

Færdselsstyrelsen
Att.: Anders Røjkjær Pedersen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 4. september 2020

Bemærkninger til høring af bekendtgørelse om køre- og hviletid

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring d. 7. august 2020 og har følgende bemærkninger dertil.

Vedr. punkt 5 (§ 2, litra q og r) – nationale undtagelser

Dansk Erhverv støtter, at der gøres brug af de to nationale undtagelsesmuligheder om hhv. entreprenørmaskiner og færdigblandet beton, der er i den nye køre- og hviletidsforordning (nr. 2020/1054).

Det er vigtigt for danske virksomheders konkurrencesituation, at der i implementeringen af EU-lovgivningen gøres brug af sådanne undtagelsesmuligheder, der medvirker til, at den danske branche ikke stilles ringere end i andre lande.

Styrelsens vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen bør opdateres med de to nye undtagelsesmuligheder. Og særligt for så vidt angår "litra q" bør det nærmere defineres og præciseres, hvad der forstås med begreberne "entreprenørmaskiner", "entreprenørvirksomheder" og "virksomhedens hjemsted" (særligt i de tilfælde, hvor virksomheden har flere afdelinger/filialer).

Da der ikke er redegjort nærmere for begreberne i forordningens betragtninger, kan der fordel af søges en fælles fortolkning blandt EU-landenes håndhævelsesmyndigheder, inden den danske fortolkning lægges fast. De danske myndigheder bør generelt ikke fortolke EU-reglerne mere restriktiv end andre EU-lande.

Vedr. punkt 8 (§ 7, stk. 9 og 10) – dokumentation for dækning af udgifter til indkvartering

I § 7, stk. 10 indsættes en forpligtelse for virksomheder til at opbevare dokumentation for dækning af udgifter til chaufførers indkvartering, og at udlevere den i forbindelse med styrelsens kontrol.

Idet karakteren og typen af dokumentation ikke fastsættes på bekendtgørelsesniveau, er der et klart behov for, at dette nærmere defineres og præciseres i styrelsens vejledning, så der er fuld

gennemsigtighed for virksomhederne omkring den dokumentation, som styrelsen accepterer som bevis for, at reglerne er korrekt efterlevet.

Dansk Erhverv ser gerne, at dokumentationskravet er så fleksibelt så muligt, og at en blandt flere muligheder bliver at dokumentere kravet ved en diæt-ordning, der fremgår af chaufførens ansættelseskontrakt.

Som følge af uklarheden om dokumentationskravet anbefaler Dansk Erhverv desuden, at styrelsens kontrol i en periode på fx seks måneder er vejledende. Det vil sikre ro i branchen omkring den usikkerhed, der eksisterer på nuværende tidspunkt, indtil styrelsen kan melde mere konkrete ud herom.

Vedr. erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det fremgår af høringsbrevet, at styrelsen vurderer, at bekendtgørelsen ikke medfører erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet, der medfører en kvantificeringsforpligtelse.

Dansk Erhverv er ikke enig i denne betragtning. Det kan ikke udelukkes, at ovenstående dokumentationskrav i medfør af § 7, stk. 10 vil have erhvervsøkonomiske konsekvenser for den samlede vejtransportbranche, der er højere end den fastsatte bagatelgrænse på 4 mio. kr. Fastsættelsen af dokumentationskravet bør efter Dansk Erhvervs mening tilstræbes fastsat på en måde, der ikke pålægger virksomhederne yderligere administrative byrder.

Vedr. punkt 9 (§ 9c) - plombering

I § 9c, stk.2, fastsættes det, at den erklæring, som politiet udsteder ifm. plombering, skal udfærdiges på en blanket udarbejdet af Færdselsstyrelsen.

I høringsbrevet fremgår det, at dette har til formål at sikre, at de erklæringer, der udstedes i Danmark, har samme udseende, at de er letgenkendelige for kontrolmyndighederne i Danmark og i andre lande, og at fremtidige vejkontroller ikke forsinkes unødigt.

Dansk Erhverv støtter formålet, men af hensyn til genkendeligheden i andre lande, bør der udvikles en ensartet EU-standardskabelon for blanketten.

Med venlig hilsen,

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Anders Røjkjær Pedersen

Fra: Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>
Sendt: 3. september 2020 14:50
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Anders Røjkjær Pedersen
Emne: Høringssvar: Udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser [Sagsnr. TS21101-00036]

Til Færdselsstyrelsen

Sagsnr.: TS21101-00036

Høringssvar: Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport

De Danske Bilimportører takker for modtagelsen af høringsdokumenterne med udkast til ændring af bekendtgørelse og køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport.

Vi har dog ingen særlige bemærkninger til de konkrete ændringer, eftersom de i hovedsagen gennemfører ændringer til køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen som fastsat ved ændringsforordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020. Ændringsbekendtgørelsen gengiver således i primært bestemmelserne i forordningerne uden at berøre deres umiddelbare gyldighed i Danmark.

Udkastet til ændringsbekendtgørelsen medtager således ændringerne til de nationale undtagelsesmuligheder i forordningens artikel 13, men ikke ændringerne til de generelle undtagelser i artikel 3 jf. forordning 2020/1054.

Vi antager, at det skyldes, at det kun anses for relevant at medtage ændringerne til de nationale undtagelser i bekendtgørelsen, eftersom de generelle i forordningens artikel 3 forudsættes at gælde umiddelbart.

Vi finder alligevel anledning til at give visse bemærkninger, der ikke specifikt angår bekendtgørelsens to nye undtagelser for kørsel med køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner og køretøjer til levering af færdigblandet beton.

Vores bemærkninger går i denne forbindelse på, at der mere generelt kan være et behov for at præcisere køre- og hviletidsbestemmelsernes anvendelsesområde både i bekendtgørelsen og / eller evt. via vejledning. Vi finder således, at der er et særligt behov for overordnet at fastslå køre- og hviletidsreglernes grundlæggende anvendelsesområde, da det har betydning for, hvorledes også undtagelserne herfra skal fortolkes.

Pointen er i denne forbindelse, at undtagelsesbestemmelser har den begrænsning, at de kun kan rettes mod virksomheder, personer og kørsel, der som udgangspunkt er omfattet.

Forså vidt angår køre- og hviletidsforordningen som ændret ved forordning (EU) 2020/1054 kan det være relevant at påpege, at køre- og hviletidsbestemmelserne overordnet er fastsat ud fra bl.a. følgende betragtninger jf. :

"1) Gode arbejdsvilkår for førere og fair forretningsvilkår for vejtransportvirksomheder er af afgørende betydning for at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig vejtransportsektor med henblik på at sikre ikke forskelsbehandling og tiltrække kvalificerede arbejdstagere. For at fremme denne proces er det altafgørende, at Unionens sociale bestemmelser om vejtransport er klare, forholdsmæssige, egnede til formålet og lette at anvende og håndhæve og gennemføres på effektiv og konsekvent vis i hele Unionen." (Forordning (EU) 2020/1054, punkt 1 i præambel / EØS-relevant tekst).

Og desuden:

”17) Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafikikkerhed.” (Forordning (EF) 561/2006, punkt 17 i EØS-relevante tekst).

Dermed skal der også ved fortolkningen af undtagelserne fra køre- og hviletidsreglerne tages hensyn til, at disse som udgangspunkt er møntet på vejtransportvirksomheder og førere af køretøjer, der er ansat i disse virksomheder (arbejdstagere), eller som selvstændigt udfører vejtransportvirksomhed.

Først derefter er det relevant at overveje afgrænsningen af reglerens anvendelsesområde og undtagelserne herfra i forhold til to gensidigt forbundne kriterier – nemlig 1) Hvilke køretøjer og 2) Hvilke kørselssituationer, der er omfattet.

Køre- og hviletidsreglerne er ikke i sig selv relevante, blot fordi kørslen foregår i: 1) Et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton – eller: 2) Et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end 9 personer inklusive føreren, og er beregnet til dette formål. Der skal som udgangspunkt desuden være tale om kørsel, der kan betegnes som henholdsvis ”godstransport” og ”persontransport”.

Definitionen heraf skal (uanset bestemmelserne i artikel 4 i forordning 561/2006) ses i den nævnte kontekst og i lyset af, at formålet med køre- og hviletidsreglerne er at regulere konkurrencevilkårene for vejtransportvirksomheder og arbejdsvilkårene for deres ansatte chauffører. Dermed er reglerne som udgangspunkt også kun relevante for erhvervsmæssig gods- og persontransport.

Vi er opmærksomme på, at Færdselsstyrelsen er i gang med en opdatering af ”Vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen af 28. marts 2018 (TS21100-0026)” som følge af ændringsforordning (EU) 2020/1054.

Vi anbefaler, at den igangværende opdatering inkluderer en præcisering af køre- og hviletidsreglerne og forordningens overordnede sigte på vejtransportvirksomheder, deres ansatte chauffører og dermed erhvervsmæssig gods- og persontransport.

Vi antager, at den generelle ”Vejledning om reglerne på køre- og hviletidsområdet fra oktober 2019 (TS21100-00135) også skal opdateres. Umiddelbart forekommer det oplagt, at samle de to vejledninger i en enkelt vejledning, men der kan, som antydnet, være grund til at fastholde en særskilt vejledning netop vedrørende undtagelserne og afgrænsningen af anvendelsesområdet for at præcisere, hvem der overhovedet er omfattet af bestemmelserne – samt hvem der ikke er.

Det viser vores tilsvarende erfaringer med bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, der gennemfører bestemmelser herom jf. direktiv (EF) 2003/59 af 15. juli 2003 som ændret ved direktiv (EU) 2018/645. Vi henviser i den forbindelse til vores Bilbranchens (DI) tidligere henvendelse til Færdselsstyrelsen herom jf. mail af 11. juni 2018 (TS20800-00603) samt til vores høringssvar af 18. februar 2020 til ændring af bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse chauffører i vejtransport. (J.nr. TS20800-00397).

Det gælder for begge regelsæt, at der er behov for overordnet at afgrænse bekendtgørelsernes overordnede anvendelsesområde under hensyn de grundlæggende formål med de bagvedliggende EU-regler.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16

1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.
Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Anders Røjkjær Pedersen
Sendt: 7. august 2020 13:51
Til: Anders Røjkjær Pedersen
Emne: Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser [Sagsnr. TS21101-00036]

Til høringsparterne.

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Der er høringsfrist den 4. september 2020.

Venlig hilsen

Anders Røjkjær Pedersen
Juridisk specialkonsulent



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

Tlf.: + 45 7221 8899

www.fstyr.dk

Til Færdselsstyrelsen

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om køre- og hviletid

DI Transport, DI Dansk Byggeri og ATL – Transporterhvervets Arbejdsgivere har følgende bemærkninger til ovennævnte udkast til bekendtgørelse:

For så vidt angår pkt. 5 om tilføjelse af §2, litra q og r, så kan DI Transport, DI Dansk Byggeri og ATL støtte, at de nye undtagelser i forordning 2020/1054 gennemføres i Danmark for at undgå unødvendig overimplementering og dermed øgede administrative omkostninger for dansk erhvervsliv.

Undtagelsen af entreprenørmaskiner bør fortolkes bredest muligt. Den originale engelske version af forordning 2020/1054 bruger ordet "construction machinery", som vi mener er et bredere begreb end den danske oversættelse "entreprenørmaskiner", som også benyttes i udkastet til bekendtgørelse.

DI Transport, DI Dansk Byggeri og ATL vil derfor foreslå, at man anvender "maskiner til brug i byggeerhvervet, herunder materiel med mekaniske egenskaber, såsom platforme, lifte, hejse, entreprenørmaskiner, elevatorer, traverskraner, tekniske hjælpemidler etc."

For så vidt angår punkt 8, om tilføjelse af stk. 10 i §7, så blev ændringen af forordningen også drøftet på mødet mellem Færdselsstyrelsen og transportbranchen den 31. august 2020. Dokumentation for omkostninger til indkvartering skal i sagens natur ikke omfatte overnatning foretaget på chaufførens egen bopæl. Der mangler derfor vejledning til branchen om, hvordan man skal dokumentere over for kontrolmyndigheden, når der ikke har været omkostninger til indkvartering, f.eks. ved overnatning på chaufførens egen bopæl eller ved privat indkvartering.

Det er endvidere afgørende, at gennemførelsen af artikel 8, stk. 8 og 8b ikke medfører nye krav til dokumentation, der skal fremlægges ved vejsidekontrol, men at disse håndhæves med virksomhedskontrollen.

På mødet mellem transportbranchen og Færdselsstyrelsen den 31. august 2020 blev der rejst en række spørgsmål i relation til den nye forordning 2020/1054, som ikke direkte er reflekteret i bekendtgørelsen, men som det fortsat er nødvendigt at få afklaret.

Der mangler stadigvæk vejledning i hvordan "egnet og kønsvenlig indkvartering" skal fortolkes?

Der mangler tilsvarende vejledning i forhold til begrebet "retur til hjem". Flere danske virksomheder har afdelinger rundt om i Danmark, og det er væsentlig, at lokale afdelinger i Danmark kan høre ind under begrebet "arbejdsgiverens virksomhed", jf. ny art. 8, stk. 8a i køre- hviletidsforordningen. Det er endvidere fortsat uklart, hvilken dokumentation, der skal forelægge.

Endeligt så mangler der afklaring i forhold til ny artikel 6, stk. 5 om registrering, således at der tages højde for lejlighedsvis chauffører, der kun sjældent kører omfattet kørsel, da det er praktisk umuligt at indtaste flere uger bagud i kontrolapparatet. En udskrift bilagt en arbejdsplan kunne være lige så brugbart.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Anders Røjkjær Pedersen

Fra: Frank Davidsen <fda@dtl.eu>
Sendt: 4. september 2020 14:32
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Anders Røjkjær Pedersen
Emne: Høringsvar - udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i Vejtransport

Til Færdselsstyrelsen

Vedr. TS21101-00036

DTL Danske Vognmænd takker for det fremsendte udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne, samt for dialogmødet desangående hos Færdselsstyrelsen i den forgangne uge.

DTL bemærker, at der fortrinsvis er tale om konsekvensrettelser, som følger af de netop gennemførte ændringer i Køre- og hviletidsforordningen samt Takografforordningen i medfør af EU's Vejpakke.

For så vidt angår ændringerne i artikel 13, de såkaldte nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne, konstaterer vi, at bestemmelserne i lighed med tidligere tilføjelser til undtagelserne implementeres i Danmark med fuld rækkevidde uden nationale begrænsninger. DTL gør opmærksom på, at undtaget kørsel efterhånden påvirker branchen i en uheldig retning, idet anvendelsen af muligheden for at køre undtaget kørsel i visse tilfælde virker konkurrenceforvridende. Et eksempel herpå kunne være køretøjer, som anvendes af landbrugsvirksomheder inden for en radius af 100 km fra køretøjets hjemsted jf. bekendtgørelsens § 2, litra b, jf. Køre- og hviletidsforordningens artikel 13, stk. 1, litra b. Flere og flere vognmænd oplever at blive valgt fra i høstperioden, fordi de modsat landbrugets egne køretøjer er omfattet af kørehviletidsreglerne og skal holde regelmæssige pauser. De køretøjer, som er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, opnår, at der kan produceres mere med den samme chauffør og køretøj til skade for lige konkurrence og færdselssikkerheden. Reglen motiverer derfor landbruget til at investere i egne køretøjer mod at indleje fremmede vognmænd til at løse opgaver.

Der synes at være en tendens til, at EU systemet fritager flere og flere niches for at bruge takografen. Hos DTL havde vi gerne set en omfattende revision af undtagelsesreglerne fra EU's side, så de var bragt up to date. Fra myndighedernes side forlyder det, at undtagelserne skal fortolkes indskrænkende, men med tiden bliver det vanskeligere at forklare vognmændene, hvorfor netop deres kørselsopgaver ikke er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, når undtagelsesbestemmelserne løbende udvides. Flere medlemsstater har valgt at indskrænke implementeringen af de nationale bestemmelser ud fra hensyn til færdselssikkerhed og konkurrencen. Vi vil derfor opfordre Færdselsstyrelsen til at overveje en revision af de nationale undtagelser, således at de er tidssvarende og står i rimelig sammenhæng med et specifikt samfundshensyn stik mod traditionen, hvor undtagelserne implementeres fuldt ud uden begrænsninger.

Yderligere skal vi opfordre til, at Færdselsstyrelsen stiller rimelige krav til, hvordan en virksomhed dokumenterer, at den har tilrettelagt arbejdet således, at en chauffør regelmæssigt kan vende hjem til enten køretøjets hjemsted eller bopælen. Grundlæggende bør data fra takografen samt en kopi af en ansættelsesaftale kunne danne et grundlag for, om der foreligger en aftale om, at chaufføren regelmæssigt kommer hjem. Ligeledes vil udskrifter fra arbejdstidsplanlægningsværktøjer også kunne benyttes, samt data fra flådestyringssystemer. Det væsentlige er, at virksomheden kan dokumentere, at den har planlagt for, at chaufføren kan komme regelmæssigt hjem, og at chaufføren reelt ikke vælger at blive "ude" for påtage sig mere arbejde. Der bør i den forbindelse udarbejdes en liste over mulige kilder for dokumentation, herunder også for indkvartering i egnede bygninger mv., som løbende opdateres og offentliggøres.

Slutteligt skal vi påpege, at der bør fastsættes et straffniveau for de nye typer af overtrædelser, som står i rimeligt forhold til intensjonen med bestemmelserne og har en afskrækkende virkning.

God weekend.

Med venlig hilsen

Frank Davidsen
Underdirektør

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz
1270 København K
Tlf.: +45 7015 9500
Mobil: +45 2275 2804



Det får du som medlem:
[læs i DTL's digitale piece](#)



Anders Røjkjær Pedersen

Fra: Jens Groot <fdl@fdl-vm.dk>
Sendt: 18. august 2020 10:55
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Anders Røjkjær Pedersen
Emne: FDL svar til- Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser [Sagsnr. TS21101-00036]
Vedhæftede filer: Høringsbrev.PDF; Høringsliste.PDF; Udkast til ændringsbekendtgørelse.PDF

Sag: TS21101-00036
Sagsdokument: 8229750

Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL**

Svar til Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser [Sagsnr. TS21101-00036]

FDL har gennemlæst det tilsendte materiale, og kan efterfølgende ikke acceptere, forskelsbehandlingen af kontrollanter på området.

Konsekvensændringer, herunder ændringer som følge af, at administrationen af området er flyttet fra Rigspolitiet til Færdselsstyrelsen.

Det betyder i praksis at Tungvognscentrenes kontrollanter ikke har samme beføjelser som Færdselsstyrelsens kontrollanter og det dur ikke.

Skal Danmark have en effektiv kontrol af godskørsel på gummi hjul i DK, skal alle aktive kontrollanter på området have de samme beføjelser og rettigheder til alle former for dokumentkrav, samt adgangsrettighed til parkeringsområder og opholds faciliteter der stilles til rådighed for lastbiler og chauffører.

Der skal samarbejdes og ikke graves grøfter, følgende ændringer ønskes i hørings materialet:

Tekst i høring:

8. I § 7 indsættes som stk. 9 og 10: »Stk. 9. Transportvirksomheden, der benytter køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde og bestemmelser, og som er udstyret med en takograf, der opfylder kravene i bilag 1 C til takografforordningen, skal sikre, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i et år efter registreringen. Stk. 10. Transportvirksomheden skal opbevare dokumentation for dækning af omkostninger til indkvartering afholdt i medfør af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, i et år fra omkostningens afholdelse. Dokumentationen skal efter anmodning udleveres til **Færdselsstyrelsen.**«

Ændringer:

"Færdselsstyrelsen" skal ændres til **"kontrolmyndigheder"**, som det fremgår af vejpakke-teksten, således politiet også har mulighed for at kræve dokumentation i forbindelse med vejsidekontrol inden for kontroltidspunktet. Hvis dokumentationen kun kan udleveres til Færdselsstyrelsen har politiet ingen mulighed for at kontrollere det i forbindelse med vejsidekontrol. Det er oplagt at kontrollere fra vejsidekontrol. Det er formentlig fortrinsvis udenlandske arbejdsgivere / selskaber der benytter muligheden for at chaufføren kan overnatte jf. artikel 8, stk. 8. Ydermere er det process økonomisk bedre og nemmere at overtrædelserne bliver sanktioneret ved vejsidekontrol, idet politiet har mulighed for at tilbageholde lastbilen indtil bøden er betalt. Hvis overtrædelserne skal findes administrativt og sanktioneres efterfølgende er det omkostningstungt og administrativt besværligt at inddrive bøden efterfølgende. Der vil heller ikke være mulighed for forskelsbehandling, idet både danske og udenlandske lastbiler bliver kontrolleret når det er politiet der har kompetencen.

Følgende bør tilføjes:

Dokumentationen skal kunne kræves inden for kontrolperioden, evt. inden for en given frist (1 time fra standsningstidspunkt).

Dette henset til at lette kontrollen for begge parter.

Tekst i høring:

11. § 13, affattes således: »For overtrædelse af §§ 4-5 og forbud efter § 10 samt for overtrædelse af § 11, nr. 1-3, 5-6, 8 og 9 og § 12, stk. 1, nr. 1 og 3, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.«

Ændringer:

nr. 4 skal indsættes, således der står **"§ 11, nr. 1-6, 8 og 9...."**, således der er mulighed for at sanktionere overfor arbejdsgiver og selskaber (jf. § 14). Det vil ikke give mening, hvis ikke man kan give arbejdsgiveren en bøde for overtrædelsen af §11, nr. 4 og pålægge selskaber bøde.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen



Frie danske lastbilvognmænd

Kontorleder FDL / Jens Groot

Teglækvej 8

8361 Hasselager

Tlf. 86 88 05 44

Mobil: 40 57 05 44

fdl@fdl-vm.dk

www.friedanskelastbilvognmænd.dk

Frå: Anders Røjkjær Pedersen

Sendt: 7. august 2020 13:51

Til: Anders Røjkjær Pedersen

Emne: Høring over udkast til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelser [Sagsnr. TS21101-00036]

Til høringsparterne.

Se venligst vedhæftede høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Der er høringsfrist den 4. september 2020.

Venlig hilsen

Anders Røjkjær Pedersen

Juridisk specialkonsulent



Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen

Danish Road Traffic Authority

Sorsigvej 35

DK-6760 Ribe

Tlf.: + 45 7221 8899

www.tstyr.dk



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt til:

info@fstyr.dk

Sagsnummer: TS21101-00036

Dato: 04-09-2020

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

ITD kvitterer for fremsendte udkast og muligheden for at afgive bemærkninger i forbindelse med fremsendte udkast til forslag til lov om ændring af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Hovedformålet med ændringerne er at gennemføre ændringsforordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020, som er vedtaget som del af EU's Vejpakke. Vejpakken har til formål at sikre et mere velfungerende indre marked for vejtransport gennem fælles regler, der anvendes og håndhæves ens på tværs af grænserne.

Samtidig er formålet at sikre mere fair og lige konkurrencevilkår, hvor rettigheder for vognmænd og chauffører respekteres, og hvor der fokuseres på en smart og effektiv kontrol af reglerne.

ITD bakker fuldt op om formålet med Vejpakken, ligesom ITD tager arbejdet omkring styrkelse af færdselssikkerheden meget alvorligt. Derfor afsætter ITD mange ressourcer til indsatsen i forskellige fora og arbejdsgrupper. Blandt andet afholder ITD løbende kurser i køre- og hviletid, ligesom ITD dagligt rådgiver vognmænd og chauffører om reglerne. ITD sender hver måned en rapport til de vognmænd, der er på ITD's køre- og hviletidsordning, som viser en oversigt over registreringerne på alle køretøjer og alle chauffører.

For ITD er det vigtigt, at formålet i Vejpakken om at sikre en ens anvendelse og håndhævelse på tværs af grænserne bliver gennemført, og ITD opfordrer derfor Færdselsstyrelsen til at en tæt dialog med Europa-Kommissionen og andre medlemslande for at sikre dette.

Det er samtidig vigtigt, at Politiets tungvogns kontrol har de nødvendige ressourcer til at understøtte Færdselsstyrelsens kontrol med overholdelsen af reglerne, så håndhævelsen af reglerne sker på en effektiv og intelligent måde, hvor Vejpakkens



formål om at sikre fair konkurrence bliver overholdt, samtidig med, at der ikke skabes unødige administrative byrder for virksomhederne.

Det er vigtigt, at virksomhederne har klarhed over reglerne, så de ved, hvilken form for dokumentation de kan anvende i forbindelse med kontrol. ITD vil gerne kvittere for, at Færdselsstyrelsen allerede har indledt en dialog med branchen om dette, og ITD opfordrer Færdselsstyrelsen til at fortsætte en tæt og løbende dialog med branchen for at mindske de administrative byrder, når reglerne i Vejpakken skal anvendes og håndhæves.

I forhold til "Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport", har ITD følgende bemærkninger.

Punkt 7 - § 7, stk. 8, 2. pkt:

Kravet om at de omtalte data og diagramark skal destrueres efter et år bør fjernes. Disse data udgør vigtig dokumentation for transportvirksomheden. Det gælder særligt i forhold til kontroller fra de kompetente myndigheder, hvor branchen oplever, at sagsgangen ofte kan strække sig over mere end et år. Takografdata er også relevant i andre sammenhænge, hvor der gælder en længere forældelsesfrist.

Kravet om at destruere disse data harmonerer heller ikke med takografforordningens artikel 33 stk. 2, hvor der ikke er krav om destruering, men alene pligt til at opbevare dokumentation i mindst et år. Kravet om destruktion bør derfor fjernes.

Punkt 8 - § 7, stk. 10:

Kravene om dokumentation er ikke nærmere beskrevet i forslaget. Virksomhederne har derfor ingen mulighed for at forholde sig til, hvilken form for dokumentation myndighederne kræver.

Dokumentationskravene bør ikke føre til unødige administrative byrder, og ITD anbefaler, at myndighederne anerkender eksisterende dokumentation, som for eksempel takografdata, som dokumentation. Kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne sker indtil nu med takografen, der er et obligatorisk kontrolapparat i køretøjer omfattet af forordning (EF) nr. 561/2006.

Da dokumentationskravene ikke er på plads endnu, er det for ITD helt centralt, at Færdselsstyrelsen afsætter ressourcer til at vejlede og hjælpe virksomhederne med at overholde på nye regler.

På samme måde bør Færdselsstyrelsen iværksætte en vejledende virksomhedskontrol, hvor myndighederne ved kontrolbesøg kan vejlede i stedet for at pålægge bøder på et uklart grundlag. I den sammenhæng bemærkes det, at det følger af proportionalitetsprincippet, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende foranstaltninger er tilstrækkelige. Samt at




indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet. Foranstaltningen skal også være egnet til at opnå det tilstræbte formål.

Punkt 9 - §9 c

Det er beskrevet, at politiet skal udlevere en erklæring til føreren af køretøjet. Det er dog ikke præciseret, om der er tale om en fysisk erklæring eller en elektronisk. Af hensyn til sikkerhed og dokumentationen, anbefaler ITD, at denne erklæring sendes elektronisk til den registrerede ejer/bruger af det pågældende køretøj, eventuelt via e-Boks.

Med venlig hilsen


Simon Bøgesvang
Chefjurist
ITD

4. september 2020

Færdselsstyrelsen
Att.: Anders Røjkjær Pedersen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Bemærkninger til høring af bekendtgørelse om køre- og hviletid

SLD har modtaget styrelsens høring d. 7. august 2020 og kan tilslutte sig Dansk Erhvervs bemærkninger:

Vedr. punkt 5 (§ 2, litra q og r) – nationale undtagelser

SLD støtter, at der gøres brug af de to nationale undtagelsesmuligheder om hhv. entreprenørmaskiner og færdigblandet beton, der er i den nye køre- og hviletidsforordning (nr. 2020/1054).

Det er vigtigt for danske virksomheders konkurrencesituation, at der i implementeringen af EU-lovgivningen gøres brug af sådanne undtagelsesmuligheder, der medvirker til, at den danske branche ikke stilles ringere end i andre lande.

Styrelsens vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen bør opdateres med de to nye undtagelsesmuligheder. Og særligt for så vidt angår "litra q" bør det nærmere defineres og præciseres, hvad der forstås med begreberne "entreprenørmaskiner", "entreprenørvirksomheder" og "virksomhedens hjemsted" (særligt i de tilfælde, hvor virksomheden har flere afdelinger/filialer).

Da der ikke er redegjort nærmere for begreberne i forordningens betragtninger, kan der fordel af søges en fælles fortolkning blandt EU-landenes håndhævelsesmyndigheder, inden den danske fortolkning lægges fast. De danske myndigheder bør generelt ikke fortolke EU-reglerne mere restriktiv end andre EU-lande.

Vedr. punkt 8 (§ 7, stk. 9 og 10) – dokumentation for dækning af udgifter til indkvartering

I § 7, stk. 10 indsættes en forpligtelse for virksomheder til at opbevare dokumentation for dækning af udgifter til chaufførers indkvartering, og at udlevere den i forbindelse med styrelsens kontrol.

Idet karakteren og typen af dokumentation ikke fastsættes på bekendtgørelsesniveau, er der et klart behov for, at dette nærmere defineres og præciseres i styrelsens vejledning, så der er fuld gennemsigtighed for virksomhederne omkring den dokumentation, som styrelsen accepterer som bevis for, at reglerne er korrekt efterlevet.

SLD ser gerne, at dokumentationskravet er så fleksibelt så muligt, og at en blandt flere muligheder bliver at dokumentere kravet ved en diæt-ordning, der fremgår af chaufførens ansættelseskontrakt.

Som følge af uklarheden om dokumentationskravet anbefaler SLD desuden, at styrelsens kontrol i en periode på fx seks måneder er vejledende. Det vil sikre ro i branchen omkring den usikkerhed, der eksisterer på nuværende tidspunkt, indtil styrelsen kan melde mere konkrete ud herom.

Vedr. erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det fremgår af høringsbrevet, at styrelsen vurderer, at bekendtgørelsen ikke medfører erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet, der medfører en kvantificeringsforpligtelse.

SLD er ikke enig i denne betragtning. Det kan ikke udelukkes, at ovenstående dokumentationskrav i medfør af § 7, stk. 10 vil have erhvervsøkonomiske konsekvenser for den samlede vejtransportbranche, der er højere end den fastsatte bagatelgrænse på 4 mio. kr. Fastsættelsen af dokumentationskravet bør efter SLD's mening tilstræbes fastsat på en måde, der ikke pålægger virksomhederne yderligere administrative byrder.

Vedr. punkt 9 (§ 9c) - plombering

I § 9c, stk. 2, fastsættes det, at den erklæring, som politiet udsteder ifm. plombering, skal udfærdiges på en blanket udarbejdet af Færdselsstyrelsen.

I høringsbrevet fremgår det, at dette har til formål at sikre, at de erklæringer, der udstedes i Danmark, har samme udseende, at de er letgenkendelige for kontrolmyndighederne i Danmark og i andre lande, og at fremtidige vejkontroller ikke forsinkes unødigt.

SLD støtter formålet, men af hensyn til genkendeligheden i andre lande, bør der udvikles en ensartet EU-standardskabelon for blanketten.