



7. april 2022
2021-2642

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (kontrol af arbejdstid)

Transportministeriet hørte den 6. september 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringssvar i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Høringsfristen udløb den 27. september 2021.

I efteråret 2021 var Transportministeriet herefter i dialog med Europa-Kommissionen vedrørende rammerne for indførelse af kontrol af arbejdstid.

På den baggrund blev en justeret udgave af lovforslaget sendt i høring i perioden fra den 21. januar 2022 til den 7. februar 2022 samt i supplerende høring i perioden fra den 10. februar 2022 til den 24. februar 2022 hos en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringssvar i bilag 1.

- 1) Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:
3F Transport, Brancheorganisationer For Den Danske Vejgodstransport (ITD), Dansk Erhverv, Danske vognmænd (DTL), SLD og Dansk Persontransport, Danske Speditører, Trafikselskaberne, DI Transport og Transportens Arbejdsgivere (ATL) og Krifa.
- 2) Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:
Arbejdsgiverforening for persontransport (ATAX), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Erhvervsskoler og –Gymnasier, Danske Regioner, Fagbevægelsens Hovedorganisation, FDM, For-



brugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forbrugerombudsmanden, Forhandlingsfælleskabet, Motorcykelhandler Foreningen, Politiforbundet, Post Danmark og Transporterhvervets uddannelser (TUR).

- 3) Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget:

Advokatrådet, Advokatsamfundet, Akademikerne, AMU Transport Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen (KA), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), AutoBranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark (AUTIG), Bilbranchen, Bilsynsbranchen, Brancheforeningen af Danske Distributører, Danmarks Naturfredningsforening (DN), Danmarks Tekniske Universitet, Transport Dansk Agroindustri, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilhandler Union (DBFU), Dansk Byggeri, Dansk Erhvervsfremme (DEF), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Mobilitet, Dansk Standard (DS), Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Medier, Danske Synsvirksomheder, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Det Faglige Hus, Dansk Industri (DI), Dansk Industri (DI) - Dansk Byggeri, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Finanssektorens Arbejdsgiverforening (FA), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havari-kommissionen for vejtrafikulykker, ITSDanmark, Kommunernes Landsforening (KL), Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Midtsjællands Kørelærerforening, Mover, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/formanden, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn, Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sikre Veje, SMVdanmark, Teknologisk Institut Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.



Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringsvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Transportministeriet skal indledningsvis oplyse, at Trafikselskaberne, Danske Speditører, 3F, FH, DI Transport og ATL og DA har udtrykt opbakning til lovforslaget. Trafikselskaberne, 3F, FH og DA har herudover ikke bemærkninger.

ITD, DI Transport og ATL har bemærket, at de gerne så, at kontrollen med overenskomstdækkede blev varetaget af det fagretlige system i overensstemmelse med den danske model.

1. **Risikobaseret kontrol**

DI Transport og ATL, Dansk Erhverv, SLD, Dansk Persontransport og DTL, samt Danske speditører efterspørger en nærmere præcisering i lovforslaget af, hvornår der er tale om mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, herunder at det bliver beskrevet eksplicit i lovforslaget, at hvis der ved kontrollen ikke konstateres væsentlige overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, vil der ikke blive foretaget arbejdstidskontrol.

DI Transport og ATL bemærker, at overtrædelser af takografordningen ikke bør medføre kontrol af overholdelse af reglerne om arbejdstid. DI Transport og ATL bemærker endvidere, at bagatelgrænsen for kontrol, som er reguleret i forordning 2016/403, bør finde anvendelse i forhold til kontrol af reglerne om arbejdstid.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den risikobaserede tilgang til arbejdstidskontrollen er en gennemførelse af artikel 2, stk. 3a i kontroldirektivet (direktiv 2006/22/EF). Det fremgår af artikel 2, stk. 3a, at arbejdstidskontrollen skal målrettes en virksomhed, hvis en eller flere af dens chauffører løbende eller i alvorlig grad har overtrådt køre- og hviletidsforordningen eller takografordningen. 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 el-



ler alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, at der vil blive foretaget en arbejdstidskontrol.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det fremgår direkte af kontroldirektivet, at der skal foretages kontrol af arbejdstid, når der er overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen. Det er således Transportministeriets vurdering, at DI Transport og ATLs forslag om, at overtrædelser af takografforordningen ikke bør medføre kontrol af arbejdstid, ikke er i overensstemmelse med EU-retten.

Transportministeriet bemærker, at der i lovforslaget fastsættes retningslinjer for bødeudmålingen, og at dette sker med afsæt i Kommissionens kategorisering i forordning (EU) 2016/403. Den margin, som er indarbejdet i forordningen, vil således blive anvendt i politiets og Færdselsstyrelsens kontrol.

2. Force majeure

DI Transport og ATL har anført, at de bestemmelser om force majeure, der finder anvendelse på køre- og hviletidsområdet, bør overføres til arbejdstidsreglerne.

Det er Transportministeriets vurdering, at der ikke er hjemmel i reglerne om arbejdstid til at overføre dette princip. I køre- og hviletidsforordningens artikel 12 findes der en bestemmelse om force majeure. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i vejtransportdirektivet om arbejdstid, hvorfor det ikke er muligt i national ret at gennemføre en bestemmelse svarende til den på køre- og hviletidsområdet.

3. Adgang uden retskendelse og beslaglæggelse af køretøjer

ITD, DI Transport og ATL, Danske speditører, Dansk Erhverv, SLD, Dansk Persontransport og DTL finder den foreslåede § 9 a, stk. 2, om adgang uden retskendelse retssikkerhedsmæssigt betænkelig og uproportional. ITD foreslår i stedet varslede kontrolbesøg. Dansk Erhverv, SLD, Dansk Persontransport og DTL foreslår, at den nuværende model fra køre- og hviletidsområdet med bødestraf for manglende udlevering af data i forbindelse med Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol overføres til arbejdstidskontrollen.



ITD bemærker endvidere, at den foreslåede bestemmelse om tilbageholdelse og beslaglæggelse i § 8 b, af køretøjer er et helt unødvendigt og uproportionalt indgreb.

Transportministeriet bemærker, at den foreslåede § 9 a, stk. 2, vedrørende adgang uden retskendelse, er udgået af lovforslaget, og at det er præciseret i lovforslagets bemærkninger, at den nuværende model fra køre- og hviletidsområdet med bødestraf for manglende udlevering af data i forbindelse med Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol vil blive anvendt i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol med reglerne om arbejdstid.

Transportministeriet skal endeligt bemærke, at den foreslåede § 8 b, om tilbageholdelse af køretøjer, ved overtrædelser af reglerne om pause og med henblik på inddrivelse af forskyldte bøder for udenlandske chauffører, skaber parallelitet mellem de nye arbejdstidsregler og eksisterende køre- og hviletidsregler. Det er Transportministeriets vurdering at bestemmelserne skal fastholdes, og bestemmelserne er blevet præciseret.

4. Sanktionssystem, bødeloft og godtgørelse

ITD savner argumenter for, at sanktionssystemet på køre- og hviletidsområdet kopieres, da det vil medføre fordobling af straf for reelt det samme forhold. I stedet foreslår ITD et samlet sanktionssystem, hvor overtrædelse af reglerne om arbejdstid indgår som element, og hvor niveauet for sanktion samlet set ikke bliver højere end hidtil.

Danske Speditører, DI Transport og ATL, Dansk Erhverv, SLD, Dansk Persontransport og DTL foreslår, at der indføres bødeloft for overtrædelser af reglerne om arbejdstid og kan ikke støtte bestemmelserne om absolut kumulation.

ITD har anført, at de finder, at der indføres dobbeltstraf, hvis bestemmelsen om godtgørelse opretholdes. DI Transport og ATL, samt FH og DA har foreslået, at bestemmelsen om godtgørelse i § 7 i lov om arbejdstid ophæves.

Krifa har i den supplerende høring anført, at Krifa finder det betænkeligt at ophæve godtgørelsesbestemmelsen i § 7 i lov om arbejdstid, idet chauffører dermed ikke får samme rettilighed i forhold til arbejdstidsreglerne som andre lønmodtagere.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at reglerne i lov om arbejdstid supplerer kravene i køre- og hviletidsforordningen. Eksempelvis fremgår det af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 2, at den ugentlige køretid ikke må overstige 56 timer og ikke må resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat i vejtransportdirektivet om arbejdstid (direktiv 2002/15/EF), overskrides. Tilsvarende supplerer kravene til pauser i vejtransportdirektivet om arbejdstid kravene i køre- og hviletidsforordningen, idet chaufføren efter de sektorspecifikke arbejdstidsregler skal afholde en pause efter en arbejdstid på 6 timer, selvom chaufføren ikke har udført kørsel i 4,5 time, eksempelvis hvor der er udført kørsel i 3 timer og andet arbejde i form af på- og aflæsning og rengøring af køretøjet i 3 timer. Der er således tale om to uafhængige regelsæt, som hver bør sanktioneres ved konstaterede overtrædelser.

Transportministeriet skal endvidere bemærke, at en række hensyn taler for, at der som udgangspunkt indføres absolut kumulation i sager vedrørende overtrædelser af reglerne i lov om arbejdstid, hvor der er spørgsmål om bøde. Det vurderes, at det svækker straffens præventive virkning, hvis en person, der foretager flere forskellige overtrædelser af reglerne i lov om arbejdstid, skal »slippe billigere« end en person, der får de forskellige overtrædelser pådømt hver for sig. Praktiske og administrative hensyn i forbindelse med samtidig verserende sager i flere politikredse og med hensyn til muligheden for at anvende bødetilkendegivelser på stedet taler således for absolut kumulation. Dette er samtidig i overensstemmelse med de grundlæggende hensyn til lighed og forudsigelighed i strafforfølgningen.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i forhold til overtrædelser af reglerne i lov om arbejdstid ikke er behov for fastsættelse af regler om bødeloft, svarende til det der gælder på køre- og hviletidsområdet.

I lovforslaget fastsættes der retningslinjer for bødeudmålingen. Dette sker med afsæt i Kommissionens kategorisering i forordning (EU) 2016/403. Der er i denne forordning indarbejdet en margin for, hvornår en overskridelse af reglerne om arbejdstid skal anses som en "alvorlig overtrædelse". For så vidt angår den maksimale ugentlige arbejdstid skal chaufføren således have arbejdet mellem



65 og 70 timer, for at overskridelsen kategoriseres som en "alvorlig overtrædelse". For så vidt angår den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid skal chaufføren have arbejdet mellem 56 og 60 timer, for at overskridelsen kategoriseres som en "alvorlig overtrædelse". Tilsvarende marginer ses indarbejdet i forordningen i forhold til overskridelser af reglerne om pauser og natarbejde. I forhold til den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid vil der i øvrigt i en kontrolperiode alene kunne blive tale om én overtrædelse pr. chauffør.

Af Kommissionens forordning (EU) 2016/403 fremgår endvidere, at overtrædelse af vejtransportdirektivet om arbejdstid kategoriseres som enten "alvorlige overtrædelser" eller "meget alvorlige overtrædelser". Ingen overtrædelser af vejtransportdirektivet om arbejdstid kategoriseres som "mest alvorlige overtrædelser". Endvidere fremgår det af lovforslaget, at chaufførens bøder for "alvorlige overtrædelser" fastsættes til 1.000 kr. og for "meget alvorlige overtrædelser" til 3.000 kr.

Det er Transportministeriets vurdering, at ovennævnte medfører, at der i forhold til reglerne i lov om arbejdstid ikke er behov for at indføre et bødeloft svarende til det på køre- og hviletidsområdet. Dette også set i lyset af, at der er langt færre regler at overtræde på arbejdstidsområdet end på køre- og hviletidsområdet.

Transportministeriet skal desuden bemærke, at bestemmelsen om godtgørelse i § 7 i lov om arbejdstid er udgået af lovforslaget. Dette særligt henset til at virksomheder i modsat fald kan risikere at blive idømt en bøde og at skulle betale godtgørelse for det samme forhold.

5. Vejledende håndhævelse

DI Transport og ATL, og Danske speditører anmoder om en periode med vejledende håndhævelse.

Transportministeriet bemærker hertil, at der ikke med lovforslaget indføres nye regler om arbejdstid, men alene nye bestemmelser om kontrol. På den baggrund finder Transportministeriet ikke, at der er behov for en periode med vejledende håndhævelse.



Bilag 1:

Høringsliste

3F Fælles Fagligt Forbund	3f@3f.dk
Advokatrådet	hha@advokatsamfundet.dk
Advokatsamfundet	Samfund@advokatsamfundet.dk
Akademikerne	ac@ac.dk
AMU Transport Danmark	mbso@tec.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	ae@ae.dk
Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport (ATAx)	mail@atax.dk
Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik	akt@di.dk
Arbejdsgiverforeningen (KA)	ka@ka.dk
Arbejdstilsynet	at@at.dk
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)	atl@di.dk
Transportens Arbejdsgivere (ATL)	atl@di.dk
AutoBranchen Danmark	info@abdk.dk; per.mikkelsen@vbg-group.com
Automobilbranchens Handels- & Industriforening i Danmark (AUTIG)	autig@autig.dk
Bilbranchen	bil@di.dk
Bilsynsbranchen	info@bilsynsbranchen.dk
Brancheorganisationen af Danske Distributører	lasse.brodt@fk.dk
Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU)	info@cfu-net.dk
Danmarks Naturfredningsforening (DN)	dn@dn.dk
Danmarks Tekniske Universitet - Transport	transport@transport.dtu.dk
Dansk Agroindustri	clhe@lf.dk
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	da@da.dk
Dansk Bilbrancheråd	info@dbi.dk
Dansk Bilforhandler Union (DBFU)	info@dbfu.dk
Dansk Byggeri	danskbyggeri@di.dk
Dansk Erhverv (DE)	hoeringssager@danskerhverv.dk
Dansk Erhvervsfremme (DEF)	info@danskerhvervsfremme.dk
Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)	dfim@dfim.dk
Dansk Kørelærer-Union	dku@dku.dk
Dansk Maskinhandlerforening	dmi@danskmaskinhandel.dk
Dansk Metal	metal@danskmetal.dk
Dansk Mobilitet	cgr@danskerhverv.dk
Dansk PersonTransport (DPT)	info@dpt-dk.org
Dansk Standard (DS)	dansk.standard@ds.dk
Danske Advokater	mail@danskeadvokater.dk
Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier (DEG)	info@deg.dk



Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL)	chris@dkl.nu
Danske Medier	info@danskemedier.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
Danske Speditører	info@dasp.dk
Danske Synsvirksomheder	sekretariat@danskesynsvirksomheder.dk
Datatilsynet	dt@datatilsynet.dk
De Danske Bilimportører	info@bilimp.dk
Den Danske Dommerforening	dommerforeningen@gmail.com
Det Centrale Handicapråd	dch@dch.dk
Det Faglige Hus	sikkermail@detfagligehus.dk
Dansk Industri (DI)	hoering@di.dk
Dansk Industri (DI) - Dansk Byggeri	info@danskbyggeri.dk
Dansk Industri (DI) - Transport	hoering@di.dk
Dommerfuldmægtigforeningen	hoeringer@dommerfm.dk
DTL - Danske Vognmænd	dtl@dtl.eu
DTL's arbejdsgiverforening	dtl@dtl.eu
Dækbranchen Danmark	dbdk@dbdk.dk
Finanssektorens Arbejdsgiverforening (FA)	fa@fanet.dk
Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH)	fh@fho.dk
Forenede Danske Motorejere (FDM)	hoering@fdm.dk
Forbrugerombudsmanden	forbrugerombudsmanden@forbrugerombudsmanden.dk
Forbrugerrådet Tænk	hoeringer@fbr.dk
Foreningen af Frie Kørelærere	bent@naesbykoereskole.dk
Foreningen af Vognimportører i Danmark	jep@bplatz.dk
Forhandlingsfællesskabet (SHK og KTO)	kto@kto.dk
Forsikring & Pension	fp@forsikringopension.dk
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)	fdl@fdl-vm.dk
Havarikommissionen for vejtrafikulykker	havarikommission@vd.dk
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport	itd@itd.dk
ITSDanmark	mail@itsdanmark.dk
Kommunernes Landsforening (KL)	kl@kl.dk
Krifa	info@krifa.dk
Kørelærerforeningen	kontakt@kørelærerforeningen.dk; info@kørelærerforeningen.dk
Køreprøvesagkyndiges Landsforening	ohn002@politi.dk
Landbrug & Fødevarer	hoering@lf.dk
Ledernes Hovedorganisation	lederne@lederne.dk
Maskinleverandørerne	ml@maskinlev.dk
Midtsjællands Kørelærerforening	post@midtsjaellands-kf.dk
Motorcykel Forhandler Foreningen	kontor@mff-dk.dk
Motorcykel Importør Foreningen (MIF)	mdp@advokatprince.dk
Mover	mch@mover.dk
NOAH-Trafik	noahtrafik@noah.dk



Overenskomstnævnet v/formanden	KaareMoensted@OestreLandsret.dk
Politiforbundet	mail@politiforbundet.dk
PostNord AB	jesper.buhl@postnord.com
Rigsadvokaten	rigsadvokaten@ankl.dk
Rigspolitiet	kos-Direktionssekretariatet@politi.dk
Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ)	pol-nfae@politi.dk
Rådet for Bæredygtig Trafik	info@baeredygtigtrafik.dk
Rådet for Grøn Omstilling	info@rgo.dk
Rådet for Sikker Trafik	info@sikkertrafik.dk
Sikre Veje	info@sikreveje.dk
SMVdanmark	smv@smvdanmark.dk
Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD)	mail@sld.nu
Sø- og Handelsretten	post@shret.dk
Teknologisk Institut	info@teknologisk.dk
Trafikselskaberne i Danmark	mba@moviatrafik.dk
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)	tur@tur.dk
Aalborg Universitet – Sektionen for Veje, Trafik og Transport	na@civil.aau.dk