

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-204756
19-05-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

Færdselsstyrelsen har den 8. april 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Bekendtgørelsesudkastene har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 6. maj 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Datatilsynet, Fagbevægelsens Hovedorganisation, KRIFA og Transporterhvervets Uddannelser.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra: ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, ITD Arbejdsgiver, Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd, Dansk Persontransport, Danske Speditører, DI Transport og Trafikselskaberne i Danmark.

ITD har afgivet høringssvar på vegne af ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport - og ITD Arbejdsgiver.

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har afgivet et samlet høringssvar.

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 bemærke, at bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport alene ændrer §§ 1, 7 og 9 d, og bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter alene ændrer §§ 3 og 6, hvorfor høringssvar med forslag til materielle ændringer vedrørende andre bestemmelser end disse ikke vil blive refereret nedenfor.

1. Samlet sanktionssystem for køre- og hviletid og arbejdstid, hvor niveauet for sanktioner samlet set ikke forhøjes

ITD, Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport og ITD Arbejdsgiver har i et samlet høringssvar bemærket, at der allerede i dag sker en omfattende og betryggende kontrol i kraft af køre- og hviletidsreglerne, som tillige er hårdt sanktioneret.

Det anføres videre, at det grundlæggende er uhensigtsmæssigt, at der eksisterer parallelle regelsæt, der regulerer mobile lønmodtageres og selvstændige vognmænds arbejdstid, som med et materielt forskelligt indhold skaber disharmoni, unødigt usikkerhed og øget administration.

Ligeledes anføres det, at det er administrativt tungt for virksomheder at skulle administrere efter to regelsæt, ligesom det vurderes at være uhensigtsmæssigt, at virksomheder, selvstændige vognmænd og mobile lønmodtagere kan blive mødt med en række forskellige, samtidige sanktioner for samme faktiske forhold. De foreslåede sanktioner er disproportionale, særligt hvis de samme faktiske forhold allerede sanktioneres efter køre- og hviletidsreglerne.

Derudover anføres det, at det ikke er velovervejet at kopiere sanktionssystemet fra køre- og hviletidsreglerne til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, hvorved straffen mere end fordobles for reelt samme forhold. Der opfordres i stedet til, hvis kontrolmodellen fastholdes at overveje ét samlet sanktionssystem, hvor overtrædelse af reglerne om arbejdstid kan indgå som et element, og hvor niveauet for sanktioner samlet set ikke bliver højere end det hidtidige.

Der gøres samtidigt opmærksom på, at transportbranchen i en lang årrække har været opmærksom på køre- og hviletidsreglerne, og har disponeret over arbejdskraften herefter, hvilket har dikteret behovet for chauffører. Det anføres, at indførelsen af endnu en myndighedskontrol i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd vil begrænse de muligheder, der er efter køre- og hviletidsreglerne, herunder udfordre rekrutteringsmulighederne i en allerede udfordret branche, med risiko for højere lønomkostninger og højere priser i vejgodstransporten.

Endeligt anføres det, at en moderne og effektiv vejgodstransport har betydning for danske eksporterhvervs konkurrenceevne, og at fragten for nogle eksportvirksomheder udgør en betydelig del af omkostningerne, hvorfor en mere effektiv vejgodstransport har betydning for disse virksomheders internationale konkurrenceevne.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og henholder sig til Transportministeriets høringsnotat over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (L 160).

2. Parallelitet angående køre- og hviletid mellem gods-, bus- og taxiområderne

Trafiksekskaberne bemærker, at der efterspørges parallelitet angående køre- og hviletid mellem gods-, bus- og taxiområderne med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og ikke lade trafiksikkerhed være et overenskomstanliggende.

Trafiksekskaberne henviser i den forbindelse til det høringssvar, der blev indgivet til Transportministeriet i februar 2022 relateret til lovforslaget om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne og henholder sig til Transportministeriets høringsnotat over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (L 160).

3. Kontrol af pauser

DI Transport bemærker, at bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport ikke afspejler L 160, idet det ikke er præciseret i pkt. 3 og pkt. 4 i bekendtgørelsesudkastet, at politiet alene skal udføre kontrol af pauser.

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har i et samlet høringssvar bemærket, at der i udkast til lov om kontrol af arbejdstid er anført, at politiet skal foretage kontrol af arbejdstid i forbindelse med vejkontrol, herunder kontrollere aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf, og at det antages i lovbemærkningerne, at det alene vil være pauser, som politiet skal kontrollere. Det anføres i den forbindelse, at det ikke fremgår tydeligt i bekendtgørelsesudkastets § 1, stk. 4, at politiet alene skal kontrollere pauser i vejkontrollen, og at kontrol af arbejdstid ikke må blive et selvstændigt kontrolelement, hvorfor der opfordres til, at det præciseres i bekendtgørelsen, at politiet alene skal kontrollere pauser i vejkontrollen.

Danske Speditører bemærker i forhold til bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, at det støttes, at kontrollen med arbejdstid sker i forbindelse med kontrol af køre- og hviletid, hvilket betyder, at antallet af kontroller ikke forøges.

Det bemærkes endvidere, at det er hensigtsmæssigt alene at kontrollere pauser ved vejsidekontrollen, for at lette kontrollen, og fordi data er lettilgængeligt via takografen og uden undtagelser, når der er tale om pauser, hvor andet gør sig gældende ved kontrollen af arbejdstiden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det i § 1, stk. 2, i bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport præciseres, at vejkontrol med overholdelsen af § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, og § 4, stk. 1-3, i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, udføres af politiet.

De bestemmelser, der henvises til i § 1, stk. 2, er således "pause-reglen" i henholdsvis lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Færdselsstyrelsen vurderer derfor, at det tilstrækkeligt tydeligt fremgår af bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, at politiet i vejkontrollen alene udfører kontrol med overholdelse af "pause-reglen".

4. Risikobaseret kontrol

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har i et samlet høringssvar bemærket, at der ikke umiddelbart i bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport ses en strategi for, at kontrollen med arbejdstid udføres som risikobaseret kontrol, selvom det er anført, at kriteriet for at blive udtaget til kontrol er konstatering af mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne eller takografforordningen. Der opfordres til, at kontrolmyndighederne tydeligt anvises, hvad der udløser kontrol af arbejdstid.

Danske Speditører bemærker, at definitionen af "mange" eller "alvorlige" overtrædelser bør præciseres, for at sikre klarhed over, hvornår en transportvirksomhed udtages til arbejdstidskontrol, og for at undgå forskelsbehandling af virksomheder, der vil virke konkurrenceforvridende.

Kommentar:

I Færdselsstyrelsens administrative virksomhedskontrol anvendes oplysninger om en virksomheds risikoprofil af styrelsen til at foretage grundigere og hyppigere kontrol af virksomheder i en høj risikoklasse. En virksomheds risikoprofil fremgår af det risikoklassificeringssystem, som er beskrevet i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 9 d.

Det er således styrelsens opfattelse, at der allerede i dag er en strategi for, at den administrative virksomhedskontrol på køre- og hviletidsområdet udføres som en risikobaseret kontrol.

I § 9 d, stk. 2, i bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport gennemføres ændringen af artikel 9, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF (kontroldirektivet), idet det eksisterende risikoklassificeringssystem udvides til at omfatte det relative antal og alvoren af de overtrædelser af nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 2002/15/EF, som den enkelte virksomhed har begået; dvs. overtrædelser af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Færdselsstyrelsen skal endvidere bemærke, at den risikobaserede tilgang til arbejdstidskontrollen i § 1, stk. 3, i bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport, er en gennemførelse af artikel 2, stk. 3 a i kontroldirektivet. Det fremgår af artikel 2, stk. 3 a, at arbejdstidskontrollen skal målrettes en virksomhed, hvis en eller flere af dens chauffører løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

Det betyder, at jo mere alvorlige overtrædelser jo færre skal der til, før der foretages en arbejdstidskontrol.

Det betyder også, at det alene er ved de vej- og virksomhedskontroller, hvor der konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

5. Behov for vejledende kontrolperiode, udvisning af konduite og stor informations- og vejledningsindsats

DI Transport bemærker, at der er behov for en vejledende kontrolperiode, da der er forskelle i myndighedernes kontrol og den kontrol, som arbejdsmarkedets parter hidtil har gennemført. Det vil således kræve en ændring af virksomhedernes egenkontrolsystem at omstille sig.

Det anføres endvidere, at der er en række fortolkningsmæssige spørgsmål i forhold til snerydning og rådighedsbestemmelser, samt anvendelse af færgereglen, jf. spørgsmål fra Folketingets Transportudvalg, som er vigtige at få afklaret.

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har i et samlet høringssvar bemærket, at der generelt bør udvises konduite i kontrolarbejdet henset til, at loven om kontrol af arbejdstid endnu ikke er færdigbehandlet i Folketinget, ligesom loven og de tilknyttede bekendtgørelses ikrafttrædelse nærmer sig.

Endvidere opfordres der til en markant informations- og vejledningsindsats fra myndighederne om de nye regler, inden reglerne træder i kraft, herunder om form- og indholdsmæssige krav til registrering af arbejdstid, som skal udleveres til myndighederne.

Det fremhæves desuden, at det især er vigtigt, at der vejledes om, hvordan og hvorvidt registreringer i takografen kan give fyldestgørende data for kontrol af arbejdstiden. Såfremt data fra takografen ikke er fyldestgørende, skal der skabes klarhed omkring, hvilke aktiviteter mv., der skal registreres særskilt, og hvordan oplysningerne skal registreres.

Det anføres, at det er afgørende, at der bliver kommunikeret bredt ud til branchen omkring disse forhold, idet det både er i myndighedernes og branchens interesse, at der er klare retningslinjer herom.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at transportministeren i et brev af 11. maj 2022 til Transportudvalget har meddelt, at hun gerne vil imødekomme, at der iværksættes en overgangsperiode med en vejledende kontrol. I samme brev tilkendegives det, at perioden i overensstemmelse med tidligere praksis vil gælde i tre måneder fra tidspunktet for reglernes ikrafttræden.

Færdselsstyrelsen forventer, at "Vejledning om kontrol af arbejdstidsbestemmelserne", som styrelsen i samarbejde med Beskæftigelsesministeriet er i gang med at udarbejde, vil være offentlig tilgængelig på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk ultimo maj 2022.

Endelig vil Færdselsstyrelsen tage initiativ til at indkalde branchen til et dialogmøde med henblik på at fastlægge, hvilke oplysninger, ud over data fra takografen, den mobile lønmodtager

arbejdsgiver og den selvstændige vognmand skal opbevare og efter anmodning udlevere til Færdselsstyrelsen om registreret arbejdstid.

6. Bødeloft for overtrædelser af bestemmelser om arbejdstid for selvstændige vognmænd

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har i et samlet høringssvar til bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, gentaget deres bemærkninger til lovforslaget om kontrol af arbejdstid om, at der ved indsættelse af princippet om absolut kumulation, også bør indsættes et bødeloft for overtrædelse af arbejdstidsreglerne, for at undgå, at hensynene, der var grundlaget for at indføre et bødeloft på køre- og hviletidsområdet i 2017, tilsidesættes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der, efter bekendtgørelsesudkastet om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, har været i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter, er indsat en bestemmelse om bødeloft i § 6, stk. 5, i bekendtgørelsesudkastet. Ændringen skal ses i sammenhæng med det nu vedtagne lovforslag om ændring af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

I bekendtgørelsesudkastets § 6, stk. 5, fastsættes således et bødeloft for den selvstændige vognmands samlede bøde i forbindelse med overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen, takografforordningen, køre- og hviletidsbekendtgørelsen og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

Bestemmelsen medfører, at der i en kontrolperiode som udgangspunkt ikke kan fastsættes en samlet bøde til den selvstændige vognmand på mere end 60.000 kr. Bødeloftet finder dog ikke anvendelse i de tilfælde, hvor der foreligger særligt skærpende omstændigheder. Bødeloftet finder ligeledes ikke anvendelse i de tilfælde, hvor overtrædelsen ikke begås af den selvstændige vognmand som fører, men som virksomhed, f.eks. hvis den selvstændige vognmand ikke opbevarer oplysninger om registreret arbejdstid, hvilket den selvstændige vognmand som virksomhed er forpligtet til ifølge bekendtgørelsen.

Bilag 1

Høringsliste

3F Fælles Fagligt Forbund
AMU Transport Danmark
Arbejdsgiverforeningen KA
Arbejdstilsynet
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Beskæftigelsesministeriet
BilsynsBranchen.dk
Brancheforeningen Flextrafik Danmark
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
Det Faglige Hus
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Erhvervsstyrelsen (OBR)
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
FEP Forbundet for Erhvervsmæssig persontransport
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Krifa

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution

SMVdanmark

Trafikstyrelsen

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet