

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2024-586687
25-10-2024

Høringsnotat

Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid

Færdselsstyrelsen har den 5. september 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. oktober 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere (DI og ATL), DTL - Danske Vognmænd (DTL), Dansk Erhverv, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD) og Danske Speditører.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Danske Speditører bemærker, at de grundlæggende bifalder den forenkling, der ligger i, at bekendtgørelsesudkastet sammenskriver en række ændringsbekendtgørelser og ensretter de anvendte definitioner.

DI og ATL takker for muligheden for at afgive høringssvar. Det noteres, at bekendtgørelsesudkastet forlænger kontrolperioden af køre- og hviletidsbestemmelserne fra 28 dage til 56 dage jf. takografforordningens artikel 36. Det noteres endvidere, at udvidelsen af kontrolperioden vil medføre, at færre virksomheder udtages til kontrol. Det noteres, at udvidelsen af kontrolperioden sker for at bringe national regulering overens med international regulering, som gør det muligt for medlemsstater på tværs af Europa at kontrollere overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere og bekendtgørelse om

arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Det noteres videre, at Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol fordobles fra 1 måned til 2 måneder.

ITD takker for fremsendte høring og muligheden for at give bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv støtter, at bekendtgørelsesudkastet er en sammenskrivning af syv ændringsbekendtgørelser til én ny hovedbekendtgørelse, så det bliver lettere at danne sig et overblik over regelsættet. Bekendtgørelsesudkastet har til formål at opdatere kontrolperioden fra at omfatte de seneste 28 dage til i stedet at omfatte de seneste 56 dage. Dette følger af ændringen af takografforordningen, der var en del af EU's Vejpakke.

DTL takker for den fremsendte høring og bemærker, at det er glædeligt, at de 7 eksisterende ændringsbekendtgørelser samles i en ny hovedbekendtgørelse med 4 selvstændige bilag. Det er klart med til at lette forståelsen af indholdet i den komplekse lovgivning. Udvidelse af kontrolperioden følger af de ændrede regler i EU's Vejpakke. Det sker som følge af et behov for at kunne kontrollere chaufførerne og virksomhedernes overholdelse af kørehviletidsreglerne med særlig fokus på afholdelse af ugehvil, chaufførens ret til at vende hjem til sin bopæl hver 4. uge, kravet om at køretøjet skal returnere til hjemlandet mindst hver 8 uge samt ikke mindst kontrol af udstationeringsreglerne. For at kunne have en effektiv kontrol af særligt disse regler, er det helt grundlæggende nødvendigt med en længere kontrolperiode.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer sig svarene, men skal til DTL's høringssvar bemærke, at der kun vedlægges et bilag til den nye bekendtgørelse.

2. Udvidelse af kontrolperioden

Danske Speditører bemærker, at for så vidt angår udvidelse af kontrolperioden ved politiets vejkontrol, er det en nødvendig udvidelse, som følger af den ændrede forordning 2020/1054, men den forlængede kontrolperiode kan alene henføres til ønsket om kontrol af kravet om, at køretøjet skal returnere til hjemlandet mindst hver 8. uge. Dette vurderes forældet og u hensigtsmæssigt med både ringere konsoliderede transportere og negativ klimapåvirkning til følge. Hertil kommer, at vejsidekontrollen de facto alligevel ikke kan løfte den opgave. Det anføres, at antallet af virksomheder, som udtages til kontrol, reduceres. Det er muligt og hensigtsmæssigt, hvis kontrollen baseres på screening for mange og alvorlige overtrædelser. En sådan screening bør ligge i forlængelse af Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol, som Danske Speditører bifalder, udvides. Sker det ikke, er der risiko for, at bagatelagtige sager kommer til at dominere vurderingen ved vejsidekontrollen, og ved vurderingen af denne risiko indgår også den manglende proportionalitet mellem en forseelses karakter og alvor samt den mulige straf.

ITD bemærker, at myndighederne i forbindelse med udvidelsen af kontrolperioden får adgang til en relativ stor mængde data. En sådan mængde data bør give myndighederne bedre mulighed for at rette kontrollen mod virksomheder, der konsekvent bryder reglerne. Derimod bør denne ikke anvendes som en adgang til at sanktionere virksomheder uforholdsmæssigt.

Dansk Erhverv konstaterer, at udvidelsen af kontrolperioden har den uheldige konsekvens, at færre virksomheder bliver udtaget til kontrol, da det samlede antal kontrollerede arbejdsdage holdes konstant. Det stiller krav om en endnu mere risikostyret kontrol, der målretter kontrollen mod at finde de alvorlige overtrædelser, når færre fremover vil blive kontrolleret.

DTL bemærker, at udvidelse af kontrolperioden desværre vil få betydning for det antal virksomheder, som myndighederne vil indkalde og/eller lade kontrollere. DTL havde hellere set, at antallet af virksomheder til kontrol blev fastholdt med en kontrolstrategi, hvor virksomhedens data screenes for mange eller alvorlige overtrædelser, og hvor bagatelagte overtrædelser får mindre betydning. DTL's bekymring er, at kontrollen fortsat gennemføres nidkært med fare for at drukne i bagatelsager om fx ubetydelige betjeningsfejl. Kontrolindsatsen bør efter DTL's opfattelse fokusere på de virksomheder, som ikke efterlever lovgivningen og har mange og alvorlige overtrædelser af reglerne. Det skal risikoklassificeringssystemet naturligvis tage højde for, men der vil i DTL's optik gå en del år med at skabe det nødvendige datagrundlag til, at kontrollen kan gennemføres ud fra et princip om, at de seriøse virksomheder går fri, hvorimod de mindre seriøse virksomheder ikke gør.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at EU's måltal for kontrollen er fastsat på baggrund af antal arbejdsdage og skal udgøre 3 % af arbejdsdagene for køretøjer, der kører på nationalstatens veje, der er underlagt køre- og hviletidsreglerne. Da kontrolperioden fordobles, vil dette betyde, at der udføres færre, men mere omfattende kontroller.

Nogle regler har ikke været mulige at kontrollere, idet kontrolperioden tidligere kun har været på 28 dage/1 måned, som f.eks. kompensationshvilet, som skal afholdes senest 3 uger efter, at et reduceret ugehvile har været afholdt.

Færdselsstyrelsens risikoklassificeringssystem er opsat således, at alle virksomheder kontrolleres med jævne mellemrum, men at virksomheder med mange og alvorlige overtrædelser af reglerne oftere bliver indkaldt til kontrol. Siden Færdselsstyrelsen har overtaget opgaven fra politiet, er der løbende blevet indsamlet datagrundlag, for at kunne målrette virksomhedskontrollen efter en risiko- og væsentlighedsvurdering. Dette datagrundlag vil i forbindelse med udvidelsen af kontrolperioden øges betragteligt, hvorefter det forventes, at virksomhedskontrollen mere effektivt kan målrette kontrollen til de virksomheder, der er problemer hos i forhold til overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.

3. Udskrifter, ved vejsidekontroller

DI og ATL bemærker, at med en forlænget kontrolperiode vil virksomhederne være nødsaget til at medbringe flere takografudskrifter fra situationer, hvor kødannelse eller lignende umuliggjorde overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. DI og ATL vil hertil opfordre, at sådanne udskrifter, ved vejsidekontroller, kan fremvises elektronisk, ved at virksomheden eksempelvis har scannet tidligere udprintede udskrifter ind, hvormed det vil være muligt for chaufføren at fremvise udskrifter fra takografen digitalt. En sådan praksis ville bidrage til at mindske mængden af fysiske udskrifter, hvilket kan bidrage til at mindske de administrative byrder forbundet med kontrol. Dette ville også være i overensstemmelse med eFTI forordningen, som har til formål at tilskynde til

digitalisering af godstransport og logistik for at mindske de administrative omkostninger, forbedre de kompetente myndigheders håndhævelseskapacitet og øge transportens effektivitet og bæredygtighed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at dette allerede er muligt i dag i medfør af den nuværende bekendtgørelses § 1, stk. 6, som lyder: "I forbindelse med vejkontrol er det tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, således at ethvert bevis, der ikke findes i køretøjet, kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen. Dette berører ikke førerens forpligtelse til at sikre korrekt anvendelse af takografudstyret."

Bestemmelsen videreføres uændret i den nye bekendtgørelses § 26.

4. Udlevering af data

DI og ATL bemærker, at de med tilfredshed noterer, at det af bekendtgørelsesudkastets § 20 fremgår, at der i forbindelse med virksomhedskontrol stilles krav til, at data skal udleveres i et filformat eller via en digital løsning, som angives af Færdselsstyrelsen. Det opfordres til, at en kommende digital løsning indrettes på en måde, hvor den bliver så let at anvende som muligt. Ligeledes opfordres der til, at løsningen udarbejdes på flere sprog, så den kan anvendes af virksomheder der opererer internationalt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den digitale løsning der arbejdes på, som udgangspunkt både vil være tilgængelig på dansk og engelsk. Færdselsstyrelsen har i forbindelse med udviklingen inviteret udvalgte virksomheder til at teste brugeroplevelsen for at gøre det så tilgængeligt og intuitivt som muligt.

5. IT-system

ITD bemærker, at det fremgår i høringsbrevet, at, "Færdselsstyrelsen er i øjeblikket i gang med at udvikle et nyt IT-system til brug for virksomheds-kontrollen." ITD vil anbefale, at systemet indrettes således, at det bliver muligt for tredjemand, som f.eks. rådgivere eller udbydere af takografserviceydelse, at indsende data på vegne af en virksomhed. Dette vil lette administrationen og håndteringen med indsendelse af data væsentligt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at den digitale løsning vil gøre det muligt for virksomheder at lade sig repræsentere af tredjemand i forbindelse med en kontrol.

6. Problemer med ældre førerkort

ITD bemærker, at når kontrolperioden udvides fra 28 dage til 56 dage, kan der opstå problemer med ældre førerkort. Brugere af førerkort af typen "Generation 1" og "Generation 2 version 1" kan

ved registrering af landekoder få problemer, da der kun er 112 positioner på førnævnte førerkort til at gemme landekoder. Det kan gå galt med 2 landekoderegistreringer pr. dag, hvor der også er registreringer ved grænsepassager. Selvom problemet er forbigående, skal styrelsen og øvrige kontrolmyndigheder være opmærksomme på dette, indtil de sidste kort med tiden vil være udfaset. Det bemærkes, at dette er forhold, som virksomhed og chauffør ikke har indflydelse på, hvorfor det ikke må medføre, at virksomhed eller chauffør pålægges yderligere omkostninger eller pålægges bøder for disse forhold. Desuden kan ældre førerkort i en ny takograf have problemer med automatiske landekoderegistreringer ved grænsepassager, da det skal det gøres manuelt for at blive registreret på førerkortet. Igen er der tale om forhold, som virksomhed og chauffør ikke er herre over.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer sig problemstillingen og kan tilføje, at netop henset til omstillingsperioden til den nye version af førerkortet fastholdes det i bekendtgørelsen, at transportvirksomheden skal overføre, gemme og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, som udfører kørsel for virksomheden, mindst hver 21. dag.

7. Frakendelse af førerretten og bødeloft

DTL bemærker, at de har en bekymring for, at flere chauffører frakendes førerretten for overtrædelser af takografforordningen henset til den udvidede kontrolperiode. DTL's erfaring er, at der i virksomhedskontrollen typisk ses en del betjeningsfejl, som primært chaufførernes uvidenhed med takografens virkemåde eller glemsomhed. At være chauffør i en travl hverdag med et vist tidspres medfører indimellem, at chaufføren ikke får trykket pause, hvilket så medfører en overtrædelse, selv om der blev holdt pause. Kan chaufføren ikke redegøre for fejlen, fx ved at fremlægge dokumentation for et køb i en kiosk eller et cafeteria, kan sagen i sidste ende medføre sigtelse og tiltalerejsning. Som bekendt medfører 6 overtrædelser inden for 3 år en betinget frakendelse af førerretten, og 12 overtrædelser inden for 12 år medfører en ubetinget frakendelse af førerretten. Alene bekymringen om at kunne miste sit kørekort og for en chauffør sit arbejde kan virke hæmmende over for rekrutteringen til transportbranchen. Derfor er det vigtigt, at den udvidede kontrolperiode løbende evalueres ift. konsekvenser i relation til flere frakendelser med baggrund i bagatelagte overtrædelser.

DTL bemærker, at det løbende bør evalueres, om ændringen får nogen påvirkning af det eksisterende bødeloft både for chauffører og virksomheder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at sanktioner som frakendelse af førerretten fremgår af færdselsloven, og ikke er en del af bekendtgørelsen. Der er for nuværende ikke planer om at ændre bødeloftet, hvilket medfører, at bødeloftet fastholdes på nuværende niveau, selvom kontrolperioden fordobles.

Bilag 1**Høringsliste**

3F Fagligt Fælles Forbund
Advokatrådet
AMU Transport Danmark (ATD)
Arbejdsgiverforeningen KA
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AutoBranchen Danmark
Beskæftigelsesministeriet
Brancheforeningen Flextrafik Danmark
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Vognimportører i Danmark
Forsvarets Færdselscenter

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Sikre Veje

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet