

**Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 13 af
16. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19
– spørgsmål 12).**

Spørgsmål nr.13:

I forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål A bedes ministeren sende en oversigt over hvilke af de typer af køretøjer som nu er undtaget fra forordningens og AETR-overenskomstens regler som må påregnes at blive omfattet efter revisionen af listen. Herudover bedes ministeren oplyse hvad tidsperspektivet er for ændringen af listen over omfattede køretøjer.

Marts 2005

Vores sag
6309-0002

Svar:

Jeg har bedt Justitsministeriet, under hvis ressort køre- og hviletidsreglerne og revisionen heraf hører, om at bidrage til besvarelsen af spørgsmålet, og har modtaget dette svar:

”Artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (køre- og hviletidsforordningen), der omhandler generelle undtagelser fra forordningens anvendelsesområde, har følgende ordlyd:

”Denne forordning gælder ikke for transport med:

1. køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons;
2. køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;
3. køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km;
4. køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km/time;
5. køretøjer, der benyttes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, eller køretøjer, som er under disses kontrol;
6. køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne;
7. køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer;
8. specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver;

9. køretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr;
10. specialkøretøjer til vejhjælp;
11. køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er indsat i drift;
12. køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport i privat øjemed;
13. køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælketransportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug.”

Artikel 13 i køre- og hviletidsforordningen, der omhandler muligheden for at fastsætte nationale undtagelser, har følgende ordlyd:

- ”1. Hver enkelt medlemsstat kan på sit eget område eller efter aftale med vedkommende anden medlemsstat på dennes område meddele undtagelser fra enhver af denne forordnings bestemmelser om transport, som udføres ved hjælp af et køretøj af en eller flere af følgende kategorier:
- a) køretøjer til personbefordring, hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst 17 personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;
 - b) køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder til egen kørsel, som ikke konkurrerer med erhvervstransportvirksomheder;
 - c) køretøjer, der af virksomheder inden for landbrug, gartneri, skovbrug eller fiskeri anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius;
 - d) køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum;
 - e) køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier;
 - f) køretøjer, der anvendes som butikker til betjening af lokale markeder eller til dørsalg, til ambulante bank- og sparekasseforretninger, til gudstjenester, til udlån af bøger, plader eller kassetter samt til kulturelle formål eller udstillinger, og som specielt er indrettet hertil;
 - g) køretøjer, der inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted anvendes til transport af materiel eller udstyr, som benyttes ved udførelsen af førerens erhverv, såfremt kørsel ikke er førerens hovedvirksomhed, og såfremt undtagelsen ikke i alvorlig grad strider mod de med denne forordning tilstræbte mål. Medlemsstaterne kan gøre denne undtagelse betinget af, at der meddeles en individuel tilladelse;
 - h) køretøjer, der udelukkende anvendes på øer med et areal på højst 2 300 km², som ikke er forbundet med fastlandet med en bro, et vadested eller en tunnel, der er åbne for motorkøretøjer;
 - i) køretøjer, der anvendes til godstransport, og som fremdrives ved gas, der produceres på køretøjet, eller ved elektricitet, eller som er udstyret med en automatisk virkende, hastighedsmaksimerende anordning, såfremt disse køretøjer i medfør af lovgivningen i den medlemsstat, hvor de er indregistreret,

sidestilles med køretøjer, der fremdrives ved benzin- eller dieselmotorer, og hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons;

j) køretøjer, der anvendes i køreskoler med henblik på erhvervelse af kørekort;

k) traktorer, der udelukkende anvendes til land- og skovbrugsarbejde.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om undtagelser, som de meddeler i henhold til dette stykke.

2. Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse fra anvendelsen af denne forordning undtage køretøjer, som udfører transport under ekstraordinære omstændigheder, hvis sådan undtagelse ikke i alvorlig grad strider mod forordningens målsætning.

I nødstilfælde kan de i højst 30 dage meddele en midlertidig undtagelse, hvorom Kommissionen straks skal underrettes.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om undtagelser, der meddeles i henhold til dette stykke.”

Danmark har ved § 4 i bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport benyttet sig af muligheden for at fastsætte nationale undtagelser fra køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde i samtlige de tilfælde, der er nævnt i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, stk. 1.

AETR-overenskomsten fastsætter i artikel 2 en række generelle undtagelser fra overenskomstens anvendelsesområde, der er identiske med køre- og hviletidsforordningens generelle undtagelser. Der er ikke mulighed for at fastsætte nationale undtagelser efter AETR-overenskomsten.

Køre- og hviletidsforordningen er for tiden under revision i EU.

Den 9. december 2004 vedtog Rådet sin fælles holdning til Kommissionens reviderede forslag til en ny køre- og hviletidsforordning. Som led i den fælles beslutningsprocedure i medfør af traktatens artikel 251 er Europa-Parlamentet på nuværende tidspunkt i gang med sin 2. læsning af forslaget til en ny køre- og hviletidsforordning. Afstemningsdatoen i Europa-Parlamentet er fastsat til den 12. april 2005. Det foreliggende forslag til en ny køre- og hviletidsforordning – som formuleret ved Rådets fælles holdning – er derfor fortsat til forhandling i EU.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt nærmere at angive i hvilket omfang, det må forventes, at det forelig-

gende forslag til en ny køre- og hviletidsforordning vil blive ændret i det videre forhandlingsforløb.

Det er ligeledes Justitsministeriets opfattelse, at det af samme grund ikke er muligt på nuværende tidspunkt nærmere at angive, hvornår det må forventes, at der kan opnås enighed om udformningen af en ny forordning om køre- og hviletid.

På den baggrund kan Justitsministeriet oplyse følgende om anvendelsesområdet for det foreliggende forslag - som formuleret ved Rådets fælles holdning - til en ny forordning om køre- og hviletid.

Ad køre- og hviletidsforordningens artikel 4 (generelle undtagelser)

I forslaget er det præciseret, hvilke køretøjer til befordring af gods og personer der er omfattet af forordningen. Det fremgår således udtrykkeligt, at godstransportkøretøjer, hvis højeste tilladte vægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, og køretøjer, der er konstrueret eller indrettet til at befordre mere end 9 personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål, er omfattet af forordningen.

Der er endvidere gennemført en række præciseringer og begrænsninger af de gældende undtagelser i køre- og hviletidsforordningens artikel 4.

Det foreslås bl.a., at der indføres en radius på 100 km fra hjemstedet for specialkøretøjer til vejhjælp, og at der indføres en vægtgrænse på 7,5 ton for køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport.

Der er endvidere indsat en ny undtagelse for så vidt angår erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport.

Herudover er tre undtagelser flyttet til forslagets afsnit om nationale undtagelser. Det drejer sig om køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde mv. og til transport af cirkus- og tivoliudstyr, samt køretøjer, der benyttes af vandværker, vejvæsenet, til renovation mv.

Ad køre- og hviletidsforordningens artikel 13 (nationale undtagelser)

I forslaget er det anført, at nationale undtagelser skal være forenelige med forordningens formål.

Følgende køretøjer, som hidtil har været omfattet af de nationale undtagelser, foreslås nu omfattet af forordningen:

- køretøjer til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier,
- køretøjer, der er specialindrettede, og for eksempel anvendes som butikker, bankbusser, bogbusser eller udstillingsbiler mv.

Følgende undtagelser foreslås ændret:

- for køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender til godstransport, er radiusen fra virksomhedens hjemsted efter forslaget ændret fra 50 km til 100 km,
- for landbrugs- og skovbrugstraktorer er der efter forslaget indført en radius på 100 km fra virksomhedens hjemsted,
- der er i forslaget indføjet en vægtgrænse på 7,5 ton for køretøjer, der anvendes til transport af materiel eller udstyr, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv, og til at omdele forsendelser som led i befordringspligten inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted, ligesom det efter forslaget er en betingelse, at kørsel med køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet,
- for køretøjer, som anvendes til godstransport, og som fremdrives ved gas eller elektricitet, er der i forslaget indført en vægtgrænse på 7,5 ton og en radius på 50 km fra virksomhedens hjemsted,
- for køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af kørekort, er det efter forslaget et krav, at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring,
- undtagelsen for køretøjer, der benyttes til kørsel i det offentlige interesse som for eksempel vandforsyning, er i forslaget blevet begrænset i forhold til bestemmelsen i køre- og hviletidsforordningens artikel 4 om generelle undtagelser, idet gas- og elektricitetsområdet, post- og telegraf- og telefonvæsenet samt radio og fjernsyn med pejlevogne efter forslaget er udgået (se dog ovenfor om omdeling af post inden for en radius af 50 km),
- for køretøjer til personbefordring, der er indrettet til befordring af højst 17 personer, er det efter forslaget et krav, at der er tale om køretøjer med mellem 10 og 17 pladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring.

Følgende undtagelser foreslås tilføjet:

- specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille,
- specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande,
- køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler,
- adgang til mindre nationale fravigelser i tyndt befolkede områder (mindre end 5 indbyggere pr. kvadratkilometer).

Hertil kommer de ovennævnte undtagelser vedrørende køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde mv. og til transport af cirkus- og tivoliudstyr, samt køretøjer, der benyttes af vandværker, vejvæsenet, til renovation mv., som efter forslaget er tilføjet listen over mulige nationale undtagelser.

De resterende undtagelser foreslås præciseret.

Ad AETR overenskomsten

Justitsministeriet kan oplyse, at der ministeriet bekendt endnu ikke er påbegyndt en revision af den nuværende AETR-overenskomst.

En sådan revision må i givet fald forventes at afvente udfaldet af de igangværende forhandlinger i EU om en ny forordning om køre- og hviletid.”

Justitsministeriet beklager den sene besvarelse af Beskæftigelsesministeriets henvendelse.

Der henvises til j.nr. 6309-0002.

Lene Espersen / Diana Søe Sandell”

Jeg har ikke noget at tilføje til det af Justitsministeriet anførte.