

Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS21101-00036
Dato: 28-10-2020

HØRINGSNOTAT

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

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 7. august 2020 sendt et udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport i offentlig høring hos de myndigheder og organisationer, der er anført i bilag 1 i dette høringsnotat. Færdselsstyrelsen har på den baggrund modtaget høringssvar som nedenfor anført.

Høringsfristen udløb den 4. september 2020.

Færdselsstyrelsen har modtaget høringssvar med bemærkninger fra: Arbejdstilsynet, ATL – Transporthvervets Arbejdsgivere, Dansk Erhverv, De Danske Bilimportører, DI Transport, DI Dansk Byggeri, DTL, Erhvervsministeriet, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD og SLD.

Færdselsstyrelsen har modtaget høringssvar uden bemærkninger fra: AutoBranchen Danmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Bilbrancheråd, FDM, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Politiforbundet, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Vestre Landsret og Østre Landsret.

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar opdelt efter de relevante ændringer. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører nærværende bekendtgørelsesudkast, indgår ikke i høringsnotatet.

De fremsendte høringssvar fra ikke-ministerielle parter kan findes på høringsportalen.

2. Generelle bemærkninger

De Danske Bilimportører (DDB) tilkendegiver, at der mere generelt kan være et behov for at præcisere køre- og hviletidsbestemmelsernes anvendelsesområde både i bekendtgørelsen og/eller via vejledning. DDB finder, 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. DDB finder, at der er behov for overordnet at afgrænse bekendtgørelsens overordnede anvendelsesområde under hensyn til de grundlæggende formål med de bagvedliggende EU-regler.

DI Transport, DI Danske Byggeri og ATL – Transporterhvervets Arbejdsgivere gør gældende, at der mangler vejledning i hvordan "egnet og kønsvenlig indkvartering", "return to home" og registreringsforpligtigheden i artikel 6, stk. 5, reelt skal fortolkes.

DTL opfordrer 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. DTL oplyser i den sammenhæng, at flere medlemsstater har valgt at indskrænke implementeringen af de nationale bestemmelser ud fra hensyn til færdselssikkerhed og konkurrencen.

ITD bakker fuldt op om formålet med Vejpakken, ligesom det for ITD er vigtigt, at formålet i Vejpakken om at sikre en ens anvendelse og håndhævelse på tværs af grænserne bliver gennemført. ITD finder det ydermere vigtigt, at 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. ITD finder derfor, at det er vigtigt, at virksomhederne har klarhed over reglerne, så de ved, hvilken form for dokumentation de kan anvende i forbindelse med kontrol.

Kommentar:

For så vidt angår DDB's bemærkninger, så finder styrelsen ikke, at disse har betydning for selve denne ændringsbekendtgørelse. Styrelsen har noteret sig bemærkningerne og vil i forbindelse med arbejdet af ændringerne af vejledningsmaterialet se på, om der eventuelt heri nærmere skal ske en tilretning.

Hvad angår bemærkningerne om dokumentationskravet, så vil dette, som det fremgår af styrelsens bemærkninger til bekendtgørelsens § 7, stk. 9 og 10, blive indarbejdet i styrelsens indkaldelsesbrev samt i styrelsens "Vejledning om reglerne på køre- og hviletidsområdet".

For så vidt angår DTL's bemærkninger om undtagelserne, så kan der henvises til bemærkningerne til § 2, litra q og r, hvoraf det fremgår, at de to nye undtagelser i bekendtgørelsen bliver indsat.

3. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 2, litra q og r

De Danske Bilimportører (DDB) tilkendegiver, at udkastet til ændringsbekendtgørelsen kun medtager ændringerne til de nationale undtagelsesmuligheder i forordningens artikel 13, men ikke ændringerne til de generelle undtagelser i artikel 3.

Dansk Erhverv og SLD gør gældende, at 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.

DI Transport, DI Danske Byggeri og ATL – Transporterhvervets Arbejdsgivere (DI) tilkendegiver, at de kan støtte, at de nye undtagelser gennemføres for at undgå unødvendig overimplementering og dermed øgede administrative omkostninger. DI tilkendegiver, at undtagelsen i § 2, litra q, bør fortolkes bredest muligt, så begrebet "entreprenørmaskiner" skal forstås som "maskiner til brug i byggeerhvervet, herunder materiel med mekaniske egenskaber, såsom platforme, lifte, hejse, entreprenørmaskiner, elevatorer, traverskraner, tekniske hjælpemidler etc."

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.

Kommentar:

De nye undtagelser i køre- og hviletidsforordningens artikel 3 fremgår ikke af ændringerne til køre- og hviletidsbekendtgørelsen, da undtagelserne i artikel 3 finder direkte anvendelse i hver medlemsstat fra det tidspunkt, de træder i kraft. De nye undtagelser i køre- og hviletidsforordningens artikel 13 kræver imidlertid, at disse indsættes i den nationale lovgivning, førend de kan finde anvendelse. Undtagelserne indsættes derfor i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 2. Færdselsstyrelsen finder ikke, at DDB's bemærkninger giver anledning til at ændre på bekendtgørelsesudkastet.

For så vidt angår DI's bemærkninger om fortolkningen af begrebet "entreprenørmaskiner", skal Færdselsstyrelsen bemærke, at styrelsen har påbegyndt arbejdet med at opdatere Færdselsstyrelsens "Vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen", herunder indarbejde styrelsens fortolkning af de nye nationale undtagelser. Da denne fortolkning indsættes i en vejledning og ikke i bekendtgørelsen, giver

DI's bemærkninger ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsesudkastet.

Færdselsstyrelsen har noteret sig DTL's bemærkninger, men dette ændrer ikke på indsættelsen af de to nye undtagelser i bekendtgørelsens § 2.

4. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 7, stk. 8, 2. pkt.

ITD tilkendegiver, at kravet om at de omtalte data og diagramark skal destrueres efter et år bør fjernes, da disse data udgør vigtig dokumentation for transportvirksomhederne. ITD oplyser, at dette særligt gælder i forhold til kontroller fra de kompetente myndigheder, hvor branchen oplever, at sagsgangen ofte kan strække sig over mere end et år. ITD oplyser ydermere, at kravet om destruktion heller ikke harmonerer med takografforordningens artikel 33, stk. 2, hvor der ikke er et krav om destruering, men alene pligt til at opbevare dokumentation i mindst et år, hvorfor kravet om destruktion derfor bør fjernes. ITD finder, at der bør fastsættes et strafniveau for de nye typer af overtrædelser, som står i rimeligt forhold til intensjonen med bestemmelserne og har en afskrækkende virkning.

Kommentar:

Forpligtigelsen til at destruere de i § 7, stk. 8, oplistede oplysninger efter ét år fremgår allerede i dag af bestemmelsen. Formålet med ændringen af bestemmelsen er således ikke at ændre på kravet om destruktion men udelukkende at præcisere, at kravet nu også omfatter dokumentationen i § 7, stk. 9. Færdselsstyrelsen finder ikke, at ITD's bemærkninger på nuværende tidspunkt giver anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 7, stk. 9 og 10

Dansk Erhverv og SLD tilkendegiver, at 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 gennemsigtighed for virksomhederne omkring den dokumentation, som styrelsen accepterer som bevis.

DI Transport, DI Danske Byggeri og ATL – Transporterhvervets Arbejdsgivere (DI) gør gældende, at der mangler 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. DI gør yderligere gældende, at det er afgørende, at gennemførelsen ikke medfører

nye krav til dokumentation, der skal fremlægges ved vejsidekontrol, men at disse håndhæves af virksomhedskontrollen.

DTL opfordrer Færdselsstyrelsen til at stille rimelig 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. DTL mener, at der bør udarbejdes en liste over mulige kilder for dokumentation, herunder også for indkvartering i egnede bygninger mv., som løbende opdateres og offentliggøres.

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL) gør gældende, at de ikke kan acceptere forskelsbehandlingen af kontrollanter på området, da det i praksis betyder, at tungvognscentrenes kontrollanter ikke har samme beføjelser som Færdselsstyrelsens kontrollanter har. FDL mener derfor, at alle aktive kontrollanter på området skal have de samme beføjelser og rettigheder til alle former for dokumenter, samt adgangsrettigheder til parkeringsområder og opholdsfaciliteter der stilles til rådighed for lastbiler og chauffører. FDL foreslår derfor, at "Færdselsstyrelsen" rettes til "kontrolmyndigheder". FDL finder, at hvis dokumentationen kun kan kræves udleveret til Færdselsstyrelsen, så har politiet ingen muligheder for at kontrollere dette i forbindelse med vejsidekontrollen. FDL oplyser, at da det formentlig fortrinsvist vil være udenlandske arbejdsgivere/selskaber, der benytter muligheden for, at chaufføren kan overnatte, så er det også procesøkonomisk bedre og nemmere, at overtrædelserne bliver sanktioneret ved vejsidekontrollen, idet politiet her har mulighed for at tilbageholde lastbilen, indtil bøden er betalt. FDL foreslår ydermere, at der i bekendtgørelsen skal indsættes, at dokumentationen skal kunne kræves inden for kontrolperioden (f.eks. inden for 1 time fra standsningstidspunktet).

ITD bemærker, at kravene om dokumentation ikke nærmere er beskrevet i forslaget, hvorfor virksomhederne ikke har mulighed for at forholde sig til, hvilken form for dokumentation myndighederne kræver. Dokumentationskravet bør ikke føre til unødige administrative byrder, hvorfor ITD anbefaler, at myndighederne anerkender eksisterende dokumentation.

Kommentar:

Generelt kan det oplyses, at for så vidt angår bemærkningerne om dokumentationskrav, så giver disse ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsesudkastet. Hvad der efter Færdselsstyrelsens opfattelse kan være relevant dokumentation vil i stedet blive indarbejdet i styrelsens indkaldelsesbrev til kontrol samt i styrelsens "Vejledning om reglerne på køre- og hviletidsområdet".

For så vidt angår FDL's bemærkninger, så fremgår det af artikel 8, stk. 8a, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020, at "virksomheden dokumenterer, hvordan den opfylder denne

forpligtelse, og opbevarer dokumentationen i sine lokaler med henblik på at kunne forelægge den efter anmodning fra kontrolmyndigheder". Herved tilkendegiver EU, at transportvirksomheden skal opbevare dokumentationen for "return to home", og at føreren således ikke skal medbringe denne i køretøjet. Dette fremgår ydermere af takografforordningens artikel 36, som indeholder en udtømmende liste over de registreringer, som føreren skal medbringe. Heraf ses det ikke at fremgå, at føreren skal medbringe dokumentation for "return to home", eller for at transportvirksomheden har afholdt udgifter til førerens indkvartering i forbindelse med afholdelse af den regulære ugentlige hviletid. Slutteligt skal det bemærkes, at opgaven med at kontrollere virksomheders overholdelse af de nye forpligtelser for så vidt angår betaling for førerens indkvartering og tilrettelæggelse af føreres arbejde i overensstemmelse med køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, og stk. 8a, alene er nævnt i del B til ændringsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/2057 af 15. juli 2020), som omhandler de elementer, som kontrollen hos virksomheder skal omfatte.

På baggrund heraf er det Færdselsstyrelsens vurdering, at det reelt kun er Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol, som kan gennemføre kontrollen med transportvirksomhedernes overholdelse af forpligtelserne for så vidt angår betaling for førerens indkvartering og tilrettelæggelse af føreres arbejde i overensstemmelse med køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, og stk. 8a, og det er således også baggrunden for, at udlevering af dokumentation for dækning af omkostninger til indkvartering alene skal ske til Færdselsstyrelsen efter anmodning.

FDL's bemærkninger giver således ikke anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 9 c

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

ITD gør gældende, at det ikke er præciseret, om der er tale om en fysisk erklæring eller en elektronisk, hvorfor ITD anbefaler, at erklæringen sendes elektronisk til den registrerede ejer/bruger af det pågældende køretøj.

Kommentar:

Der er ikke i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020, indsat et krav om, at den udstedte blanket skal sendes elektronisk. Færdselsstyrelsen finder derfor ikke, at der i

bekendtgørelsen skal indsættes krav om, at blanketten skal sendes elektronisk til den registrerede ejer/bruger af det pågældende køretøj.

Færdselsstyrelsen kan bemærke, at styrelsen via arbejdet i de forskellige EU-arbejdsgrupper vil arbejde for, at blanketterne får et ensartet udseende, således at de bliver nemt genkendelige for de forskellige kontrolmedarbejdere i og uden for EU.

Bemærkningerne giver således ikke Færdselsstyrelsen anledning til at ændre på bekendtgørelsesudkastet.

7. Bemærkninger til bekendtgørelsens § 13

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL) gør gældende, at § 11, nr. 4 skal indsættes i § 13, så der er mulighed for at sanktionere overfor arbejdsgivere og selskaber (jf. § 14), da det ifølge FDL ikke giver mening, såfremt man ikke kan give arbejdsgiveren en bøde for overtrædelsen af § 11, nr. 4.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder ikke, at § 11, nr. 4, skal indsættes i bekendtgørelsens § 13, idet § 13 omhandler de overtrædelser, hvor en arbejdsgiver kan pålægges bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, selvom overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. De overtrædelsestyper, som nævnes i § 11, nr. 4, omfatter forpligtelser, som direkte påhviler transportvirksomheden. I øvrigt skal det nævnes at bekendtgørelsens § 14, supplerer § 11 (og § 12) i bekendtgørelsen, således at der ligeledes åbnes mulighed for at pålægge selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

FDL's bemærkninger giver således ikke anledning til at ændre på bekendtgørelsesudkastet.