

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
raha@tbst.dk
www.tbst.dk

Til høringsparterne

J.nr. TS21101-00003
Dato 27. januar 2016

Høring over udkast til

- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport
- Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udstedelse af fartskriverkort
- Bekendtgørelse om udstedelse af autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater (fartskrivere) inden for vejtransport

1. Indledning

Med ændringsbekendtgørelserne gennemføres de nødvendige konsekvensændringer, som følge af vedtagelsen af forordning nr. 165/2014 om takografer inden for vejtransport mv. (takografforordningen) samt ophævelsen af forordning nr. 3821/85 om kontrolapparater inden for vejtransport mv. (kontrolapparatforordningen).

2. Høringsfrist

Ændringsbekendtgørelserne sendes i høring med frist til **12. februar 2016**.

Det bemærkes, at takografforordningen finder anvendelse fra 2. marts 2016, dog med udtagelse af enkelte bestemmelser, som har fundet anvendelse siden marts 2015.

3. Formål med ændringerne

Det overordnede formål med ændringerne er at sikre, at takografforordningen, som finder direkte anvendelse i dansk ret, kan håndhæves og sanktioneres efter 2. marts 2016.

Der er således for langt de fleste ændrings vedkommende tale om konsekvensændringer som følge af, at forordningens artikel numre er ændret. Der er således primært tale om ændringer af rent formel karakter.

Der er således få indholdsmæssige ændringer, og det bemærkes, at der er tale om en trinvis afløsning af den eksisterende kontrolapparatforordning, og der er således ikke krav om udskiftning af allerede installerede takografer.

Udover de formelle ændringer, er der følgende materielle ændringer i *bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen)*:

- *Det er et krav i forordningen, at politiet skal have beføjelse til at anmode autoriserede værksteder om at foretage afprøvninger til kontrol af, om takograferne fungerer korrekt og specifikke afprøvninger til afsløring af, om der er manipuleret med takograferne.*

Ifølge takografforordningens artikel 38, stk. 3, skal politiet have beføjelser til at anmode autoriserede værksteder om at foretage afprøvninger til kontrol af, om en takograf fungerer korrekt og specifikke afprøvninger til afsløring af, om takografen er manipuleret med.

Der er stor fokus på at bekæmpe manipulation med takograferne. Da genstande, der anvendes til manipulation af takograferne hele tiden bliver udviklet og videreudviklet, er det afgørende, at politiet får disse beføjelser. Derfor indsættes en **ny bestemmelse** herom i **§ 1, stk. 3**.

- *Det bliver, som noget nyt, strafbart at fremstille, distribuere, annoncere og/eller sælge genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til manipulation af takografer.*

Fremstilling, distribution, annoncering og/eller salg af genstande, der er konstrueret og/eller beregnet til at manipulere takografer med, skal ifølge forordningens artikel 32, stk. 4, forbydes af medlemsstaterne.

Derfor er der i et nyt kapitel 4 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen indsat en **ny forbudsbestemmelse** herom i **§ 9 b**, samt en **ny straffebestemmelse** i **§ 12, stk. 4**.

- *Det bliver, som noget nyt, strafbart at installere og montere takografer i strid med forordningens krav.*

Ifølge takografforordningens artikel 32, stk. 2, må digitale takografer ikke indstilles på en sådan måde, at de automatisk skifter til en anden aktivitetstype, når køretøjets motor eller tænding er slået fra, medmindre føreren fortsat manuelt kan vælge den korrekte aktivitetstype.

Ifølge artikel 32, stk. 4, må køretøjer ikke have mere end en takograf monteret, undtagen når der er tale om praktisk afprøvning efter forordningens artikel 21.

Da bestemmelserne er nye og der derfor ikke i forvejen findes nationale straffebestemmelser for overtrædelse af disse artikler, indføres dette ved **ændring af § 12, stk. 1, nr. 1**.

- *Transportvirksomhederne bliver, som noget, nyt ansvarlige for at sikre, at deres førere er behørigt uddannet, for så vidt angår takografers korrekte funktion, og de må ikke give deres førere nogen direkte eller indirekte incitament, der kan tilskynde til misbrug af takografer.*

Ifølge takografforordningens artikel 33, stk. 1, er transportvirksomheder ansvarlige for at sikre, at deres førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser, for så vidt angår takografers korrekte funktion, foretager regelmæssig kontrol for at sikre, at deres førere anvender takograferne korrekt, og de må ikke give deres førere nogen direkte eller indirekte incitament, der kan tilskynde til misbrug af takografer.

Det er ifølge bekendtgørelsens **§ 11, nr. 5**, strafbart, hvis transportvirksomheden ikke har kontrolforanstaltninger til sikring af, at førerne anvender takograferne korrekt. Transportvirksomhedens manglende efterlevelse af uddannelsesforpligtelsen overfor førerne, foreslås til gennemførelse af artikel 33, stk. 1, **indsat i samme bestemmelse** i bekendtgørelsen.

- *Det kommer som noget nyt til at fremgå, at de forskellige typer arbejder, som må foretages på takografer, afhænger af, hvem arbejdet udføres af.*

Det følger af takografforordningens artikel 22 og 23, at de forskellige aktører - installatørerne, værkstederne og køretøjsfabrikanterne - ikke må foretage samtlige type arbejder på takografer. Derfor **præciseres § 12, stk. 1, nr. 2**, således at samtlige typer af arbejder, der kan og må udføres på takografer efter forordningen, fremgår. Der vil herefter, som noget nyt, kunne ifaldes straf, hvis man udfører arbejde, man ikke har ret til at udføre.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT

Det vurderes, at der ikke er erhvervsøkonomiske konsekvenser, da der er tale om fastsættelse af krav, der gælder ved overtrædelse af regulering.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening (KL) anmodes om høring af bekendtgørelsens eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

Det bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen vurderer, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Bekendtgørelsen træder i kraft den 2. marts 2016 for at sikre, at håndhævelse af bekendtgørelsen kan ske fra det tidspunkt, hvor takografforordningens tages i anvendelse.

Trafik- og Byggestyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@tbst.dk, cc. til trbj@tbst.dk **senest den 12. februar 2016**, mærket j.nr. TS21101-00003.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Trine Bjørnsholm på mail trbj@tbst.dk eller til info@tbst.dk.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk.

Det bemærkes, at der ikke er tale om en fuldstændig revision af bekendtgørelserne. Der vil her i 2016 blive foretaget en samlet gennemgang af bekendtgørelserne på køre- og hviletidsområdet.

Det bemærkes endvidere, at pr. 1. februar 2016 overgår administrationen af køre- og hviletidsområdet til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen er en enhed i Trafik- og Byggestyrelsen, og bekendtgørelser på området udstedes derfor fortsat af Trafik- og Byggestyrelsen.

De udstedte bekendtgørelser kan ses på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside www.tbst.dk under Lovstof. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside www.tbst.dk.

Med venlig hilsen



Trine Bjørnsholm

specialkonsulent