

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Den 6. maj 2022

**Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (j.nr. 2022-204756).**

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport har modtaget høringen d. 8. april 2022.

Vi henviser generelt til de høringssvar, som vi tidligere som supplement til høringssvar fra Dansk Arbejdsgiverforening har afgivet til udkast til forslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile arbejdstagere inden for vejtransportsektoren (kontrol af arbejdstid) for så vidt angår den del, som angår kontrol af arbejdstid.

Af bemærkninger til de foreliggende udkast til ændringsbekendtgørelser vil vi fremhæve følgende:

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

Det fremgår af forslag til lov om kontrol af arbejdstid, at myndighedskontrol af arbejdstid skal gennemføres risikobaseret og målrettet de virksomheder, der i løbende eller alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsreglerne. Det følger endvidere af Kontrollovens artikel 9, stk. 2, at virksomheder i en høj risikoklasse kontrolleres grundigere og hyppigere. Jf. artikel 2, stk. 3 målrettes kontrollen en virksomhed, hvis en eller flere førere løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

I det foreliggende forslag til ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne ses det ikke umiddelbart som en strategi, at kontrollen skal udføres som risikobaserede kontrol. Det er dog anført, at kriterie for at blive udtaget til kontrol vil være konstatering af mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne eller takografforordningen.

Det fremgår i udkast til lov om kontrol af arbejdstid, at politiet skal foretage kontrol af arbejdstid i forbindelse med vejkontrol og herunder kontrollere aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf. Det antages i bemærkningerne, at det alene vil være pauser, som politiet vil kontrollere, da disse elementer formodes at være til stede i takografen og derfor vil kunne kon-

trolleres, når forudsætningerne for at iværksætte kontrol af arbejdstid er til stede. I det nærværende udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport fremgår det ikke tydeligt af § 1, stk. 4, at politiet alene skal kontrollere pauser i vejkontrol.

Kontrol af arbejdstid må ikke pludselig bliver et selvstændigt kontrolelement, og derfor ser vi frem til, at kontrolmyndighederne tydeligt anvises, hvad der udløser kontrol af arbejdstid, ligesom at det tydeligt bør fremgå af bekendtgørelsen, at politiet i givet fald alene skal kontrollere pauser i vejkontrol.

Det skal også nævnes, som vi tidligere har påpeget, at der i forbindelse med Danmarks implementering af undtagelsesmulighederne i art. 13 i køre- og hviletidsforordningen (forordning 561/2006 af 15. marts 2006) er sket en mangelfuld implementering heraf. Organisationerne anbefaler, at der bliver rettet op på dette med en ændring af køre- og hviletidsbekendtgørelsen (nr. 328 af 28. marts 2007), hvori den mangelfulde implementering er gennemført.

Organisationerne har anbefalet, at der bliver rettet op på dette i forbindelse med implementeringen af vejpakken. Da forholdet ikke er uden betydning for nærværende lovforslag, skal det kort gengives.

Det følger af køre- og hviletidsforordningens art. 13, at de kørsler, der er omfattet heraf af nationalstaterne, kan undtages fra reglerne i art. 5-9. Ifølge forordningen er det således ikke muligt at undtage art. 13 kørsel helt fra forordningens gyldighedsområde og således f.eks. ikke undtage art. 13 kørsel fra bestemmelserne i art. 10.

Det følger imidlertid af ordlyden i § 2 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen, at transporter omfattet af køre- og hviletidsforordningens art. 13 helt er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen for så vidt angår nationale transporter.

Det er som anført ikke i overensstemmelse med forordningen og bør derfor ændres, således at den allerede besluttede anvendelse af undtagelsesmuligheden i art. 13 fastholdes, men inden for rammerne af reglerne i køre- og hviletidsforordningen. Organisationerne deltager meget gerne i en drøftelse herom.

### **Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter:**

Gennemførelse af arbejdstidsreglerne var temmelig indgribende for den selvstændige vognmand, da de blev implementeret for 10 år siden. Men siden da har der været en praksis, som vognmændene kan leve med. I den forbindelse henvises i særdeleshed til 2 forhold; definitionen af arbejdstid samt metoden som vognmanden kan registrere sin arbejdstid på.

I den forbindelse bemærker vi, at der ikke ændres ved definitionen for, hvad der regnes som arbejdstid. I stor udstrækning gælder den samme definition for den selvstændige vognmand, som

også gælder for chaufførerne. Det fremgår da også af bekendtgørelsens § 2, stk. 3, at ved arbejdstid forstås det tidsrum, hvor den selvstændige vognmand er på sin arbejdsplads og udfører sin beskæftigelse eller sine opgaver bortset fra generelt administrativt arbejde, der ikke specifikt knytter sig til den pågældende transport. Dette medfører, at i tillæg til den arbejdstid, som vognmanden skal registrere, tæller administrativt arbejde, der specifikt knytter sig til den konkrete transport, herunder tilbudsgivning og fakturering.

Det bemærkes, at nu hvor arbejdstidsreglerne vil blive kontrolleret i et større omfang end hidtil, er det det væsentligt, at fortolkning af administrativt arbejde, som konkret knytter sig til en transport, bør fastholdes i sin nuværende form. Ellers vil vognmandens mulighed for at fastholde sin konkurrenceevne og udvikling af sin forretning blive væsentlig forringet.

Vognmanden skal endvidere registrere sin arbejdstid. Som vi forstår reglerne, er der ikke krav til, at vognmanden registrerer sin arbejdstid i takografen. I mange tilfælde vil det være en hjælp for vognmanden at bruge takografen til dette formål, idet vognmanden så kun skal registrere køre- og hviletid og arbejdstid samme sted. Men der vil også være mange vognmænd, som kun kører lejlighedsvist og derfor sjældent benytter takografen. Derfor vil det være gunstigt for vognmændene, hvis den nuværende mulighed for at registrere arbejdstiden i et skema, fx som det der findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

For så vidt angår sanktionering skal vi gentage vores bemærkninger fra tidligere høring om lov til kontrol af arbejdstid. Vi mener også, at der bør indføres et bødeloft for overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid for selvstændige vognmænd.

I bemærkningerne til loven om kontrol af arbejdstid foreslås bødeniveauet afhængig af overtrædelsens karakter og fastsættes til 1.000/3.000 kr. pr. overtrædelse til føreren og dobbelt op, dvs. 2.000/6.000 kr. pr. overtrædelse, til virksomheden. For den selvstændige vognmand kan dette blive en ganske dyr ordning særligt set i lyset af, at mange vognmænd arbejder mange timer.

I tillæg hertil foreslås princippet om absolut kumulation indført på området, dvs. at der skal ske sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, når der er begået flere overtrædelser af bestemmelserne. Det er vores opfattelse, at ved ikke at indføre et bødeloft ved tilsidesættelse af arbejdstidsreglerne tilsidesættes de selvsamme hensyn, som var grundlaget for at indføre et bødeloft på køre- og hviletidsområdet i 2017.

### **Informations- og vejledningsindsats:**

Slutteligt skal vi igen opfordre til en markant informations- og vejledningsindsats fra myndighederne om de nye regler inden lovens ikrafttrædelse, herunder om form- og indholdsmæssige krav til registreringerne af arbejdstid, som skal udleveres til myndighederne. Det er især vigtigt, at der vejledes omkring, hvordan og hvorvidt registreringer i takografen kan give fyldestgørende data for kontrollen af arbejdstid. Såfremt registreringer i takografen ikke altid vil være fyldestgørende, skal der være klarhed omkring, hvilke aktiviteter mv. der skal registreres særskilt, og hvordan disse oplysninger nærmere bestemt skal registreres. Det er afgørende, at der bliver kommunikeret

bredt ud til branchen omkring disse forhold. Det er både i myndighedernes og branchens interesse, at der er klare retningslinjer. Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd og Dansk Persontransport medvirker gerne til dette arbejde.

I sammenhæng hertil opfordrer vi myndighederne til indledningsvis at udvise konduite i kontrolarbejdet henset til, at loven om kontrol af arbejdstid endnu ikke er endelig behandlet i Folketinget, ligesom loven og de tilknyttede bekendtgørelses forventede ikrafttrædelse nærmer sig hastigt.

Med venlig hilsen



**Frank Davidsen**  
Underdirektør



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef for Transport og Infrastruktur



**Michael Nielsen**  
CEO

