



Dato 27. november 2019
J. nr. 2019-2243

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet m.v.)

Transport- og Boligministeriet hørte den 18. september 2019 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af bødeniveauet for ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet m.v.).

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 16. oktober 2019.

Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Brancheorganisationen for den Danske vejgodstransport (ITD), Dansk Erhverv, Dansk Industri Transport, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Erhvervsministeriet, Institut for Menneskerettigheder, Landbrug og Fødevarer, Rigsadvokaten og SLD.

Følgende myndigheder og organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget: Arbejdstilsynet, Dansk Bilbrancheråd, Forbrugerombudsmanden og Forenede Danske Motorejere.

Advokatsamfundet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Forbrugerrådet Tænk, Vestre Landsret og Østre Landsret har ikke ønsket at udtale sig om lovforslaget.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Autobranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Rederiforening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Kranforening, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal, Dansk Persontransport, Dansk Standard, Danske Advokater, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, Den Danske Dommerforening, Dansk Industri, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DTU Transport, Er-



hvervsstyrelsen, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), Fagligt Fælles Forbund (3F), Falck, Finansministeriet, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilsvogmænd, Håndværksrådet, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen af Polio og Trafik- og Ulykkesskade, NOAH-trafik, Politiforbundet i Danmark, Retten i Esbjerg, Retten i Glostrup, Retten i Helsingør, Retten i Herning, Retten i Hillerød, Retten i Hjørring, Retten i Holbæk, Retten i Holstebro, Retten i Horsens, Retten i Kolding, Retten i København, Retten i Lyngby, Retten i Nykøbing, Retten i Næstved, Retten i Odense, Retten i Randers, Retten i Roskilde, Retten i Svendborg, Retten i Sønderborg, Retten i Viborg, Retten i Aalborg, Retten i Århus, Retten på Bornholm, Retten på Frederiksberg, Rigspolitiet, Rigspolitiet (Nationalt Færdselscenter), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Team Effektiv Regulering (Erhvervsstyrelsen), Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Vejdirektoratet og Veteranknallertklubben.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag tematisk. Transport- og Boligministeriets bemærkninger vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Transport- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport- og Boligudvalg.

1. Bødeniveauet

SLD bemærker, at man bakker fuldt op om, at der skal være ordnede forhold for chauffører, at social dumping ikke bør foregå, og at der bør være lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren. SLD mener imidlertid ikke, at de redskaber, der tages i brug med en forhøjelse af bødeniveauet, vil få den ønskede effekt.

SLD vurderer desuden, at det kan blive et problem for rekruttering af danske chauffører, hvis man endnu en gang hæver bødeniveauet for dem. SLD bemærker, at det i stadig højere grad er vanskeligt at tiltrække chauffører til transportområdet, og at signaler om højere bøder ikke er hjælpsomt i forhold til at få unge mennesker til at vælge chaufførvejen.

Dansk Erhverv bemærker, at det i stadig højere grad er vanskeligt at tiltrække chauffører til transportområdet, og at signaler om højere bøder ikke er hjælpsomt i forhold til at få unge mennesker til at vælge chaufførvejen.



Dansk Erhverv oplyser på den baggrund, at selvom Dansk Erhverv støtter en forhøjelse af bødeniveauet, så finder man det foreslåede niveau for højt – i særdeleshed for chauffører.

Dansk Transport og Logistik (DTL) bemærker, at man er enig i, at der er et stort behov for at gøre op med ulige konkurrencevilkår, nomadechauffører og social dumping i vejtransportsektoren og sikre ordnede forhold. I den forbindelse er DTL også enig i, at et bødeniveau på 1.000 kr. til chaufføren og 2.000 kr. til virksomheden er for lavt til at have afskrækkende virkning. DTL bifalder derfor, at regeringen ønsker at gøre op med dette, og støtter derfor en vis forhøjelse af bødeniveauet.

ITD bemærker, at man grundlæggende er enig i, at bødeniveauet for ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet bør fastsættes til et så højt niveau, at det har en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning, og at bødeniveauet til gengæld ikke bør fastsættes så højt, at det bedre kan betale sig for chaufførerne og virksomhederne, hvis der slet ikke afholdes et hvil.

ITD er dog bekymret for, at særligt det for chaufføren høje bødeniveau på 10.000 kr. går imod bestemmelsens hovedsigte om at forbedre chaufførernes arbejdsvilkår. Hensynet til forbedringen af chaufførernes arbejdsvilkår anføres som et vægtigt hensyn og et af hovedhensynene bag køre- og hviletidsreglerne, hvilket ITD er enig i.

Danske Speditører bemærker, at man intet konstruktivt har at indvende imod, at det eksisterende forbud mod afholdelse af det regulære ugehvil i køretøjet håndhæves og sanktioneres anderledes i fremtiden. Det synes der efter Danske Speditørers opfattelse at være behov for.

Danske Speditører bemærker, at man dog finder det ude af proportioner at tidoble bødestraffen for såvel chauffører som for virksomhederne. Når ministeriet skriver, at ”det sædvanlige sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet er gradueret efter, hvor stor en fare overtrædelsen udgør for færdselssikkerheden”, bemærker Danske Speditører, at ministeriet ikke selv lever op til proportionalitetsprincippet med den planlagte tidobling af sanktionerne for at overtræde forbuddet mod at tilbringe det regulære ugehvil i lastbilerne.

Danske Speditører bemærker, at det efter deres opfattelse er svært at argumentere for, at afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet er til lige så stor fare for færdselssikkerheden, som hvis det regulære ugentlige hvil slet ikke afholdes.

Efter Danske Speditørers opfattelse er den bebudede tidobling netop udtryk for, at sanktionsniveauet kommer så højt op, at der kan være risiko for, at det bedre kan betale sig for chaufførerne og virksomhederne, hvis der slet ikke holdes et hvil.



Danske Speditører bemærker endelig, at manglende afholdelse af lovpligtige hvil ikke må ske – og derfor mener Danske Speditører, at en tredobling (3.000 kr. til chaufføren og 6.000 kr. til virksomheden) eller måske en firedobling (4.000 kr. til chaufføren og 8.000 kr. til virksomheden) ville have været hensigtsmæssigt og tilstrækkeligt i første omgang.

Dansk Industri (DI) Transport bemærker, at for så vidt angår lovforslagets oplæg til en tidobling af bødeniveauet for overtrædelse af reglerne for afholdelse af hvil i køretøjet, noterer DI Transport sig, at ministeriet henviser til, at det forhøjede bødeniveau vil matche bødeniveauet for overtrædelse af reglerne for køre- og hviletid. En overtrædelse af køre- og hviletiderne i form af f.eks. manglende hvil udgør en færdselssikkerhedsmæssig risiko, der reflekteres i bødeniveauet. En overtrædelse af reglerne om hvil i køretøjet, desuagtet at det er ulovligt og ikke bør finde sted, udgør derimod ifølge lovforslaget og Rigsadvokatens ord ikke en væsentlig fare for færdselssikkerheden.

DI Transport bemærker, at det ved fastsættelsen af bødeniveauet derfor forekommer uproportionalt at sammenligne en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne med en overtrædelse af forbuddet mod afholdelse af hvil i køretøjet.

DI Transport bemærker desuden, at det ikke i øvrigt synes påvist i lovforslaget, at en så markant stigning i bødeniveauet vil gøre op med ulige konkurrencevilkår eller i øvrigt forbedre chaufførers arbejdsvilkår generelt. Tværtimod synes lovforslaget at gå langt udover, hvad der må forventes at skulle til for at sikre en præventiv effekt.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at baggrunden for det foreslåede bødeniveau er, at bødeniveauet bør fastsættes til et så højt niveau, at der opnås en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning. Bødeniveauet bør være en klar tilkendegivelse om, at ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet anses som en grov overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, hvorfor bødeniveauet bør være markant højere end sædvanligt. Til gengæld bør bødeniveauet ikke fastsættes så højt, at det bedre kan betale sig for chaufførerne og virksomhederne, hvis der slet ikke afholdes et hvil.

På den baggrund foreslås det i lovforslaget, at bøden fastsættes til det samme niveau som manglende afholdelse af det regulære ugentlige hvil.

Idet det foreslåede bødeniveau er fastsat til det samme niveau som manglende afholdelse af hvil i køretøjet, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det netop ikke vil kunne betale sig bedre, hvis der slet ikke afholdes et hvil.

Transport- og Boligministeriet bemærker i forhold til bødeniveauets sammenlignelighed med de øvrige overtrædelser på køre- og hviletidsområdet, at det



fremgår af punkt 2.2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at det sædvanlige sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet er gradueret efter, hvor stor en fare overtrædelsen udgør for færdselssikkerheden.

Det fremgår samtidig af punkt 2.2.2 i lovforslaget almindelige bemærkninger, at formålet med forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet derimod primært er at sikre chaufførernes arbejdsvilkår og kun i mindre grad hensynet til færdselssikkerheden. Derfor er denne type af overtrædelse atypisk i sammenligning med de øvrige overtrædelser på køre- og hviletidsområdet, hvorfor det sædvanlige sanktionssystem på køre- og hviletidsområdet kan synes mindre hensigtsmæssigt at anvende i forhold til ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet.

Sanktionsniveauet kan således ikke sammenlignes direkte med sanktionsniveauet for andre overtrædelser på køre- og hviletidsområdet, idet det foreslåede sanktionsniveau er fastsat på baggrund af andre hensyn.

I forhold til bøden til chaufføren bemærker Transport- og Boligministeriet, at på køre- og hviletidsområdet er der i den seneste lange årrække blevet udmålt bøder efter et princip om, at der fastsættes en bøde til både virksomhed og chauffør, idet bøden til chaufføren udmåles til det halve niveau af bøden til virksomheden. Dette skyldes, at det generelt vil være virksomheden, der drager fordel af overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Hensynet til chaufføren varetages således ved, at der kun udmåles en bøde af halv størrelse til chaufføren i forhold til virksomheden.

2. Håndhævelse

DI Transport bemærker, at man frem for en forhøjelse af bødeniveauet for ulovligt afholdelse af hvil i køretøjet, burde omprioritere statens midler og i stedet sikre en konsekvent håndhævelse af reglerne for overholdelse af køre- og hviltiderne. I den forbindelse mener DI Transport, at det ville være fornuftigt at ophæve den nyligt indførte 25-timers parkeringsregel og derved frigive ressourcer til at kontrollere overholdelse af køre- og hviletidsreglerne på ordentlig vis. Det ville efter DI Transports opfattelse alt andet lige også styrke færdselssikkerheden.

DTL bemærker, at myndighederne bør sikre en effektiv håndhævelse og kontrol af reglerne, for det er kombinationen af bøde og kontrol, der giver den tilsigtede afskrækkende virkning på overtrædelsen. Med en bedre kontrol vil det ikke være nødvendigt med en tidobling af bødeniveauet for at nå den tilsigtede virkning.

Dansk Erhverv bemærker, at overholdelse af en given lovgivning i høj grad er afhængig af det kontroltryk, der er på området. Forhøjelse af sanktionsniveauet



har således kun begrænset effekt, hvis ikke der er den fornødne kontrol med overtrædelserne.

SLD bemærker, at det er vigtigt, at der er klare regler, effektiv kontrol og håndhævelse af de regler, der regulerer vejtransportsektoren, da det er en forudsætning for, at alle parter overholder reglerne.

Det er SLD's vurdering, at reglerne omkring afholdelse af ugehvilet uden for køretøjet ikke har været håndhævet tilstrækkeligt effektivt tidligere. Derfor finder SLD, at denne mulighed bør udtømmes først, inden der skrues yderligere på bødestørrelserne. Hvis ikke de eksisterende regler er blevet håndhævet tilstrækkeligt effektivt, er det næppe sandsynligt, at det vil få den ønskede effekt, hvis bødeniveauet hæves yderligere. Heri ligger samtidig en vigtig del af løsningen. Der er behov for effektiv kontrol af de lange hvil. Hvis ikke håndhævelsen fungerer, er bødestørrelsen ligegyldig.

SLD bemærker, at et notat fra Transport- og Boligministeriet af 19. februar 2019 (TRU Alm. Del – Bilag 229) for eksempel viser, at en undersøgelse fra Vejdirektoratet indikerer, at lastbilernes lange opholdstider (dvs. over 24 timer) på parkeringspladserne i Danmark sjældent finder sted i hverdagene, men i langt overvejende grad i weekenderne. Ovenstående tal viser dermed, at håndhævelsen af reglerne primært bør finde sted i weekenderne. SLD finder dog, at det er uklart, hvorvidt denne kontrol har været tilstrækkeligt effektiv, da det tilsyneladende ikke har været muligt at håndtere problemet i dette tidsrum.

SLD opfordrer til, at antallet af bøder udstedt for ulovlig afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet frem til nu opgøres, og at det vurderes, hvorvidt antallet af udstedte bøder har stået mål med det forventede. Såfremt antallet af bøder viser sig at være begrænset, bør det endvidere vurderes, hvorvidt det skyldes mangelfuld kontrol, og hvordan der i givet fald kan skaffes flere ressourcer til mere effektiv kontrol, eller hvorvidt det skyldes, at omfanget af problemet er mindre end forventet.

SLD bemærker desuden, at det er vigtigt, at en fremtidig effektiv kontrol rammer alle, der bryder loven, danske såvel som udenlandske vognmænd og chauffører, og ikke mindst, at alle betaler de bøder, de pålægges. Virkeligheden på 25-timers parkeringsområdet har med al tydelighed vist, at de danske vognmænd og chauffører betaler de bøder, de pålægges. Ifølge en opgørelse bragt i Lastbilmagasinet.dk d. 2. oktober 2019 har det derimod vist sig mere end vanskeligt at inddrive penge fra udlandet (jf.).

SLD pointerer afslutningsvist, at SLD er helt enig i, at ulovlig afholdelse af hvil i køretøjet ikke bør finde sted. SLD bemærker, at alle har en interesse i at sikre, at alle regler overholdes, og at der er ordnede forhold på området. Det er vigtigt for både transportbranchen selv, for kunderne og for samfundet som helhed. SLD opfordrer derfor til, at de eksisterende regler bør håndhæves mere effek-



tivt, da det vurderes at få større effekt, før der tages skridt til at hæve bødeniveauet yderligere. SLD opfordrer på baggrund af ovenstående til, at beslutningen om en forhøjelse af bødeniveauet genovervejes.

Landbrug & Fødevarer bemærker, at problemet med ulovlige afholdelse af ugentlige hvil løses bedst gennem en forbedret og mere effektiv kontrolindsats.

ITD bemærker, at man noterer sig, at forbuddet mod afholdelse af regulære ugentlige hvil i køretøjet ikke tidligere har været håndhævet systematisk, og noterer sig med tilfredshed, at Politiet fra sommeren 2018 har taget initiativ til at skærpe kontrollen med chaufførers ulovlige afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet.

ITD bemærker desuden, at det findes betænkeligt at indføre så væsentlige skærper, før der foreligger en udtømmende kontrolvejledning, da det øger risikoen for et uigennemsigtigt kontrolsystem, der modarbejder ønsket om at få ændret adfærden hos målgruppen.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet er enig i, at en effektiv håndhævelse og et højt kontroltryk er vigtigt for at sikre efterlevelse af reglerne. Som det følger af punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, har politiet fra sommeren 2018 taget initiativ til at skærpe kontrollen med chaufførers ulovlige afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet.

Det er samtidig Transport- og Boligministeriets opfattelse, at bødernes størrelse har en præventiv betydning, hvorfor en markant hævelse af bødeniveauet efter ministeriets vurdering også i sig selv vil have en præventiv effekt.

For så vidt angår den tidsbegrænsede parkering på statslige motorvejsrastepladser (25-timers parkeringsreglen) kan Transport- og Boligministeriet oplyse, at overholdelsen af denne regel kontrolleres af Færdselsstyrelsen. En ophævelse af 25-timers parkeringsreglen ville således ikke uden videre frigive ressourcer til politiets tungvognskontrol.

3. Objektivt ansvar

DTL, Dansk Erhverv og SLD bemærker, at man i Danmark har den særregel, at en vognmand kan straffes på objektivt grundlag for hans chaufførers køre- og hviletidsovertrædelser, uanset at overtrædelserne ikke kan tilregnes vognmanden som forsætlig eller uagtsom, eller virksomheden overholdet havde nogen interesse i overtrædelserne.

DTL, Dansk Erhverv og SLD bemærker, at det i en retsstat ikke burde være nødvendigt at straffe på objektivt grundlag.



DTL, Dansk Erhverv og SLD bemærker videre, at på arbejdsmiljøområdet skete der for en årrække siden en lempelse af det objektive straffeansvar. Efter disse regler så kan arbejdsgiver ikke straffes, hvis han har opfyldt sine pligter efter loven, og hvis overtrædelsen vedrører lovens krav om anvendelse af personlige værnemidler, anvendelse af udsagningsforanstaltninger, anvendelse af beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, anvendelse af forsvarlige arbejdsmetoder eller certifikater til kran og gaffeltruck.

DTL, Dansk Erhverv og SLD bemærker i forlængelse heraf, at en mulig løsning på køre- og hviletidsområdet kunne være, at det objektive straffeansvar i lempes på tilsvarende vis, f.eks. i tilfælde hvor chaufføren er blevet oplyst og instrueret tilstrækkeligt, transporten er planlagt, så reglerne kan overholdes, virksomheden ingen interesse har haft i overtrædelsen (f.eks. fordi der er stillet overnatning til rådighed) eller chaufførens private svinkeærinder eller hvis vognmanden har gennemført regelmæssig kontrol.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at grunden til, at vognmænd på køre- og hviletidsområdet har et objektive strafansvar for chaufførens overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne er, at det på køre- og hviletidsområdet som hovedregel alene er chaufføren, der kan begå overtrædelserne. Overtrædelserne begås dog i langt hovedparten af tilfældene i vognmandens interesse.

Transport- og Boligministeriet finder det på den baggrund fortsat hensigtsmæssigt, at der påhviler vognmanden et objektive strafansvar for chaufførens overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne.

Dertil kommer, at det vil være vanskeligt at løfte bevisbyrden for, at en virksomhed ikke har instrueret og kontrolleret sine chauffører. En lempelse af virksomhedens objektive strafansvar på køre- og hviletidsområdet, således at det objektive strafansvar f.eks. ikke gælder, hvis virksomheden har oplyst og instrueret chaufføren tilstrækkeligt og gennemført regelmæssig kontrol, vil derfor indebære en betydelig risiko for, at virksomhederne ikke vil kunne straffes for chaufførernes overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, også selvom instruktion og kontrol ikke er udført. Dette vil så meget desto mere gøre sig gældende i forhold til udenlandske virksomheder, idet efterforskningen mod en udenlandsk etableret virksomhed er langt vanskeligere og kræver medvirken fra myndighederne i det pågældende land. Dermed vil der også være risiko for, at udenlandske virksomheder ikke vil blive straffet for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne i samme omfang som danske virksomheder.

Transport- og Boligministeriet skal derudover bemærke, at princippet om vognmandens objektive strafansvar for chaufførers overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne ikke er genstand for regulering i forbindelse med nærværende lovforslag.



4. Gerningsindholdet

Rigsadvokaten bemærker, at det fremgår af lovforslaget, at forordningen ikke indeholder bestemmelser, der regulerer, hvorledes chaufføren skal tilbringe sine regulære ugentlige hviletider, ligesom forordningen heller ikke indeholder bestemmelser, der beskriver, hvornår det regulære ugentlige hvil må anses som afholdt i køretøjet i strid med køre- og hviletidsreglerne. Der ses desuden ikke at findes retspraksis fra den Europæiske Unions Domstol eller tilkendegivelser fra Europa-Kommissionen, der kan bidrage til forståelsen af dette.

Rigsadvokaten bemærker desuden, at det fremgår af lovforslagets specielle bemærkninger, at indtil Kommissionens kommende vejledningsnotat eller yderligere fortolkningsbidrag foreligger, vil forbuddet som minimum kunne anses for overtrådt, hvis det ud fra en almindelig bevismæssig vurdering kan lægges til grund, at føreren anvender køretøjet som det primære opholdssted i forbindelse med afholdelse af det regulære ugentlige hvil.

Rigsadvokaten bemærker i den forbindelse, at i mangel på nærmere fortolkningsbidrag til forståelsen af den foreslåede bestemmelse, vil det kunne give anledning til vanskeligheder at fastslå, hvornår der er sket en overtrædelse, der skal sanktioneres i overensstemmelse med bestemmelsen.

Rigsadvokaten bemærker samtidig, at tvivl om køre- og hviletidsreglernes anvendelse erfaringsmæssigt kan føre til, at de danske domstole anmoder om en præjudiciel forelæggelse for EU-domstolen for at afklare retsområdet, hvilket i nogle tilfælde kan medføre, at de verserende sager stilles i bero, idet sagerne ikke kan behandles ved de danske domstole i den mellemliggende periode.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at den foreslåede bestemmelse er formuleret i overensstemmelse med køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, hvoraf forbuddet mod afholdelse af det regulære hvil i køretøjet fremgår.

Transport- og Boligministeriet er enig i, at ordlyden af bestemmelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, og manglen på en nærmere præcisering af bestemmelsens indhold, kan give udfordringer i forhold til håndhævelse og retsforfølgning heraf.

Som det fremgår af punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, har Europa-Kommissionen i april 2019 tilkendegivet, at Kommissionen på baggrund af bidrag fra medlemsstaterne vil forberede et vejledningsnotat om håndhævelsen af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet. Dette vejledningsnotat må forventes at kunne bidrage til forståelsen af, hvornår et hvil er "tilbragt" i køretøjet i strid med køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8.



Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de enkelte medlemsstater ikke kan udfylde og dermed præcisere forordningens bestemmelse om regulære ugentlige hvil nærmere ved national lovgivning, når Kommissionen har meddelt, at den vil udarbejde et vejledningsnotat om håndhævelsen for at sikre, at forbuddet håndhæves ens i alle medlemsstater.

Som det fremgår af punkt 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, er det imidlertid Transport- og Boligministeriets opfattelse, at indtil Kommissionens vejledningsnotat eller yderligere fortolkningsbidrag foreligger, vil forbuddet dog som minimum kunne anses som overtrådt, hvis det ud fra en almindelig bevismæssig vurdering kan lægges til grund, at føreren anvender køretøjet som det primære opholdssted i forbindelse med afholdelse af det regulære ugentlige hvil.

Indtil Kommissionen har udstedt retningslinjer om den nærmere forståelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, eller yderligere fortolkningsbidrag foreligger, vil der derfor efter Transport- og Boligministeriets opfattelse kunne føres de sager, hvor der ud fra en almindelig bevismæssig vurdering ikke er tvivl om, at føreren anvender køretøjet som det primære opholdssted i forbindelse med afholdelse af det regulære ugentlige hvil.

5. Vejpakken

DTL bemærker, at man fra dansk side i forbindelse med forhandlingerne om Vejpakken i EU bør arbejde for, at såvel køretøj som chauffør skal returnere til etableringslandet mindst hver 4. uge. Det er med til at forhindre postkasseselskaber, ulige konkurrencevilkår, og chauffører der lever som nomader og social dumping i Danmark.

SLD bemærker, at det generelt er SLD's vurdering, at den bedste løsning vil være at få vedtaget fælles europæiske regler, blandt andet i EU's Vejpakke, hvor der ligger udkast til regler, der vil kunne reducere en del af problematikken ved afholdelse af det lange hvil i lastbilen. SLD bemærker, at det er branchens vurdering, at så længe EU's Vejpakke ligger på bordet, så kan det ikke anbefales at lave national særlovgivning på området.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at man i forbindelse med forhandlingerne om Vejpakken arbejder ud fra det mandat, der er givet af Folketinget. Heraf fremgår det blandt andet, at Danmark lægger vægt på, at det pålægges virksomhederne at arrangere arbejdet således, at chaufførerne kan vende tilbage til virksomhedens driftssted med jævne mellemrum, så chaufføren får en reel ret til at komme tilbage med jævne mellemrum, og at der ikke er mulighed for systematisk at omgå denne rettighed. Det fremgår derudover, at Danmark lægger vægt på, at kravene om etablering af virksomheder i vejtransportsektoren strammes, så anvendelsen af såkaldte



postkasseselskaber, som etablerer sig i et land uden at have en reel aktivitet i landet, forhindres.

Transport- og Boligministeriet bemærker endvidere, at en opretholdelse af forbuddet mod afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet er indeholdt i både Europa-Kommissionens, Europa-Parlamentets og Rådets tekster. Transport- og Boligministeriet har således en klar forventning om, at forbuddet opretholdes i forbindelse med forhandlingerne.

Det følger endvidere af køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1, at spørgsmålet om sanktionsniveau for overtrædelse af forordningens bestemmelser er overladt til medlemsstaterne, idet sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling. Lovforslagets foreslåede retningslinjer for sanktionsniveauet er fastsat i overensstemmelse hermed.

Transport- og Boligministeriet finder det derfor hensigtsmæssigt at regulere sanktionsniveauet for ulovlig afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køretøjet på nuværende tidspunkt, uanset at der fortsat forhandles om Vejpakken.

6. Kapacitet på rastepladser

Landbrug & Fødevarer bemærker, at Landbrug & Fødevarer er af den generelle holdning, at lastbiler og lignende ikke bør fylde på rastepladser i forbindelser med det ugentlige hvil. Kapaciteten på rastepladser er i forvejen særdeles sparsom, og det er en stor udfordring for chauffører at finde plads til at afholde deres lovpligtige daglige hviletider.

Landbrug & Fødevarer mener ikke, at det forhøjede bødeniveau vil afhjælpe det overordnede problem med ulovlige afholdelse af ugentlige hvil, og mener i stedet, at man bør sikre, at de danske rastepladser får bedre kapacitet og overnattingsmuligheder.

Landbrug & Fødevarer bemærker endelig, at hvis lovforslagets formål er en forbedring af chaufførers vilkår i Danmark, bør man overveje om ikke forslaget om 10.000 kr. i bøder til netop chaufføren med fordel kan erstattes af øgede investeringer i de faciliteter som chaufførerne møder på rastepladserne i deres hverdag.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at formålet med indførelsen af den tidsbegrænsede parkering på 25 timer på de statslige rastepladser på motorvejsnettet netop var at frigive ressourcer til afholdelse af kortere hvil og pauser.

Transport- og Boligministeriet finder ikke, at en udvidelse af kapaciteten på de statslige rastepladser vil afhjælpe problematikken med chauffører, der



afholder deres regulære ugentlige hvil i køretøjet, da kapaciteten på de statslige rasteplasser langs motorvejsnettet er forbeholdt afholdelse af kortere hvil og pauser.

Uanset om kapaciteten udvides, vil det fortsat ikke være tilladt for tunge køretøjer at parkere mere end 25 timer på statslige rasteplasser langs motorvejsnettet, hvorfor en eventuel kapacitetsudvidelse ikke vil have en betydning for afholdelsen af det regulære ugentlige hvil. Det bemærkes i forlængelse heraf, at det regulære ugentlige hvil heller ikke i dag kan afholdes i køretøjet på lovlig vis.

7. Adgang uden retskendelse

Institut for Menneskerettigheder bemærker, at instituttet principielt finder det kritisabelt, at ressortansvaret for blandt andet den administrative tilsynsopgave med kontrol på køre- og hviletidsområdet blev overført fra Justitsministeriet til Transport- og Boligministeriet den 28. juni 2015, men at der først nu (mere end 4 år efter) tages de nødvendige skridt til at tilrette i færdselsloven, hvilken myndighed, der uden retskendelse har adgang til at foretage den administrative kontrol på dette område.

De Danske Bilimportører bemærker, at man generelt bakker op om tiltag, der kan bidrage til en effektiv kontrol af køre-hviletidsbestemmelserne – herunder kontrollen med installering, eftersyn, kontrol og reparation af takografer - som også er en del af lovforslaget.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det følger af punkt 2.1.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at opgaver vedrørende dansk og international regulering af færdsel og færdselssikkerhed samt sager vedrørende færdselsadfærd er overført fra Justitsministeriet til Transport- og Boligministeriet ved kongelig resolution af 28. juni 2015. Den kongelige resolution har lovs kraft.

De administrative kontrolopgaver på køre- og hviletidsområdet, herunder også adgangen uden retskendelse til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med køre- og hviletidsreglerne, har således i medfør af den kongelige resolution hørt under Transport- og Boligministeriets ressort siden 2015.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 86, stk. 5, er således en ændring af retsinformativ karakter, og ikke en nødvendig hjemmelsændring for at sikre, at Transportministeren, eller den ministeren bemyndiger dertil, har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. med henblik på at føre kontrol med køre- og hviletidsreglerne.

8. Øvrige bemærkninger



Erhvervsministeriet bemærker, at Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering har vurderet, at lovforslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, og at man ikke har bemærkninger til Transport- og Boligministeriets vurdering af, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevant for lovforslaget.