

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 09-09-2024 08:44:46 (UTC +02)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: mawl@fstyr.dk <mawl@fstyr.dk>
Subject: Høring; 2023-586687

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Dansk Bilbrancheråd og Køretøjsopbyggerne under Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Vicedirektør, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).

Tilmeld dig her til
BilFestival 2024
Biltræf • fagmesse • faglige foredrag • socialt samvær • netværk

DANSK BILBRANCHERÅD **VÆRKSTEDERNES INDKØBSFORENING**

Færdselsstyrelsen
Att.: Maria Winkel Lorenzen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 3. oktober 2024

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 5. september 2024.

Bekendtgørelsesudkastet er en sammenskrivning af syv ændringsbekendtgørelser til én ny hovedbekendtgørelse. Dansk Erhverv støtter, at det nu 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.

Dansk Erhverv kan konstatere, 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.

Der er ikke bemærkninger til ændringerne vedrørende henvisninger til internationale aftaler.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Færdselsstyrelsen
Att.: Maria Winkel Lorenzen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

3. oktober 2024

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid. J. nr. 2023-586687.

Det fremsendte udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid giver anledning til følgende kommentarer fra Danske Speditører.

Grundlæggende bifalder Danske Speditører den forenkling, der ligger i, at det fremsendte udkast til bekendtgørelse implicit er en sammenskrivning af en række ændringsbekendtgørelser. På tilsvarende vis bifalder Danske Speditører ensretningen af de anvendte definitioner.

For så vidt angår punkt 4, 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 krav er efter Danske Speditørers vurdering forældet og uhensigtsmæssigt med både ringere konsoliderede transporter 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.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, står Danske Speditører til rådighed.

Med venlig hilsen

Lars Bech
Chef for Politik & Analyse

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Sendt til: info@fstyr.dk

Sendt Cc til: mawl@fstyr.dk

J.nr. 2023-586687

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere takker for muligheden for at afgive høringsvar over udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid.

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere noterer sig, at nærværende bekendtgørelsesændring forlænger kontrolperioden af køre- og hviletidsbestemmelserne fra 28 dage til 56 dage jf. takografordningens artikel 36. Vi noterer os videre, at udvidelsen af kontrolperioden vil medføre, at færre virksomheder udtages til kontrol. Vi noterer os, 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.

DI Transport og ATL-Transportens Arbejdsgivere noterer sig videre, at Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol fordobles fra 1 måned til 2 måneder.

Med en forlænget kontrolperiode vil virksomhederne også være nødsaget til at skulle medbringe flere takografudskrifter, fra situationer hvor kødannelse eller lignende umuliggjorde overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. DI Transport og ATL Transportens Arbejdsgivere vil hertil opfordre til, 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 både kontrol af det enkelte køretøj. 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.

DI Transport og ATL transportens Arbejdsgivere noterer med tilfredshed, at det af bekendtgørelsesudkastets kapitel § 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.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Færdselsstyrelsen

Vedr. Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid

FSTYR sagsnr. 2023-586687

DTL Danske Vognmænd takker for den fremsendte høring.

Det glæder os, 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.

Desværre konstaterer vi, at udvidelse af kontrolperioden vil få betydning for det antal virksomheder, som myndighederne vil indkalde og/eller lade kontrollere. Vi 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 bagatelagtige overtrædelser får mindre betydning. Vores bekymring er, at kontrollen fortsat gennemføres nidkært med fare for at drukne i bagatelsager om fx ubetydelige betjeningsfejl.

Vi har en bekymring for, at flere chauffører vil blive frataget førerretten for overtrædelser af Takografforordningen henset til den udvidede kontrolperiode. Vores erfaring er, at der i virksomhedskontrollen typisk ses en del betjeningsfejl som primært chaufførernes uvidenhed med takografens virkemåde eller glømsomhed. 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 cateria, kan sagen i sidste ende medføre sigtelse og tiltalerejsning. Som bekendt medfører 6 overtrædelser inden for 3 år en betinget fratagelse af førerretten og 12 overtrædelser inden for 12 år medfører en ubetinget fratagelse 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 fratagelser med baggrund i bagatelagtige overtrædelser.

Det bør endvidere løbende evalueres, om ændringen får nogen påvirkning af det eksisterende bødeloft både for chauffører og virksomheder.

Kontrolindsatsen bør efter vores opfattelse fokusere på de virksomheder, som ikke efterlever lovgivningen og har mange og alvorlige overtrædelser af reglerne. Det skal risikoklassificeringssystemet naturligvis tage højde for det, men der vil i vores 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 gør ikke.

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybende forklaring om vores bekymringer.

Venlig hilsen/Best regards

Frank Davidsen

Underdirektør

Tlf.: +45 7015 9500

Mobil: +45 2275 2804

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Jeres ref.: Id nr.: 2023-586687

Dato: 3. oktober 2024

Høring over udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid

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

IT-system til virksomhedskontrol

Det fremgår i høringsbrevet, pkt. 8: "*Indsendelse af data fra virksomheder*" at, "*Færdselsstyrelsen er i øjeblikket i gang med at udvikle et nyt IT-system til brug for virksomheds-kontrollen.*"

ITD vil anbefale, at systemet bliver indrettet således, at det bliver muligt for tredjemand, som f.eks. rådgivere eller udbydere af takografserviceydelser, at kunne indsende det ønskede data på vegne af den pågældende virksomhed. Dette vil lette administrationen og håndteringen med indsendelse af data væsentligt.

I forhold til § 26 bemærker ITD, at eftersom 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 i forhold til 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. Specifikt bemærker ITD, 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 herrer over.

I forhold til udvidelsen af kontrolperioden bemærker ITD, at myndighederne 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.

Med venlig hilsen

ITD
Simon Bøgesvang