



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 18. maj 2015
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Jacob Guldberg Rasmus-
sen
Sagsnr.: 2015-0030-3371
Dok.: 1576698

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 708 (Alm. del), som Folketin-
gets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 20. april 2015. Spørgs-
målet er stillet efter ønske fra Karsten Nonbo (V).

Mette Frederiksen

/

Sidsel Kathrine Møller

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 708 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Ministeren bedes oplyste, hvornår der skal anvendes kontrolapparat, når en automekaniker kører en adskilt kundebil til og fra maler i forbindelse med oplakering efter reparation af auto-skade, og hvornår han skal anvende kontrolapparat, når han henter og bringer bilen hos kunden før og efter endt reparation, herunder hvad vægtgrænserne er i forhold til personbil, varebil og trailer.”

Svar:

1. Det fremgår af køre- og hviletidsforordningens (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006) artikel 2, at forordningen som udgangspunkt gælder for godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton, og for personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.

Hvis en automekanikers køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn, overstiger vægtgrænsen for godstransport anført i artikel 2, er kørslen i udgangspunktet omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

2. Justitsministeriet kan nærmere oplyse, at det fremgår af kontrolapparatforordningens (Rådets forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport) artikel 3, stk. 1, bl.a., at kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods. Dette gælder dog ikke køretøjer, der er nævnt i køre- og hviletidsforordningens artikel 3.

Justitsministeriet lægger til grund, at der med spørgsmålet sigtes til anvendelsesområdet for den såkaldte håndværkerregel i køre- og hviletidsforordningens artikel 3, litra aa, hvorefter forordningen ikke gælder for køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog kun på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet.

3. Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet har ved fortolkning af undtagelsesbestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen taget udgangspunkt i forordningens overordnede formål, der er at harmonisere vilkårene for konkurrencen for vejtransporten og at forbedre færdsels-sikkerheden og arbejdsvilkårene for chaufførerne. Rigspolitiet finder, at undtagelsesbestemmelserne skal fortolkes indskrænkende.

Rigspolitiet har ved fortolkning af håndværkerreglen, herunder rækkevidden af begreberne ”materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv”, desuden inddraget den fortolkning af begreberne, der er kommet til udtryk i EU-Domstolens afgørelser på området.

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at det materiel, som føreren kan transportere i medfør af håndværkerreglen, skal benyttes af føreren til at fremstille, modificere eller omdanne noget andet og ikke blot transporteres med henblik på levering, salg eller bortskaffelse.

På denne baggrund er det Rigspolitiets opfattelse, at der ikke er grundlag for at udstrække fortolkningen af begreberne ”materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv”, til at omfatte transport af varer eller apparater, der er fremstillet eller repareret i en virksomhed.

Rigspolitiet finder således ikke, at varer eller apparater, der transporteres til reparation, skal benyttes til at modificere eller omdanne noget andet som forudsat i EU-Domstolens praksis. Transport af varer eller apparater efter reparation vil ligeledes efter Rigspolitiets opfattelse indebære levering af et færdigt produkt, der ikke er nødvendig til eller skal benyttes ved udførelsen af erhvervet som fører af det omhandlede køretøj.

Efter Rigspolitiets opfattelse vil en automekaniker derfor ikke være omfattet af håndværkerreglen i forbindelse med transport af køretøjer, der enten skal repareres eller er blevet repareret. Køre- og hviletidsreglerne vil på den baggrund i udgangspunktet finde anvendelse.”

Justitsministeriet kan henholde sig til Rigspolitiets udtalelse.

Justitsministeriet kan desuden henvise til ministeriets besvarelse af 8. oktober 2014 af spørgsmål nr. 1056 (Alm. del) fra Folketingets Transportudvalg vedrørende håndværkerreglen.

Justitsministeriet kan desuden bemærke, at ministeriet er opmærksom på, at den tyske vejledning til fortolkning af begrebet ”materiel” i køre- og hviletidsforordningens artikel 13, stk. 1, litra d, (nu artikel 3, litra aa), der adskiller sig fra Rigspolitiets vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen, har været genstand for fortolkning af Europa-Kommissionen. Der henvises i den forbindelse til EU-kommissær Violeta Bulcs besvarelse af 8. april 2015 af forespørgsel E-011269/2014 stillet af MEP Morten Messerschmidt, der vedlægges.

Justitsministeriet vil i forlængelse heraf overveje mulighederne for i EU-regi at drøfte fortolkningen af begrebet ”materiel” i lyset af svaret af 8. april 2015 fra kommissær Violeta Bulc.

Justitsministeriet skal i øvrigt bemærke, at den endelige fortolkning af køre- og hviletidsreglerne henhører under domstolene, herunder EU-domstolen.