

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2021-110316  
26-01-2022

## Høringsnotat

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

Færdselsstyrelsen har den 13. december 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 14. januar 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX, Dansk Bilbrancheråd, TUR og FDM.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Erhverv, Dansk PersonTransport, ITD og SLD.

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.

Færdselsstyrelsen skal endvidere bemærke, at bekendtgørelsen ikke ændrer i § 2, der vedrører de nationale undtagelser, som Danmark har tilladt med hjemmel i artikel 13 i køre- og hviletidsforordningen. Høringssvar med forslag til at ændre § 2 i bekendtgørelsen vil således ikke blive refereret nedenfor.

#### **1. Modvirkning af omgåelse ved indgivelse af korrekt dokumentation**

Dansk PersonTransport bemærker, at de bakker op om bestemmelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8 a ("return to home"), der vil være med til at sikre lige konkurrencevilkår i bustransporten, idet udenlandske chauffører fremover vil have mulighed for at vende hjem efter et fire ugers ophold i Danmark. I tillæg hertil bemærkes, at Færdselsstyrelsen med sin kontrol skal sikre, at virksomheder ikke kan manipulere med dokumentationen for, at chauffører faktisk har været hjemme efter 4 uger.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kontroltrykket på køre- og hviletidsområdet er fastsat i artikel 2, stk. 3, i kontroldirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF), hvor det fremgår, 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. Endvidere fremgår det af samme direktivs artikel 2, stk. 1, 2. afsnit, at denne kontrol hvert år skal 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, og mobile arbejdstagere og førere, der er omfattet af direktiv 2002/15/EF.

I bilag 1 til kontroldirektivet fremgår det, hvilke elementer henholdsvis vejkontrollen og kontrol hos virksomhederne normalt skal omfatte. Af bilag 1, del B, som vedrører kontrol hos virksomhederne, fremgår det bl.a., at denne kontrol skal omfatte virksomhedernes overholdelse af forpligtelser for så vidt angår tilrettelæggelse af føreres arbejde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 8a i køre- og hviletidsforordningen.

Kontrollen med transportvirksomheders overholdelse af forpligtelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8a, udføres således af Færdselsstyrelsen i den administrative virksomhedskontrol, hvor der alene kontrolleres danske virksomheder.

## **2. Ændring af opbevaringsfrist bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 11.**

Dansk Erhverv og SLD bemærker, at virksomhedens pligt til opbevaring af dokumentation for virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde ikke bør fastsættes til to år, men i stedet bør være på et år.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at arbejdstidsregistreringer skal opbevares i mindst to år, som krævet i artikel 9, litra b), i direktiv 2002/15/EF (vejtransportdirektivet om arbejdstid).

Dokumentation for virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde ("return to home") i artikel 8, stk. 8 a, i køre- og hviletidsforordningen bør sidestilles med arbejdstidsregistreringer, hvilket EU-Kommissionen har tilkendegivet i Kommissionens "Spørgsmål og Svar, Del 2", som blev offentliggjort på Kommissionens hjemmeside i foråret 2021.

Færdselsstyrelsen finder ikke, at bemærkningerne giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

### 3. Ændring af opbevaringsfrist i § 7, stk. 8

ITD bemærker, at der kan være helt eller delvist sammenfald mellem den dokumentation og data, der henvises til i bekendtgørelsesudkastets § 7, stk. 11, om opbevaring af data i to år, og den dokumentation og data, der henvises til i § 7, stk. 8. Da dokumentation og data efter § 7, stk. 8 skal slettes efter et år, harmonerer dette ikke med opbevaringskravet i udkastets § 7, stk. 11, hvorfor sidste sætning i § 7, stk. 8, bør slettes.

#### Kommentar:

*Forpligtelsen til at destruere de i § 7, stk. 8, 2. pkt., oplyste oplysninger, samt diagramark og data har for så vidt angår den analoge takograf og den digitale takograf, generation 1, fremgået af køre- og hviletidsbekendtgørelsen siden 11. april 2007. Ved bekendtgørelse nr. 1418 af 25. september 2020 om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport blev forpligtelsen i § 7, stk. 8, 2. pkt., udvidet til også at omfatte data fra den intelligente takograf (den digitale takograf, generation 2).*

*Forpligtelsen for virksomheden til at opbevare diagramark i et år følger af artikel 33, stk. 2, i forordning (EU) nr. 165/2014 (takografforordningen). Forpligtelsen for virksomheden til i et år at opbevare data fra den digitale takograf (generation 1) følger af artikel 10, stk. 5, litra a) i forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- og hviletidsforordningen). Forpligtelsen til i et år at opbevare data fra den intelligente takograf (den digitale takograf, generation 2) præciseres i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 7, stk. 9.*

*Arbejdstidsregistreringer skal opbevares i mindst to år, som krævet i artikel 9, litra b), i direktiv 2002/15/EF (vejtransportdirektivet om arbejdstid). Dokumentation for virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde ("return to home") i artikel 8, stk. 8 a, i køre- og hviletidsforordningen bør sidestilles med arbejdstidsregistreringer, hvilket EU-Kommissionen også har tilkendegivet i Kommissionens "Spørgsmål og Svar, Del 2", som blev offentliggjort på Kommissionens hjemmeside i foråret 2021.*

*Kontrollen med virksomheders overholdelse af forpligtelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8 a, foretages i Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol. Ved indkaldelse til kontrol anmodes virksomheden om at indsende diagramark, data m.v. for kontrolperioden, ligesom virksomheden anmodes om at oplyse, om de i kontrolperioden har haft førere, der har udført international transport og/eller har benyttet førere, der har haft bopæl uden for Danmark. Færdselsstyrelsen sammenholder herefter virksomhedens oplysninger med de indsendte diagramark og data fra takograf og førerkort. Har virksomheden haft førere, der har udført international transport og/eller benyttet førere, der har haft bopæl uden for Danmark, kan styrelsen anmode om yderligere dokumentation i form af eksempelvis arbejdstidsplaner for førerne, ansættelseskontrakter, billetter eller ethvert andet bevis på andre rejsearrangementer. En dokumentation som ifølge bekendtgørelsesudkastet § 7, stk. 11, skal opbevares i to år.*

*Færdselsstyrelsen finder ikke, at bemærkningerne giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

#### 4. Manglende beskrivelse af risikoklassificeringssystemet

ITD bemærker, at bekendtgørelsesudkastets forslag til indsættelse af § 9 d omhandler et risikoklassificeringssystem, der ikke er nærmere beskrevet. I tillæg hertil bemærkes, at det er væsentligt, at de pågældende virksomheder kan gøre sig bekendt med systemet, og at Færdselsstyrelsen derfor anmodes om at præcisere indholdet og konsekvensen af risikoklassificeringssystemet.

##### Kommentar:

*Medlemsstaterne har siden den 1. april 2007 været forpligtet til at indføre et system for risikoklassificering af virksomheder baseret på det relative antal og grovheden af de overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen (på daværende tidspunkt kontrolapparatforordningen), som den enkelte virksomhed har begået, jf. artikel 9 i direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet).*

*Det fremgår endvidere af kontroldirektivets artikel 9, at virksomheder i en høj risikoklasse skal kontrolleres grundigere og hyppigere.*

*Pr. 1. november 2019 har Færdselsstyrelsen med henblik på at opfylde forpligtelsen i kontroldirektivets artikel 9 implementeret et system for risikoklassificering af virksomheder i virksomhedskontrollen.*

*Det betyder, at når en virksomhedskontrolsag er færdigbehandlet i Færdselsstyrelsen, beregnes en vægtet overtrædelsesprocent for virksomheden, som bl.a. danner grundlag for virksomhedens risikoklassificering (risikoprofil), som tillægges betydning for, hvornår virksomheden skal indkaldes til fornyet kontrol.*

*Ved beregningen af den vægtede overtrædelsesprocent tages der i forhold til overtrædelseernes alvorgrad (grovhed) udgangspunkt i bilag III til kontroldirektivet (bilag 4 til bekendtgørelsesudkastet). Overtrædelser, som i nævnte bilag kategoriseres som "mindre overtrædelser", ganges med faktor 0,5, "alvorlige overtrædelser" ganges med faktor 1,0, "meget alvorlige overtrædelser" ganges med faktor 1,5 og "mest alvorlige overtrædelser" ganges med faktor 2,0. De samlede udregnede antal overtrædelser sættes herefter i forhold til de aflæste antal arbejdsdage, hvorved der opnås en vægtet overtrædelsesprocent.*

*Via den vægtede overtrædelsesprocent tildeles virksomheden en risikoprofil, som har betydning for, hvornår virksomheden vil blive indkaldt til fornyet kontrol. Der opereres i virksomhedskontrollen med risikoprofil høj risiko (rød), mellem risiko (gul) og lav risiko (grøn). Modtages der indberetninger fra danske politikredse og udenlandske myndigheder om grove overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen (overtrædelser kategoriseret som "mest alvorlige overtrædelser"), vil virksomheden i hvis interesse kørslen er foretaget blive indkaldt til kontrol uafhængig af, om den har risikoprofilen grøn, gul eller rød.*

*I bekendtgørelsesudkastets § 9 d, beskrives det risikoklassificeringssystem, som Færdselsstyrelsen implementerede i virksomhedskontrollen pr. 1. november 2019. Et risikoklassificeringssystem, hvori virksomheder, der har været indkaldt til kontrol, tildeles en*

*risikoprofil, som har betydning for, hvornår virksomheden vil blive indkaldt til fornyet kontrol med overholdelsen af reglerne på køre- og hviletidsområdet.*

*Færdselsstyrelsen finder ikke, at bemærkningerne giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund

Arbejdsgiverforeningen KA

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Beskæftigelsesministeriet

Bilsynsbranchen

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

De Danske Bilimportører

DI Dansk Byggeri

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

Erhvervsstyrelsen (OBR)

Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet

FDM (Forenede Danske Motorejere)

FEP Forbundet for Erhvervsmæssig persontransport

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution

SMVdanmark

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet