3, er sikret direktivets rettigheder i henhold til en kollektiv overenskomst.

Det foreslås, at § 7, ophæves.

Ændringen er en konsekvens af lovforslagets nr. 3, hvorefter § 1, stk. 2 og 3, ophæves, således at det ikke længere er muligt at implementere direktivet ved kollektiv overenskomst. Ændringen er endvidere en konsekvens af indførelsen af myndighedskontrol med reglerne om arbejdstid, hvorefter overtrædelser af reglerne om arbejdstid straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. For at undgå, at arbejdsgiveren både kan straffes med bøde og blive dømt til at udbetale godtgørelse for det samme forhold, foreslås § 7 ophævet.

Til nr. 7

§ 8 fastsætter bødestraf for manglende opfyldelse af forpligtelsen i § 3, stk. 3 og 4, til at registrere arbejdstiden og opbevare de registrerede oplysninger. Arbejdsgiver kan straffes for ikke at registrere eller for mangelfuld registrering, herunder for ikke at opbevare de registrerede oplysninger i to år efter udløbet af den periode, der udgør grundlaget for beregningen af den mobile lønmodtagers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid (referenceperioden). Arbejdsgiver kan også straffes for at undlade skriftligt at anmode den mobile lønmodtager om at aflægge regnskab for arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver.

Det fremgår endvidere af forarbejderne til bestemmelsen, at lønmodtager kan straffes for ikke at oplyse om arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver, eller for at have afgivet ukorrekte oplysninger herom. Hvis den mobile lønmodtager over for arbejdsgiver har oplyst at arbejde et fast antal timer ugentligt i et andet ansættelsesforhold, f.eks. ved at give arbejdsgiver en kopi af ansættelsesbeviset fra det andet ansættelsesforhold, og ikke oplyser om ændringer i den ugentlige arbejdstid i det andet ansættelsesforhold, kan den mobile lønmodtager også straffes.

Derudover fremgår det af § 7, stk. 1 og 2, at en lønmodtager, hvis rettigheder i henhold til loven er krænket, kan tilkendes en godtgørelse, og at arbejdsgiveren endvidere skal betale en godtgørelse, hvis en lønmodtager afskediges, fordi denne har rejst krav i henhold til denne loven.

§§ 7 og 8 implementerer artikel 11 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorefter medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af direktivet og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Færdselsloven indeholder regler om sanktioner for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne. Der kan ifølge færdselslovens § 118, stk. 13, fastsættes regler om bødestraf eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Derudover er der i § 118 a, stk. 5, fastsat regler om sanktionsniveau og bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Det følger således af færdselslovens 118

a, stk. 5, 2. pkt., at bøder for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne udmåles til 500 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500 kr.

Det følger endvidere af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2, at der skal ske sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation).

Det følger endelig af færdselslovens § 118 a, stk. 5, 3.-5. pkt., at en førers samlede bøde efter § 118 a, stk. 5, 1. og 2. pkt., i en kontrolperiode maksimalt kan udgøre 30.000 kr. (bødeloft), og at i de tilfælde, hvor bødeloftet finder anvendelse for føreren, kan virksomhedens samlede bøde maksimalt udgøre 60.000 kr. pr. fører. Bødeloftet gælder dog ikke i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder.

Det foreslås i lovforslagets § 4, nr. 7, at nyaffatte § 8, stk. 1, således at det kommer til at fremgå af bestemmelsen, at overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Der indføres dermed straf af bøde eller fængselsstraf indtil 4 måneder for overtrædelse af § 3, stk. 1, om den gennemsnitlige og maksimale ugentlige arbejdstid, § 3, stk. 3 og 4, om forpligtelsen til at registrere arbejdstid og til at opbevare disse registreringer, § 4, stk. 1-3, om pauser og § 6 om natarbejde.

Baggrunden for ændringen er, at der med Vejpakken indføres en ændring af kontroldirektivet vedrørende krav om kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, som er implementeret i henholdsvis lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6. For at sikre overholdelse af de bestemmelser, som fremover er omfattet af vej- og virksomhedskontrollen, jf. ændringen i kontroldirektivet, foreslås, at overtrædelse af de bestemmelser, som er genstand for kontrollen, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Forslaget er således med til at sikre, at formålet med at udvide kontrollen opnås; at forbedre færdselsikkerheden, beskytte føreres arbejdsvilkår og forebygge konkurrenceforvridninger.

I Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009, for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF findes en udførlig opregning af de enkelte overtrædelsestyper i bl.a. vejtransportdirektivet om arbejdstid. Overtrædelser af bestemmelser i vejtransportdirektivet om arbejdstid er inddelt i tre kategorier, som omfatter mest alvorlige overtrædelser (MSI), meget alvorlige overtrædelser (VSI) og alvorlige overtrædelser (SI).

I Kommissionens forordning er vejtransportdirektivet om arbejdstids artikel 4, artikel 5, stk. 1, og artikel 7, stk. 1, kategoriseret som enten VSI eller SI. Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid er kategoriseret som MSI.

Med afsæt i ovennævnte kategorisering foreslås det, at der i forslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen. Det er Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at virksomhedens bøder for overtrædelser udmåles til det dobbelte af bøderne til føreren, ligesom tilfældet er ved overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

På baggrund heraf foreslås det, at førerens bøder for overtrædelser kategoriseret som alvorlige overtrædelser fastsættes til 1.000 kr. pr. overtrædelse, og at virksomhedens bøde for den tilsvarende overtrædelse bør udmåles til det dobbelte, dvs. 2.000 kr. pr. overtrædelse. De overtrædelser, der kategoriseres som meget alvorlige overtrædelser, bør efter Transportministeriets opfattelse fastsættes til 3.000 kr. pr. overtrædelse. Virksomhedens bøde bør også i dette tilfælde udmåles til det dobbelte af førerens bøde, dvs. 6.000 kr. pr. overtrædelse. En meget alvorlig overtrædelse kan f.eks. være, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver på anmodning afviser at fremlægge registreringer om arbejdstid for kontrolmyndigheden.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid ikke er behov for fastsættelse af regler om bødeloft svarende til dem, der gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 5. Det betyder, at bøder for overtrædelse af reglerne om arbejdstid sammenlægges med bøder for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid uden hensyntagen til, at bødeloftet for køre- og hviletidsovertrædelserne er nået. Hvis der ved kontrol med reglerne om arbejdstid konstateres flere overtrædelser af reglerne, f.eks. at der både er sket en overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 48 timer om ugen, og en overskridelse af den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer om ugen, udmåles bøden for hver overtrædelse. Det vil sige, at overtrædelse af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, som ikke må overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, anses som én overtrædelse.

Til nr. 8

Lov om arbejdstid indeholder ikke i dag en bemyndigelse til at fastsætte regler om straf for overtrædelse af forskrifter fastsat i medfør af loven. Loven indeholder endvidere ikke regler vedrørende arbejdsgivers bødeansvar i de situationer, hvor overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgivere som forsætlig eller uagtsom.

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselsloven fastsat bestemmelser herom. Det følger således af færdselslovens § 118, stk. 13, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf i form af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i de forordninger, der er nævnt i færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

I §§ 11 og 12 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen er det fastsat, hvilke bestemmelser i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen, der er strafsanktionerede. Det følger således bl.a. af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, at overtrædelse af takografforordningens artikel 33, stk. 2, om manglende indsendelse af data til brug for kontrol, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. I praksis håndteres

bestemmelsen således, at hvis Færdselsstyrelsen efter anmodning ikke modtager data fra virksomheden til brug for kontrol, vil styrelsen fremsende en tiltalebegæring til politiet med anmodning om, at der rejses tiltale mod virksomheden for overtrædelse af takografforordningens artikel 33, stk. 2. Artikel 33, stk. 2, er en overtrædelsestype, som af Kommissionen er kategoriseret som en ”meget alvorlig overtrædelse”, og bødeniveauet for denne overtrædelse er 6.000 kr. pr. dag pr. køretøj, hvor der mangler data. Dvs. hvis der i en kontrolmåned er 20 arbejdsdage, vil bøden være på 120.000 kr. pr. køretøj for hvilket, der ikke er indsendt diagramark, data m.v.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 14, at der for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i færdselslovens § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, kan pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller brugeren af køretøjet som forsætlig eller uagtsom. Bestemmelserne herom fremgår desuden af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 13 om objektivt individualansvar.

Det foreslås, at der indsættes et nyt stykke i § 8, *stk. 3*, hvorefter der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Det foreslås endvidere, at der indsættes et nyt stykke i § 8, *stk. 4*, hvorefter der for overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

Anvendelsesområdet for den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 8, *stk. 3*, er særligt i de situationer, hvor der ved bekendtgørelse er fastsat regler om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver til enhver tid på forlangende af kontrolmedarbejdere i Færdselsstyrelsen skal forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid for dens mobile lønmodtagere, det vil sige de registreringer, som arbejdsgiveren har registreret og opbevaret i medfør af lovens § 3, stk. 3 og 4. For at sikre en effektiv kontrol er det Transportministeriets vurdering, at manglende overholdelse af forpligtelsen til at forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid skal kunne straffes, og at denne straffehjemmel fastsættes på bekendtgørelsesniveau. Det forventes, at bestemmelsen vil blive administreret på samme måde som på køre- og hviletidsområdet i forbindelse med overtrædelse af takografforordningens artikel 33, stk. 2, jf. ovenfor. Reglerne om udlevering af dokumentation i forbindelse med administrativ virksomhedskontrol vil blive fastsat ved bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 9 a, jf. nærmere herom i bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11.

Med den foreslåede bestemmelse i § 8, *stk. 4*, indføres rent objektivt strafansvar for arbejdsgiver, når mobile lønmodtagere i tjenesteforhold hos denne overtræder lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6. Dette ansvar vedrører alene selve det forhold, at lovens § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6 overtrædes.

Det er Transportministeriets opfattelse, at et objektivt ansvar på dette område, ligesom på køre- og hviletidsområdet, er af væsentlig betydning for at sikre, at arbejdsgivere fører det fornødne tilsyn med deres ansatte og i forbindelse med deres tilrettelæggelse af arbejdet generelt lever op til lovgivningen og myndighedernes krav. Herved sikres opfyldelse af direktivets formål om egnede arbejdsvilkår og social beskyttelse af mobile lønmodtagere.

Til nr. 9

Lov om arbejdstid indeholder ikke bestemmelser om sammenlægning af straf (absolut kumulation).

På køre- og hviletidsområdet er der i færdselslovens § 118 a, stk. 5, 1. pkt., jf. stk. 2 og 3, fastsat regler om sammenlægning af straf. Det følger således heraf, at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen og køre- og hviletidsbekendtgørelsen (absolut kumulation), og at retten idømmer en bøde ved siden af frihedsstraffen, hvis én af overtrædelserne medfører idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde. Det fremgår af færdselslovens § 118 a, stk. 4, at bestemmelserne kan fraviges, når særlige grunde taler herfor. Nedsættelse vil kunne ske bl.a., hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf.

Færdselsloven indeholder endvidere bestemmelser vedrørende politiets adgang til at tilbageholde og beslaglægge køretøjer i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7.

Det foreslås med inspiration fra sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet, at der indsættes en ny § 8 a, i lov om arbejdstid vedrørende absolut kumulation.

Det foreslås således i § 8 a, stk. 1, at har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestraffen for overtrædelserne af den eller de andre love.

I § 8 a, stk. 2, foreslås, at har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelserne af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og overtrædelserne af den eller de andre love medfører frihedsstraf.

Derudover foreslås i § 8 a, stk. 3, at bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 11, vil den nye kontrol med arbejdstid blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol. Transportministeriet vurderer på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet overføres til sanktionering af overtrædelser af arbejdstidsbestemmelserne, idet overtrædelserne vil indgå i samme kontrolsag.

I forhold til den foreslåede § 8 a, stk. 1, skal Transportministeriet bemærke, at bestemmelsen med inspiration i en lignende bestemmelse på køre- og hviletidsområdet, indfører absolut kumulation af bøder i sager om overtrædelse af lov om arbejdstid eller forskrifter fastsat i medfør heraf. Det betyder, at der ved flere overtrædelser som almindelig regel udmåles den normale takstmæssige bødestraf for hver overtrædelse, uanset om overtrædelserne begås ved én eller flere lejligheder eller pådømmes ved én eller flere sager. Den absolutte kumulation vil ligeledes gælde i tilfælde, hvor én eller flere overtrædelser af lov om arbejdstid pådømmes sammen med overtrædelser af andre særlove eller af straffeloven. Ved fastsættelse af en straf for både overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, vil der blive fastsat en takstmæssig bødestraf for hver overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og reglerne om arbejdstid, som herefter sammenlægges. I tilfælde, hvor en førers samlede bøde for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid grundet bodeloftet fastsættes til 30.000 kr., vil der skulle udmåles en bøde svarende til bodeloftet med tillæg af eventuelle bøder for overtrædelse af reglerne arbejdstid.

Samme overvejelser som i § 8 a, stk. 1, ligger til grund for det foreslåede § 8 a, stk. 2, hvorefter det foreslås, at der i tilfælde af, at en af overtrædelserne af lov om arbejdstid eller andre love, medfører en frihedsstraf samtidig med, at der er foretaget en overtrædelse af lov om arbejdstid, der medfører bødestraf, skal pålægges en bøde ved siden af frihedsstraffen.

Det skal bemærkes, at det alene er bøder for overtrædelse af lov om arbejdstid eller forskrifter udstedt i medfør heraf, der er omfattet af princippet om absolut kumulation efter bestemmelserne i den foreslåede § 8 a, stk. 1 og 2. De foreslåede bestemmelser angår ikke fastsættelse af bøder uden for lovens anvendelsesområde. Ved flere samtidige overtrædelser af anden lovgivning, der medfører bødestraf, vil den samlede bøde for disse overtrædelser således kunne fastsættes uafhængigt af de foreslåede regler, hvorimod én eller flere samtidige bøder for overtrædelse af lov om arbejdstid vil skulle medtages fuldt ud ved bodeberegningen.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, foreslås det i § 8 a, stk. 3, at bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde, herunder henset til forseelsernes karakter. Bestemmelsen vil f.eks. også kunne finde anvendelse i tilfælde, hvor reglerne om absolut kumulation ville betyde, at der skulle idømmes en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf. Det skal imidlertid fremhæves, at der som alt overvejende hovedregel skal anvendes absolut kumulation. Er der således tale om en kortere frihedsstraf, forudsættes det, at der idømmes en tillægsbøde, hvis der til samtidig påkendelse foreligger en overtrædelse af lov om arbejdstid, der udløser en bødestraf af en vis størrelse.

Med indførelse af den foreslåede ordning vedrørende overtrædelser af lov om arbejdstid og forskrifter udstedt i medfør heraf bør der alene udmåles en skærpet bøde i gentagelsestilfælde, hvis der enten ved lovgivning eller ved administrative retningslinjer, herunder Rigsadvokatens bodekatalog, er fastsat bestemmelser herom.



Det foreslås endvidere, at der indsættes en ny bestemmelse i § 8 b om tilbageholdelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid. Det foreslås således i § 8 b, at politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 4, stk. 1-3, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med denne lovs § 4, stk. 1-3.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er at indføre samme adgang til at tilbageholde køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid, som i dag gælder på køre- og hviletidsområdet, jf. færdselslovens § 120 a, stk. 1, nr. 4-7. Kontrollen med arbejdstid vil fremadrettet ske som en udvidelse af den gældende vej- og virksomhedskontrol med køre- og hviletid, og Transportministeriet finder på den baggrund, at det er hensigtsmæssigt, at indføre de samme regler for tilbageholdelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne om pauser i § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid, som dem, der i dag er gældende i forbindelse med overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

I forhold til den foreslåede § 8 b, bemærkes, at politiet hermed får mulighed for at tilbageholde et køretøj i forbindelse med vejkontrol, hvis det konstateres, at føreren ikke overholder reglerne om pauser i § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med denne lovs § 4, stk. 1-3.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er ud fra en færdselssikkerhedsmæssig betragtning at give politiet mulighed for at kunne tilbageholde køretøjet, når føreren har overtrådt bestemmelsen om pauser, med henblik på at føreren enten på stedet skal holde pause, eller at der tilkaldes en anden fører, der i overensstemmelse med de gældende regler kan fortsætte kørslen. Tilbageholdelsen kan opretholdes, indtil føreren har holdt pausen, eller en tilkaldt fører kan fortsætte kørslen. Dette betyder, at der i praksis sker en kontrol med, at transporten ikke kan fortsætte, før reglerne om pauser i lov om arbejdstid er overholdt.

Det bemærkes endvidere, at der ikke med den foreslåede bestemmelse er tilsigtet ændringer i den gældende retstilstand i relation til politiets mulighed for efter færdselslovens § 77 at kunne standse køretøjer med henblik på at undersøge det for fejl og mangler, herunder muligheden for at inddrage køretøjets nummerplade, i tilfælde hvor køretøjet er til fare for færdselssikkerheden.

Til nr. 10

Det følger af § 9, at beskæftigelsesministeren efter forhandling med arbejdsmarkedets parter kan fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder.

Der er ifølge forarbejderne til bestemmelsen tale om en adgang til at fravige det i § 6 fastsatte maksimum på 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde, og en adgang til at udvide den i § 3, stk. 1, nævnte referenceperiode til seks måneder, jf. lovforslag nr. 19 af 23. februar 2005.

Ifølge Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF er der ligeledes tale om en adgang til at fravige det i artikel 4 i vejtransportdirektivet om arbejdstid fastsatte maksimum på 60 timers ugentlig arbejdstid, som er implementeret i § 3, stk. 1, i lov om arbejdstid.

Det foreslås i lovforslagets § 3, nr. 10, at der efter »parter« indsættes: »og efter høring af Færdselsstyrelsen« i lovens § 9.

Ændringen medfører et krav om, at beskæftigelsesministeren skal foretage en høring af Færdselsstyrelsen forud for udstedelse af en bekendtgørelse, hvori der fastsættes regler om fravigelser fra de regler om arbejdstid, som er fastsat i lov om arbejdstid. Baggrunden for dette forslag er, at det er Færdselsstyrelsen, der ved virksomhedskontrollen skal kontrollere overholdelsen af reglerne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, natarbejde og pauser, og en forudgående høring af Færdselsstyrelsen skal derfor være med til at sikre, at de fastsatte undtagelser kan håndteres i Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol.

Som konsekvens af den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, vedrørende mulighed for at fastsætte en referenceperiode på seks måneder ved kollektiv overenskomst, vil hjemlen i § 9 fremadrettet alene være relevant i forhold til at fastsætte fravigelser fra reglen i § 3, stk. 1, 2. pkt. om maksimum på 60 timers ugentlig arbejdstid og § 6 om maksimum på 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde. Det fremgår af artikel 8 i vejtransportdirektivet om arbejdstid, at der kan fastsættes undtagelser til bestemmelsen om maksimal ugentlig arbejdstid og natarbejde af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse.

Der er ikke på nuværende tidspunkt udstedt regler med hjemmel i bestemmelsen, hvilket kan skyldes muligheden for i dag at implementere vejtransportdirektivet om arbejdstid ved kollektive overenskomster og herved ikke være omfattet af en række materielle bestemmelser i lov om arbejdstid. Med den foreslåede ophævelse af denne mulighed, jf. lovforslagets § 3, nr. 3, kan bestemmelsen blive relevant for arbejdsmarkedets parter, hvis der er behov for regler om fravigelser til § 3, stk. 1, 2. pkt., om maksimalt 60 timers ugentlig arbejdstid og § 6 om maksimalt 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde.

Til nr. 11

Lov om arbejdstid indeholder ingen regler om kontrol med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde.

Med en ændring af kontroldirektivet, jf. direktiv (EU) nr. 2020/1057 indfører Vejpakken krav om kontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol.

Det foreslås på den baggrund, at der indsættes en ny bestemmelse i § 9 a, der giver hjemmel til, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte regler om gennemførelse og kontrol med arbejdstid.

Det foreslås således i § 9 a, at transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse i § 9 a, er det nye krav om kontrol med bestemmelserne om gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid i form af en udvidelse af den eksisterende vej- og virksomhedskontrol, som blev indført med Vejpakken ved en ændring af kontroldirektivet.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 9 a, medfører, at der på bekendtgørelsesniveau kan fastsættes administrative bestemmelser om vej- og virksomhedskontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde samt bestemmelser om risikoklassificering af virksomheder. Endvidere kan der på bekendtgørelsesniveau fastsættes en bestemmelse om, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver til enhver tid på forlangende af kontrolmedarbejdere i Færdselsstyrelsen skal forevise eller udlevere registreringer om arbejdstid for dens mobile lønmodtagere.

Det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat administrative bestemmelser om kontrollen med gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde, herunder bestemmelser om, at den administrative virksomhedskontrol, som omfatter kontrol med overholdelse af krav vedrørende gennemsnitlig og maksimal ugentlig arbejdstid, pauser og natarbejde fastsat i artikel 4, 5 og 7 i vejtransportdirektivet om arbejdstid udføres af Færdselsstyrelsen, samt at vejkontrollen udføres af politiet. I forhold til vejkontrollen er det forventningen, at der vil blive fastsat regler om, at der alene foretages vejkontrol med pauser, jf. § 4, stk. 1-3 i lov om arbejdstid. Baggrunden herfor er, at der ikke kan fastsættes undtagelser til bestemmelsen om pauser, hvilket er muligt i forhold til maksimal ugentlig arbejdstid og gennemsnitlig ugentlig arbejdstid. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det på nuværende tidspunkt alene er bestemmelsen om pauser, der kan kontrolleres effektivt ved vejkontrollen ved hjælp af takograf, som forudsat i kontroldirektivets artikel 2, stk. 1, 2. afsnit.

Der forventes derudover at blive fastsat bestemmelser om kontrolperioden for kontrol med arbejdstid, som ved vejkontrollen er den pågældende dag, hvor den mobile lønmodtager standses og de forudgående 28 dage, og ved den administrative virksomhedskontrol er én måned. Dermed svarer kontrolperioden i forhold til kontrol med arbejdstid til kontrolperioden på køre- og hviletidsområdet. Til brug for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid vil Færdselsstyrelsen i forbindelse med virksomhedskontrollen anmode om registreringer af arbejdstid for hele referenceperioden.

Det forventes, at den nye kontrol med arbejdstid vil blive risikobaseret og målrettet en virksomhed, hvis en eller flere af dens førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det vil sige, at det er ved de kontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

#### *Til § 4*

Det foreslås i § 4, at lovforslaget træder i kraft den 21. maj 2022.

Implementeringsfristen for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om

udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 var den 2. februar 2022.

Transportministeriet har meddelt Kommissionen, at direktivet vil være implementeret i dansk ret senest den 21. maj 2022.

Ændringsloven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan ikke sættes i kraft herfor, da godskørselsloven, buskørselsloven og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren ikke gælder for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
	<b>§ 1</b>
	I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 1 i lov nr. 159 af 31. januar 2022, foretages følgende ændringer:
<p><b>§ 17. ---</b> Stk. 2-6. ---</p>	<p><b>1. I § 17 indsættes som stk. 7:</b> »Stk. 7. I forskrifter, der fastsættes i medfør af lovens § 2, stk. 2, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne, og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«</p>
	<b>§ 2</b>
	I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015 og senest ved § 2 i lov nr. 159 af 31. januar 2022, foretages følgende ændringer:
<p><b>§ 22. ---</b> Stk. 2-6. ---</p>	<p><b>1. I § 22 indsættes som stk. 7:</b> »Stk. 7. I forskrifter, der fastsættes i medfør af § 18, stk. 1, nr. 1, om arbejdstid for selvstændige vognmænd, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne,</p>

	og regler om strafudmåling ved samtidig pådømmelse af flere kriminelle forhold.«
	<b>§ 3.</b>
	I lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren foretages følgende ændringer:
1) Loven gennemfører Rådets direktiv nr. 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35). Direktivet er optrykt som bilag til loven.	<b>1.</b> Fodnoten til lovens titel affattes således: »1) Loven gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EF-Tidende 2002 nr. L 80, s. 35) og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EU-Tidende 2020 nr. L 249, s. 49) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012. Direktiverne er optrykt som bilag til loven.«
<b>§1.</b> Denne lov finder anvendelse for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.  <i>Stk. 2-3.</i> ---  <b>§ 3.</b> Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder.	<b>2.</b> I § 1, stk. 1, § 3, stk. 1, § 4, stk. 4, og § 5 ændres »(EØF) nr. 3820/85« til: »(EF) nr. 561/2006«.

<p>Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, afsnit 4 og 5, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit</p> <p><i>Stk. 2-5. ---</i></p> <p><b>§ 4. ---</b></p> <p><i>Stk. 2-3. ---</i></p> <p><i>Stk. 4.</i> Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten om pauser i kørslen for førere finder samtidig anvendelse.</p> <p><b>§ 5.</b> Bestemmelserne om hviletid for førere i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten finder også anvendelse på andre mobile lønmodtagere, der er omfattet af denne lov.</p>		
<p><b>§ 1. ---</b></p> <p><i>Stk. 2.</i> Denne lovs § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 finder dog ikke anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, angivne rettigheder.<sup>2</sup></p> <p><i>Stk. 3.</i> For lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 2 nævnte rettigheder, finder § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angivet kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat.</p>		<p><b>3. § 1, stk. 2 og 3, ophæves.</b></p>

<p><b>§ 3</b> Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, afsnit 4 og 5, i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit.</p> <p><i>Stk. 2-5. ---</i></p>	<p><b>4. § 3, stk. 1,</b> affattes således:</p> <p>»Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder, jf. dog stk. 6. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel 8, stk. 6 a, i forordning (EF) 561/2006 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 6 b.«</p>
<p><b>§ 3. ---</b></p> <p><i>Stk. 2-5. ---</i></p>	<p><b>5. I § 3</b> indsættes som <i>stk. 6:</i></p> <p>»<i>Stk. 6.</i> Den referenceperiode, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., kan af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektiv overenskomst eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter fastsættes til højst seks måneder.«</p>
<p><b>§ 7.</b> En lønmodtager, hvis rettigheder i henhold til denne lov er krænkede, kan tilkendes en godtgørelse.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afskediges en lønmodtager, fordi denne har rejst krav i henhold til denne lov, skal arbejdsgiveren betale en godtgørelse</p> <p><i>Stk. 3.</i> For lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til den i stk. 1 nævnte, eller sager om en godtgørelse for en afskedigelse svarende til den i stk. 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.</p>	<p><b>6. § 7,</b> ophæves.</p>
<p><b>§ 8.</b> Overtrædelse af § 3, stk. 3 og 4, straffes med bøde.</p>	<p><b>7. § 8, stk. 1,</b> affattes således:</p>



Stk. 2. ---	»Overtrædelse af § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1-3, og § 6 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.«
<p>§ 8. ---</p> <p>Stk. 2. ---</p>	<p><b>8.</b> I § 8 indsættes som <i>stk. 3</i> og <i>4</i>:</p> <p>»<i>Stk. 3.</i> I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf i form af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.</p> <p><i>Stk. 4.</i> For overtrædelse af denne lovs § 3, stk. 1, § 4, stk. 1-3, og § 6, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«</p>
§ 8. ---	<p><b>9.</b> Efter § 8 indsættes:</p> <p>»§ 8 a. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf og bødestrafen for overtrædelsen af den eller de andre love.</p> <p>Stk. 2. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører én af overtrædelserne idømmelse af frihedsstraf, mens en anden medfører idømmelse af bøde, idømmer retten en bøde ved siden af frihedsstraffen. Det samme gælder, såfremt nogen ved én eller flere handlinger har overtrådt denne lov eller forskrifter udstedt i medfør af denne lov og én eller flere andre love og overtrædelsen af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf medfører bødestraf og</p>

	<p>overtrædelsen af den eller de andre love medfører frihedsstraf.</p> <p>Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.</p> <p><b>§ 8 b.</b> Politiet kan tilbageholde køretøjer i tilfælde af overtrædelse af denne lovs § 4, stk. 1-3, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med denne lovs § 4, stk. 1-3.</p> <p>«</p>
<p><b>§ 9.</b> Beskæftigelsesministeren kan efter forhandlinger med arbejdsmarkedets parter fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder.</p>	<p><b>10.</b> I § 9 indsættes efter »parter«: »og efter høring af Færdselsstyrelsen«.</p>
<p><b>§ 9.---</b></p>	<p><b>11.</b> Efter § 9 indsættes:</p> <p>»<b>§ 9 a.</b> Transportministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan fastsætte regler om gennemførelsen og kontrollen med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions direktiver om arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.</p> <p>«</p>