

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Journalnummer 2021-2642

Den 7. februar 2022

Høringssvar vedr. udkast til forslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (kontrol af arbejdstid)

Høringen er modtaget d. 21. januar 2022 og angår for så vidt den del, som handler om kontrol af arbejdstid.

Dansk Erhverv, DTL Danske Vognmænd, SLD og Dansk PersonTransport (herefter organisationerne) afgiver hermed et samlet høringssvar fra begge organisationer. Høringssvaret afgives som supplement til høringssvar fra Dansk Arbejdsgiverforening.

Generelle bemærkninger

Vores bemærkninger koncentrerer generelt om retssikkerheds- og sanktionsmæssige forhold i forbindelse med den foreslåede kontrol, hvor organisationerne ser diverse udfordringer og har forslag til tilretninger. Vi har herunder bemærkninger og forslag til den foreslåede kobling mellem køre- og hviletids- samt arbejdstidskontrol, der skal være mere enstrengt, præcist defineret og dermed forståelig for aktørerne.

Det er organisationernes klare opfattelse, at en mere veldefineret lovgivning vil medføre, at chauffører og vognmænd i højere grad vil kunne agere i overensstemmelse med lovgivningen. Vi foreslår derfor, at man i videst muligt omfang koordinerer lovgivning, kontrol og sanktioner på arbejdstidsområdet med køre- og hviletidsområdet, som aktørerne kender i forvejen. Vi foreslår samtidig en mere klar afgrænsning af de enkelte områder, således at både aktører og myndigheder har mulighed for at identificere, hvornår der kontrolleres og eventuelt sanktioneres for det enten det ene eller andet regelsæt.

Køre- og hviletidsforordningen indeholder i art. 13 en mulighed for, at nationalstaterne kan undtage den omfattede kørsel fra art. 5-9 i forordningen, mens art. 13-kørsel i øvrigt er omfattet af den øvrige del af forordningens regler. I dansk ret er der gjort brug af denne undtagelsesmulighed. Implementeringen er imidlertid mangelfuld, idet art. 13-kørsel i manglende overensstemmelse med køre- og hviletidsforordningen helt er undtaget fra forordningens øvrige bestemmelser. Organisationerne foreslår, at der bliver rettet her på, således at retstilstanden bliver korrekt.

Skiftet fra fag- til offentligretlig håndhævelse

Organisationerne vil indledningsvis fremhæve det forhold, at den foreslåede regelændring reserverer håndhævelsen af området arbejdstid til et offentligretligt spørgsmål til forskel fra før, hvor

det i det væsentlige har været et fagretligt spørgsmål, og skal i den forbindelse anføre, at det har den konsekvens, at en række spørgsmål, som tidligere var afklaret i eksisterende overenskomster, nu fremstår uden afklaring, og forslaget til lovændring står således som ufuldstændigt.

Organisationerne kan især fremhæve følgende:

Efter udkastet fremstår lov om arbejdstid som en lov, der finder anvendelse for mobile lønmodtagere (§1). Lønmodtageren tillægges pligter i § 3 stk. 3, og lønmodtagers arbejdsgivere tillægges pligter i § 3 stk. 3-5.

I § 3 stk. 1, § 4 stk. 1-3 og § 6 ses en række bestemmelser uden pligtsubjekt, hvorfor den foreslåede straffebestemmelse i § 8 stk. 1 (udkastets § 3, nr. 7) savner den nødvendige klarhed, og den foreslåede § 8 stk. 4 (udkastets § 3, nr. 8) savner et grundlag, da en overtrædelse af § 3 stk. 1 ikke ses at kunne tilskrives en arbejdsgiver.

Der foreslås i udkastets § 3, nr. 11 at bemyndige transportministeren til administrativ udstedelse af regler i § 9 a stk. 1 uden at det ledsages af en nærmere redegørelse for, hvori begrundelsen for at unddrage Folketinget regeludviklingen på dette EU-direktiv omfattede område består. Organisationerne ser ikke en sådan begrundelse og kan ikke anbefale, at Folketinget forbigås i den videre regeludvikling.

Gennemførelse af risikobaseret og målrettet kontrol af arbejdstid

Af høringen fremgår, 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 Kontrolldirektivets 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.

Resultatet er en ifølge forslaget effektiv og tidsbesparende myndighedskontrol, som tilgodeser de virksomheder, som fører tilsyn med regleres overholdelse i egen virksomhed, præcis som hensigten er med Kontrolldirektivets risikoklassificering.

Organisationerne forstår grundlaget for kontrol af arbejdstid i både vej- og virksomhedskontrol således, at såfremt virksomheden generelt har styr på sin køre- og hviletid, udelades kontrol af arbejdstiden. Virksomheder i højrisikoklasse må påregne at blive udtaget hyppigere til køre- og hviletidskontrol, men grundlaget for yderligere kontrol af arbejdstid sker på baggrund af køre- og hviletidskontrollen, hvis der findes løbende eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen hos virksomheden.

Det fremgår dog ikke klart af bemærkningerne, om en virksomhed i højrisikoklasse vil kunne udtages til arbejdstidskontrol alene på den baggrund, eller som en kombination af både køre- og hviletidskontrol og arbejdstidskontrol. Ligeledes savner vi en nærmere definition og afgrænsning af "løbende eller i alvorlig grad".

Vores bekymring er i særdeleshed, at kontrolmyndighedernes software, særligt politiets, kan kontrollere arbejdstid på baggrund af takografdata. Derved kan kontrol af arbejdstid gennemføres, uden at der er konstateret løbende eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen. Vi forudser kontrolscenarier, hvor der kan stilles tvivl om, om grundlaget for at gennemføre kontrol af arbejdstid i relation til bemærkningerne i dette lovforslag er til stede.

Organisationerne efterlyser derfor en nærmere afgrænsning af, hvilke(n) overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, der fører til yderligere kontrol af arbejdstid. Som et eksempel herpå kan nævnes, at det alene bør være flere eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningens artikel 7 om pauser i en konkret vejkontrol, der udløser yderligere kontrol af arbejdstid.

Organisationerne ser derfor frem til, at disse elementer konkretiseres med tydelig anvisning til kontrolmyndighederne om, hvad der udløser kontrol af arbejdstid, så kontrol af arbejdstid ikke utilsigtet bliver et selvstændigt kontrolelement.

Adgang til virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer mv. uden retskendelse

I lovforslaget lægges der i både gods- og buskørselsloven op til en ny bestemmelse, hvorefter Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse har adgang til vognmandsvirksomheden mhp. kontrol. I forslaget til ny bestemmelse i både gods- og buskørselsloven fremgår det ikke direkte af lovtæksten, at beføjelsen er møntet på kontrol med arbejdstidsreglerne, idet der blot er henvist til en anden eksisterende bestemmelse i begge love¹, der har mere generel karakter. Det er i sig selv problematisk, at det ikke præcist i lovtæksten er beskrevet og afgrænset, hvad bestemmelsen giver bemyndigelse til, når der er tale om en så indgribende magtbeføjelse.

Tilsvarende findes i lovforslaget et ændringsforslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, der bemyndiger transportministeren, eller den kontrolmyndighed som ministeren bemyndiger dertil (Færdselsstyrelsen), til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation at kunne skaffe sig adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer mv., herunder materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre kontrol med samme lovs § 3, stk. 1, 3 og 4, § 4, stk. 1 – 3, og § 6 samt bestemmelser fastsat i medfør af stk. 1. Om nødvendigt yder politiet bistand til kontrollens gennemførelse.

Organisationerne er i udgangspunktet yderst skeptisk overfor at fravige Grundlovens principper om den private ejendoms ukrænkelighed og indføre hjemmel i særlovgivning til at udføre kontrol uden retskendelse. Dette er seneste aktualiseret på transportområdet ifm. lovbehandlingen af L62 A (2021-22), hvor en lignende bestemmelse blev taget ud under lovgivningsarbejdet.

Organisationerne noterer sig dog, at der på køre- og hviletidsområdet allerede i dag eksisterer en hjemmel til at fravige princippet om kontrol uden retskendelse, og at hensigten med nærværende lovforslag er at gøre kontrollen af arbejdstid til en integreret del af køre- og hviletidskontrollen i de tilfælde, hvor grundlaget for at udføre kontrol af arbejdstid er opfyldt.

¹ § 2, stk. 2 i godskørselsloven og § 18, stk. 1, nr. 1, i buskørselsloven.

Organisationerne foreslår derfor et mere proportionalt og allerede kendt koncept, hvor myndighederne får mulighed for gennemføre effektiv kontrol af arbejdstid i lighed med det koncept, som allerede findes i køre- og hviletidsbekendtgørelsen.

Færdselsstyrelsen foretager virksomhedskontrol af køre- og hviletid på baggrund af takografdata og anden dokumentation. Det følger af køre- og hviletidsbekendtgørelsens² § 8, stk. 2, at en transportvirksomhed til enhver tid på forlangende af Færdselsstyrelsen skal forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra det digitale registreringer og udskrifter fra det digitale kontrolapparat og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 16, stk. 2, i kontrolapparatforordningen samt den i § 7, stk. 7, nævnte attest.

Udleverer virksomheden ikke sine data til kontrol af køre- og hviletid, pålægges virksomheden en sanktion i form af bødestraf pr. dag, som kontrolperioden omhandler. I yderste konsekvens inddrager Færdselsstyrelsen politiet, der herefter indleder efterforskning efter retsplejelovens bestemmelser.

Organisationerne foreslår, at kontrolmyndigheden (Færdselsstyrelsen) i medfør af nærværende lov får en tilsvarende hjemmel til at anmode virksomheden og forlange dokumentation om de ansattes arbejdstid udleveret. Udleverer virksomheden ikke den fornødne dokumentation, pålægges bødestraf svarende til en meget alvorlig overtrædelse (VSI), hvilket også fremgår af bemærkningerne til loven.

Det bemærkes, at når politiet i vejkontrol konstaterer, at en fører har alvorlige eller mange overtrædelser, der vil føre til kontrol af arbejdstid, har politiet direkte adgang til den fornødne dokumentation fra data i takografen og førerens takografkort samt eventuelle udskrifter fra takografen.

Bødeloft og bødestørrelse

I lovforslaget lægges der – modsat gældende ret på køre- og hviletidsområdet – ikke op til at indføre et bødeloft for overtrædelser af bestemmelserne om arbejdstid.

Det foreslås, at bødeniveauet afhængig af overtrædelsens karakter fastsættes til 1.000/3.000 kr. pr. overtrædelse til føreren og dobbelt op, dvs. 2.000/6.000 kr. pr. overtrædelse, til virksomheden.

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.

² <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2007/328> med ændringer

Organisationerne er enig i, at reglerne om arbejdstid som følge af EU's Vejpakke skal kontrolleres, og at overtrædelser skal sanktioneres med henblik på at sikre og motivere til overholdelse af reglerne.

Det er dog organisationernes opfattelse, at når man lægger alle elementer i den foreslåede sanktionsmodel sammen – dvs. intet bødeloft, højt bødeniveau og princippet om absolut kumulation – ender man med en urimelig og ikke proportional sanktionsmodel, som der ikke kan støttes op om.

I L158 (2016-17)³ blev det vedtaget at indføre et bødeloft på køre- og hviletidsområdet. Baggrunden var, at det tidligere bødesystem havde vist, at førere og virksomheder risikerer meget store samlede bøder ved overtrædelse af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Og grunden til de betydelige bøder var bl.a. reglerne om absolut kumulation, men også bødestørrelserne for de enkelte overtrædelser. På den baggrund blev der indført et bødeloft på 30.000 kr. ud fra et hensyn om at sikre proportionalitet i forhold til førerens indkomstforhold.

Ved ikke at indføre et bødeloft i nærværende lovforslag for overtrædelser af arbejdstidsreglerne tilsidesættes de selvsamme hensyn, som var grundlaget for at indføre et bødeloft på køre- og hviletidsområdet i 2017. Det finder organisationerne urimeligt og foreslår derfor, at der indføres et bødeloft for overtrædelser af arbejdstidsreglerne.

Organisationerne noterer sig desuden, at der intet sted i lovforslaget er redegjort eller argumenteret for, hvorfor der foreslås indført et system *uden* bødeloft, eller hvorfor dette i så fald vurderes rimeligt eller proportionalt at indføre, eller hvordan og hvorfor det i så fald adskiller sig fra køre- og hviletidsområdet, hvor der gælder et bødeloft.

De foreslåede bødestørrelser i lovforslaget afspejler ikke, at sanktionsmodellen intet bødeloft har, og at princippet om absolut kumulation finder anvendelse. Bødestørrelsen må afspejle udformningen af den samlede sanktionsmodel.

Bødestørrelsen bør lægges på et niveau, der fordrer efterlevelse af reglerne, men skal samtidig have et niveau, der ikke virker afskrækkende i forhold til at fastholde og tiltrække nye chauffører til branchen.

Det er der glædeligvis særlig opmærksomhed omkring branchens rekrutterings- og fastholdelsesudfordringer fra politisk side i øjeblikket. Med de bødestørrelser, der lægges op til i lovforslaget, varetager man ikke dette vigtige hensyn. Organisationerne opfordrer derfor til, at der findes en bedre balance i bødeniveauet.

Arbejdstid i relation til undtaget kørsel

Afslutningsvist bemærkes, som visse organisationer 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.

³ <https://www.ft.dk/samling/20161/lovforslag/l158/index.htm>

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.

Med venlig hilsen



Frank Davidsen
Underdirektør



Kristian Baasch Pindbo
Sekretariatschef



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport og Infrastruktur



Michael Nielsen
CEO

