

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater (fartskrivere) inden for vejtransport

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udstedelse af fartskriverkort

1. Indledning

Trafik- og Byggestyrelsen har den 27. januar 2016 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om autorisation af værksteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater (fartskrivere) inden for vejtransport og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om udstedelse af fartskriverkort i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkast til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. februar 2016.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Bilbranchen, Danske Regioner, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Byggeri, Dansk Kørerlærer Union, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, FOAN, Industriens Uddannelser, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Vejdirektoratet.

Der er herudover modtaget høringssvar fra Dansk Erhverv, Dansk Industri, DTL, Fagligt Fælles Forbund, Force Technology, Håndværksrådet, ITD, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.

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.

2. Køre- og hviletidsbekendtgørelsen

2.1 Transportvirksomheden er ansvarlig for at sikre, at førerne er behørigt instrueret og uddannet i takografers korrekte funktion – § 12, stk. 1, nr. 4 (ændringspunkt 15)

Færdselsstyrelsen skal indledningsvist oplyse, at strafbestemmelsen for overtrædelse af artikel 33, stk. 1, 1. afsnit er flyttet fra bekendtgørelsens § 11, således at den i stedet er indsat som et nyt nr. 4, i § 12, stk. 1.

Da strafsubjektet i bestemmelsen er arbejdsgiveren/transportvirksomheden, er det nye nr. 4 ikke indsat i § 13, hvilket betyder, at der ikke bliver tale om ansvar på objektivt grundlag.

Endelig kan det nævnes, at der i den endelige formulering af § 12, stk. 1, nr. 4, er medtaget mere tekst fra artikel 33, stk. 1, 1. afsnit: "...og nødvendig instruktion for så vidt angår takografers korrekte funktion...", således at det bliver fuldt ud præciseret i bestemmelsen, at transportvirksomheden kan pålægges ansvar for ikke at undervise/instruere i takografers korrekte funktion.

ITD, DTL og Dansk Erhverv har henledt opmærksomheden på, at bestemmelsen ikke må føre til overimplementering.

ITD har henvist til de ikke uvæsentlige betjeningsforskelle i de forskellige fabrikater og versioner af kontrolapparater, som i dag findes på markedet. Der opfordres til, at der ved straffastsættelsen tages de nødvendige proportionalitetshensyn.

DTL har i forlængelse heraf nævnt, at undskyldelige og bagatelagte "fejlbetjening", som ikke altid skyldes uvidenhed eller manglende instruktion, så vidt muligt bør påtales uden sanktion. Endvidere nævner DTL, at der bør skelnes imellem sanktionering af straf for "fejlbetjening" og "manglende instruktion", ligesom anvendelse af dobbelt sanktionering af samme overtrædelse skal undgås.

Dansk Erhverv har bemærket, at der i dag findes flere typer og versioner af takografer, hvilket kan føre til "fejlbetjening", som ikke er begrundet i manglende instruktion fra transportvirksomhedens side men snare andre menneskelige faktorer. Endvidere nævner Dansk Erhverv det samme som DTL; at der bør skelnes mellem sanktionering af straf for "fejlbetjening" og "manglende instruktion", ligesom dobbelt sanktionering af samme overtrædelse skal undgås.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik har oplyst, at man i forbindelse med indførelsen af artikel 33, stk. 1, gerne ser, at der samtidig ses på bekendtgørelsens § 13 og § 14, hvorefter

ter en arbejdsgiver kan pålægges bødeansvar, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom (objektivt ansvar). I den forbindelse nævnes, at man mener, at der bør ses nærmere på arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3, hvorefter en arbejdsgiver ikke kan straffes for en ansats overtrædelser, hvis arbejdsgiveren har opfyldt sine forpligtelser efter loven. Dette vil betyde, at virksomhederne i langt højere grad vil være motiveret til grundigt at instruere og uddanne deres førere. Tilsvarende regler kunne uden videre overføres til bestemmelserne om køre- og hviletid.

Endelig oplyses, at man længe har efterlyst en mere grundlæggende revision af bestemmelserne om køre- og hviletid, herunder især virksomhedskontrollen og det objektive ansvar.

Til disse bemærkninger skal Færdselsstyrelsen oplyse, at Færdselsstyrelsen har indført en tekstnær straffebestemmelse for overtrædelse af den nye artikel 33, stk. 1, 1. afsnit.

Færdselsstyrelsen er imidlertid opmærksom på, at der med bestemmelsen vil være mulighed for, at chaufføren og virksomheden på objektivet grundlag vil kunne straffes for fejlbetjening samtidig med, at virksomheden straffes for manglende uddannelse af chaufføren, men dog kun hvis der kan føres bevis for, at virksomheden har handlet ansvarspådragende.

Færdselsstyrelsen kan dog oplyse, at bestemmelsen bør finde anvendelse eksempelvis i situationer, hvor en chauffør forklarer, at han i forbindelse med igangværende kørsel af sin vognmand er blevet sat til at føre et køretøj med en type takograf, hvis funktioner han ikke er blevet undervist i, eksempelvis fordi han hidtil kun har kørt med analoge takografer, eller lignende.

Fælles fagligt forbund, Transportgruppen har oplyst, at man finder det absolut positivt, at der åbnes mulighed for at sanktionere over for virksomheder, der ikke lever op til artikel 33, stk. 1. Endvidere foreslår man, at artikel 10 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen næves i bekendtgørelsens § 11.

Der fremsættes forslag om, at sanktionerne udformes, således at der kun kan ske frakendelse af førerretten, såfremt færdselssikkerheden er tilsidesat og ikke som i dag, hvor førerretten kan frakendes for administrative fejl, og i den forbindelse med fejlbetjening af takograf, som ikke forhindrer politiets kontrolmulighed og ikke tilsidesætter færdselssikkerheden. Endelig foreslår man, at førere ikke retsforfølges for forhold, som opdages i forbindelse med virksomhedskontrol, hvor disse overtrædelser ikke har været en direkte tilsidesættelse af færdselssikkerheden.

Færdselsstyrelsen skal hertil bemærke, at arbejdsgiverens overtrædelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 10 til dels er strafbelagt i § 11, nr. 4-7, jf. § 13. Med gennemførelsen af en straffebe-

stemmelse for overtrædelse af artikel 33, stk. 1, 1. afsnit, vil der, som nævnt, fremover kunne pålægges transportvirksomheden strafansvar for ikke at sikre, at dens førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser, for så vidt angår takografers korrekte funktion.

Til samtlige bemærkninger vedrørende det nuværende sanktionssystem og sanktionspraksis kan styrelsen oplyse, at styrelsen i løbet af foråret 2016 planlægger at invitere branchen til et møde for at høre nærmere om erfaringerne med nuværende sanktionspraksis og indgå i drøftelser om den fremadrettede praksis.

2.2 Manipulation

Dansk Erhverv og DTL har oplyst, at man er enige i, at bevidst manipulation skal sanktioneres hårdt, hvorimod undskyldelige og bagatelagtige fejlbetjeninge så vidt muligt bør påtales uden sanktion.

Færdselsstyrelsen henviser til styrelsens bemærkninger vedrørende sanktionspraksis anført umiddelbart ovenfor.

Færdselsstyrelsen skal desuden oplyse, at takografforordningens artikel 32, stk. 2, 4, og 5, er nye, hvorimod artikel 32, stk. 3, er en ordret videreførelse af kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 8. Artikel 15, stk. 8, har hidtil været sanktioneret i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 12, stk. 1, nr. 3, litra c (om personalets brug af takograf og diagramark, førerkort og udskrifter. Arbejdsgiveren har kunnet straffes på objektivi grundlag, jf. § 13). Artikel 32, stk. 3, som afløser artikel 15, stk. 8, er derfor tilføjet i § 12, stk. 1, nr. 3, litra c., da det er en fejl, at der ikke var henvist hertil i udkastet til ændringen af § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, der var sendt i høring.

3. Værkstedsaunorisations- og takografkortbekendtgørelsen

Force Technology har bemærket, at der i takografkortbekendtgørelsen og værkstedsaunorisationsbekendtgørelsen ikke er medtaget ændringer, således at "Trafik- og Byggestyrelsen" indsættes de steder, hvor der står "politiet" eller "Rigspolitiet". Endvidere nævnes, at man som godkendt tilsynsvirksomhed kan være i tvivl om, hvem man skal referere til.

Færdselsstyrelsen skal hertil oplyse, at der ikke i forbindelse med bekendtgørelsesændringerne er foretaget ændringer som følge af ressortomlægningen efter valget i 2015, idet kompetencen efter bekendtgørelsernes bestemmelser faktisk forholder sig i overensstemmelse med ressortomlægningen.

Færdselsstyrelsen kan dog her oplyse, at ansøgninger om autorisationer samt tilsynsrapporter behandles af Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen skal desuden bemærke, at gennemførelsesforordningen, hvormed et bilag IC til takografforordningen gennemføres, der

kommer til at indeholde de nye bestemmelser, som eksisterende henvisninger til kontrolapparatforordningen i værkstedsautorisationsbekendtgørelsen skal suppleres med, først kommer til at finde anvendelse fra primo 2019. I punkt 5.2.1. i bekendtgørelsens bilag var imidlertid en henvisning til kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 3, og 4. Der er i bekendtgørelsen medtaget en ændring så der henvises til takografforordningens artikel 34, stk. 5, i stedet (ændringspunkt 6).

4. Yderligere forslag om ændringer, som Færdselsstyrelsen ikke har forholdt sig til på dette tidspunkt

Håndværksrådet har i sit høringssvar bemærket, at man genfremsætter en række ønsker i forhold til køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det nævnes, at der fortsat er behov for en tydeligere vejledning på området, da der fortsat er eksempler på uens fortolkning i blandt ansatte hos færdselspolitiet. Dette vækker bekymring for medlemmerne for manglende overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Desuden ønskes en lempeligere fortolkning af definitionen på gods-transport og transport af gods, eksempelvis i forbindelse med transport af en bil, der fragtes på en autotrailer mellem to værksteder, der i Danmark betragtes som godstransport, mens samme ikke gør sig gældende i eksempelvis Tyskland.

Som oplyst ovenfor planlægger Færdselsstyrelsen i løbet af foråret 2016 at invitere branchen til møde for at høre nærmere om branchens erfaringer med nuværende sanktionspraksis og indgå i drøftelser om den fremadrettede praksis. Branchen vil også blive givet lejlighed til at pege på fortolkninger, der bør genovervejes.

5. Øvrige ændringer

Færdselsstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget ændring af bekendtgørelsernes overgangsbestemmelser samt enkelte øvrige præciserende ændringer i forhold til de udkast, der har været i høring:

Køre- og hviletidsbekendtgørelsen

I § 1 er stk. 3, (gen)indsat, idet stykket ved en fejl ikke er blevet medtaget i forbindelse med den nye formulering af § 1. Henvisningen til kontrolapparatforordningen er udskiftet med rette henvisning til takografforordningen.

I § 8, stk. 2, er det præciseret, at transportvirksomheden også skal forevise eller udlevere de omhandlede oplysninger til Trafik- og Byggestyrelsen, idet dette er tilfældet i forhold til virksomhedskontrollen.

Hele § 12 er nyaffattet, fordi det gør, på grund af de mange ændringer, bestemmelsen nemmere at læse. Formuleringen af § 12, stk. 1, nr. 2, er ændret således, at alle henvisninger til bilagene er udtaget.

Sidstnævnte skyldes for det første, at bilag II og I C til takografforordningen først kommer til at finde anvendelse fra primo 2019, for det andet har det vist sig, at kontrolapparatforordningens bilag I kommer til at gælde ved siden af, og ikke afløser takografforordningens bilag I fra anvendelsestidspunktet af den kommissionsforordningen, der gennemfører de nævnte bilag. Årsagen til udtagelsen af bilagshenvisningerne i bekendtgørelsen er således, at det afhænger af tidspunktet for køretøjets indregistrering og takografens type (digital/analog), hvilket bilag kravene til installeringen, afprøvningen, reparationen, plomberingen og kontrollen af takografen fremgår af.

Ændringen af § 13, stk. 1, udgår, idet den nye bestemmelse § 9 b ikke har arbejdsgiveren i en transportvirksomhed som ansvarssubjekt, hvorfor bestemmelsen ikke bør citeres i § 13, der pålægger arbejdsgiveren bødeansvar på objektivet grundlag for visse overtrædelser, når disse er foretaget i dennes interesse.

Værkstedsautorisationsbekendtgørelsen

Definitionerne i bekendtgørelsens § 1, nr. 6 (A-autorisation), og 7 (D-autorisation), er genindsat, idet definitionerne først kan udgå, når der samtidigt sker en ændring af de bestemmelser i bekendtgørelsen (§ 8 og § 9 og bilag 1), der omtaler A-autorisationer og D-autorisationer.

Takografkortbekendtgørelsen

I bekendtgørelsen er der i § 1, som stk. 2, genindsat definitioner på de forordninger (takografforordningen og kontrolapparatforordningen) og den overenskomst (AETR), som der henvises til i bekendtgørelsen, for at det ikke er nødvendigt at citere hele titlen mm. på disse, hver gang der henvises dertil i bekendtgørelsen.

Bilag 1

ATL – Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Autobranchen Danmark
Automobilbranchens Handels- og Industriforening
Brancheforeningen for Industriel Teknik, Værktøj og Automation
Danmarks Motor Union
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Bilforhandler Union
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Industri (DI)
Dansk kollektiv trafik
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Køreskole Forening
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk Metal
Dansk Transport & Logistik (DTL)
Danske Advokater
Danske Busvognmænd
Danske Kørelæreres Landsforbund
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
Den Danske Dommerforening
Dommerfuldmægtigforeningen
Domstolsstyrelsen
Fagligt Fælles Forbund (3F)
Force Technology
Forenede Danske Motorejere (FDM)

Foreningen af Frie Kørelærere
Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark
Foreningen af offentlige anklagere
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Forsikring og Pension
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
Håndværksrådet
Industriens Uddannelser
International Transport Danmark (ITD)
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening (KL)
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Køreprøvesagkyndiges Landsforening
Landbrug og Fødevarer
Landsforeningen i Danmark (LO)
Maskinleverandørerne
Energi og Olieforum
Politiforbundet i Danmark
Professionel Elektronik
Rigsadvokaten
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Teknologisk Institut
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)
Trafikselskaberne i Danmark
Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening
Vejdirektoratet