

[PDF udgave \(290 KB\)](#)

Medlemme af Folketingets Europaudvalg  
stedfortrædere

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EUK

28. november 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Justitsministeriets grundnotat om Kommissionens reviderede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, KOM (2003) 490 endelig.

# GRUNDNOTAT

om

## Kommissionens reviderede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (KOM (2003) 490 endelig)

### Resumé:

Kommissionen fremsatte den 12. oktober 2001 et forslag om at ophæve den eksisterende forordning om køre- og hviletid og erstatte denne med en ny forordning herom. Baggrunden for forslaget fremsættelse er ønsket om at forenkle de eksisterende regler og herved tilvejebringe et fælles sæt regler om køre- og hviletid, som fortolkes på en ensartet måde i hele Unionen. Formålet med fælles EU-regler om køre- og hviletid er at harmonisere vilkårene for konkurrence mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter ligeledes mod at fremme bedre overvågning og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

På baggrund af dels drøftelser i transportarbejdsgruppen i Rådet, dels en række ændringsforslag fra Europa-Parlamentet har Kommissionen den 2. september 2003 revideret det forslag, som den fremsatte i oktober 2001. Med det reviderede forslag har Kommissionen bl.a. opgivet sit forslag om at indføre en "fleksibel" ("rullende") uge. Kalenderugesystemet er således genindført i forslaget, som det kendes i dag. Muligheden for at kompensere for reduceret hviletid, hvilket er muligt efter de eksisterende regler, men i første omgang var foreslået afskaffet, er ligeledes genindført i forslaget.

### 1. Baggrund

*Den 12. oktober 2001 fremsatte Kommissionen et forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser vedrørende vejtransport (KOM (2001) 573 endelig), som skulle ophæve den eksisterende forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og erstatte denne med en ny forordning herom.*

Trafikministeriet, hvorunder køre- og hviletidsområdet hørte på tidspunktet for fremsættelsen af forslaget, har oplyst, at der blev udarbejdet et foreløbigt grundnotat om Kommissionens forslag. Grundnotatet blev imidlertid – på grund af

Trafikministeriet har endvidere oplyst, at alle Folketingets partier i stedet blev orienteret om forslaget ultimo november 2001, idet trafikministeren overgav partierne et eksemplar af det aktuelle notat til brug for rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 6. – 7. december 2001, hvor forslaget var på dagsordenen til orientering.

Efter regeringsskiftet blev det ved kongelig resolution besluttet, at opgaver og regelfastsættelse om bl.a. køre- og hviletid skulle overføres til Justitsministeriet.

Kommissionens forslag var efter fremsættelsen i efteråret 2001 genstand for drøftelse i transportarbejdsgruppen i Rådet og til høring i Europa-Parlamentet.

Den 14. januar 2003 afgav Europa-Parlamentet udtalelse ved førstebehandlingen af Kommissionens forslag (**KOM (2001) 573 endelig**). Parlamentet stillede i den forbindelse en lang række ændringsforslag.

Kommissionen har på denne baggrund den 2. september 2003 fremsat et nyt revideret forslag (**KOM (2003) 490 endelig**). Kommissionen har med dette forslag tilsluttet sig 22 af Europa-Parlamentets forslag i uændret form, 9 med omformulering, 8 i princippet og 8 delvis. Kommissionen har afvist at acceptere de øvrige af Europa-Parlamentets ændringsforslag.

En række af Europa-Parlamentets ændringsforslag sigter mod at styrke håndhævelsen af forskrifterne. Kommissionen har tilkendegivet at ville imødekomme disse ved at fremsætte et særskilt forslag om ændring af direktiv 88/599/EØF om standardkontrolprocedurer.

Andre af Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrører bestemmelser i forordning (EØF) 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, som ændret ved forordning (EØF) 2135/98 (i det følgende benævnt "takograf-forordningen"). Kommissionen vil derfor indarbejde disse ændringsforslag i takograf-forordningen via den her foreliggende ændringsforordning.

*Kommissionen har endvidere benyttet lejligheden til at foretage enkelte yderligere ændringer, det første for at skabe bedre overensstemmelse mellem nogle af Europa-Parlamentets ændringsforslag og andre dele af forslaget, særlig med hensyn til genindførelsen af kalenderugesystemet. For det andet for yderligere at tydeliggøre en række forhold i oprindelige forslag, navnlig på baggrund af de hidtidige drøftelser i transportarbejdsgruppen i Rådet.*

## 2. Indhold

Forordningsforslaget er fremsat under henvisning til artikel 71 i Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (TEF) og skal vedtages med kvalificeret flertal efter reglerne om fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet, jf. artikel 251

(TEF).

*Formålet med Kommissionens forslag er at forbedre og harmonisere fortolkningen, anvendelsen og håndhævelsen af den gældende forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport ved at tydeliggøre, forenkle og ajourføre de fælles regler samt indføre foranstaltninger, der skal resultere i mere effektive og ensartede*

*kontrolordninger og sanktioner i hele Fællesskabet.*

Ved forordningsforslaget fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

*I det følgende gennemgås det reviderede forslags enkelte bestemmelser med henblik på at hvor der er væsentlige ændringer i forhold til den eksisterende forordning (EØF) 3820/85 harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.*

Artikel 1 Formål:

*Formålet med forordningen er nu angivet. Det fremgår således, at formålet med forordningen som nævnt er at harmonisere vilkårene for konkurrence mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Det fremgår ligeledes, at det også er et mål for forordningen at fremme bedre overvågning og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.*

Artikel 2 Anvendelsesområde:

Det er præciseret, hvilke køretøjer til befordring af gods og personer der er omfattet. Det fremgår således udtrykkeligt, at godstransportkøretøjer på mere end 3,5 ton inklusive påhængsvogn eller sættevogn og køretøjer, som kan anvendes til befordring af mere end 9 personer inklusive føreren, er omfattet af forordningen.

*Internationale dør-til-dør-udbringningstjenester er ligeledes omfattet, når køretøjets tilladte vægt overstiger 2,8 ton.*

Anvendelsesområdet er endvidere tydeliggjort ved mere nøjagtigt at angive, i hvilke tilfælde henholdsvis forordningen og den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (i det følgende benævnt AETR-overenskomsten), finder anvendelse.

Det foreslås således, at forordningen skal finde anvendelse for køretøjer registreret i

4

Fællesskabet, hvis vejtransporten udelukkende udføres inden for Fællesskabet eller mellem Fællesskabet og et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten, eller via et sådant tredjeland.

Det er i den forbindelse præciseret, at forordningen finder anvendelse på hele den strækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet, for køretøjer, der er registreret i et tredjeland, som ikke er kontraherende part i AETR-overenskomsten.

Det er derimod AETR-overenskomsten, der efter forslaget skal finde anvendelse, hvis vejtransporten udføres mellem Fællesskabet og et tredjeland, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten, eller via et sådant tredjeland, med et køretøj registreret i

en medlemsstat eller i et sådant tredjeland.

#### Artikel 3 Undtagelser fra anvendelsesområdet:

Der er foretaget visse præciseringer og begrænsninger af de gældende undtagelser. Der er endvidere indført en ny undtagelse for så vidt angår historiske erhvervskøretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig transport af gods eller personer. Herudover er to undtagelser flyttet til artikel 13 om nationale undtagelser. Det drejer sig om indsamling af mælk fra gårde, og om køretøjer der anvendes til transportopgaver, der udføres i det offentliges interesse.

#### Artikel 4 Definitioner:

Artiklen præciserer eksisterende definitioner og indeholder definitioner af visse nye begreber. Heraf kan nævnes, at

- forordningen gælder for al kørsel, som helt eller delvis foregår på offentlig vej med et til personbefordring eller godstransport bestemt køretøj i tom eller lastet stand,
- definitionen af ”fører” er præciseret,
- ”køretid” er defineret som varigheden af den arbejdsperiode, hvor føreren udøver kontrol med køretøjet og deltager aktivt i trafikken, herunder afbrydelser i kørslen, hvorunder føreren stadig sidder ved rattet,
- det understreges i den indsatte definition af ”pause”, at formålet med bestemmelsen er, at føreren holder hvil, idet det fremgår, at føreren hverken må udføre kørsel eller andet arbejde, og at pausen udelukkende må benyttes til rekreation,
- definitionen af ”andet arbejde” er knyttet sammen med Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransporter (i det følgende benævnt ”arbejdstidsdirektivet”), således at det omfatter enhver aktivitet, der er defineret som ”arbejdstid” i arbejdstidsdirektivets artikel 3, litra a), undtagen kørsel,
- ”rutekørsel med personer” er præciseret.

5

*Opmærksomheden henledes særligt på, at beregningen af køre- og hviletider efter Kommissionens reviderede forslag igen sker på grundlag af kalenderugen (som i den nugældende forordning) af hensyn til sammenhængen med arbejdstidsdirektivet. Det oprindelige forslag om indførelsen af en ”fleksibel” (”rullende”) uge er således bortfaldet.*

#### Artikel 6 Køretid:

Der er ingen ændringer i den daglige køretid, der fortsat ikke må overstige 9 timer. Dog kan den – som i dag – to gange i ugens løb sættes op til højst 10 timer.

*For så vidt angår den ugentlige køretid, som fortsat ikke må overstige 56 timer, er det præciseret, at den ikke må resultere i, at den maksimale ugentlige arbejdstid, der er fastsat*

*arbejdstidsdirektivets artikel 4, litra 1), overskrides.*

Ved beregning af køretid sondres ikke mere mellem, om køretiden ligger inden for fællesskabet eller et tredjeland, herunder lande omfattet af AETR-overenskomsten, ligesom der ikke sondres mellem, om føreren har udført kørsel, der er omfattet af forordningen eller ej.

Artikel 7 Pauser:

*Efter højst fire og en halv times kørsel skal føreren holde en pause på mindst 45 minutter. stedet kan føreren dog holde to pauser, den første på mindst 15 og den anden på mindst 30 minutter.*

Artikel 8 Hviletid:

Den normale daglige hvileperiode udvides med 1 time til 12 timer, jf. artikel 4. Den normale daglige hvileperiode kan tages i to perioder (i dag: op til tre), hvoraf den første skal være på mindst 3 og den anden på mindst 9 sammenhængende timer.

*Hvis den daglige hviletid er på mindst 9 timer, men mindre end 12 timer, betragtes den som reduceret daglig hviletid.*

Den hidtidige mulighed for højst 3 gange mellem to ugentlige hviletider at reducere det daglige hvil til 9 timer opretholdes.

Ved flermandsbetjente køretøjer udvides kravet til afholdelse af dagligt hvil fra 8 timer til 12 timer inden for 30 timer. Der vil også i disse situationer være mulighed for at afholde reduceret dagligt hvil.

6

*Ugentlig hviletid defineres fortsat som enhver sammenhængende hviletid på mindst 45 timer.*

*Den ugentlige hviletid kan ligeledes fortsat afkortes til mindst 36 timer i træk, hvis den tilbringes på køretøjets normale hjemsted eller i førerens hjemby, og mindst 24 timer i træk, hvis den tilbringes et andet sted.*

*En fører, der holder en reduceret ugentlig hviletid, skal tage en supplerende hvileperiode svarende til forskellen mellem 45 timer og længden af den afholdte reducerede ugentlige hviletid. Den supplerende hviletid skal tages samlet senest ved udgangen af ugen efter den uge, hvorefter den reducerede ugentlige hviletid påbegyndtes, og i tilknytning til enten en ugentlig hviletid eller en daglig hviletid.*

En af de daglige hviletider i hver uge forlænges til en ugentlig hviletid.

*Opmærksomheden henledes særligt på, at muligheden for at kunne tage*

*flera andre ændringer og særligt hviletid i trol, som følger af Europa-Parlamentets forslag. Kommissionen udtaler om baggrunden herfor for det første, at der hermed genindføres et betydeligt element af fleksibilitet for erhvervet, ligesom det udtales, at hensynet til færdselssikkerheden varetages gennem den kortere periode, der kræves til kompenserende hviletid i stk. 8, – en periode, der også gør håndhævelseskontrollen lettere. Kommissionen udtaler endvidere, at det for det andet betyder, at chaufførerne kan køre i længere perioder inden for den samlede køretidsgrænse på 90 timer ved at placere én ugentlig hviletid ved begyndelsen af første uge og den næste ugentlige hviletid ved slutningen af ugen efter.*

Artikel 9 Færgereglen:

Der skal ikke længere tillægges tid, hvis det daglige hvil afbrydes i forbindelse med kørsel ombord/fra borde på tog eller færg, hvis afbrydelsen ikke overstiger en time. Der kan ske to sådanne afbrydelser i løbet af det daglige hvil.

Artikel 10 Virksomhedens ansvar:

Der er foretaget en sammenskrivning af den hidtidige artikel 10 og artikel 15.

Der er indføjet en bestemmelse, hvorefter hver medlemsstat kan pålægge en

7

virksomhed og/eller en fører sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser, som er opdaget på medlemsstatens territorium, også selv om overtrædelsen er begået i en anden medlemsstat eller i et tredjeland. Dette gælder dog ikke, hvis der tidligere er pålagt en sanktion for den pågældende overtrædelse.

Forslaget indeholder endvidere en bestemmelse om objektivt ansvar for transportvirksomheden for overtrædelser begået af en fører til fordel for virksomheden. Virksomheden er ansvarlig, medmindre den beviser, at nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt.

En fører, der er beskæftiget hos flere virksomheder, har nu pligt til over for samtlige virksomheder at give tilstrækkelige oplysninger, således at bestemmelserne om køre- og hviletid kan overholdes.

*Der er indsat en bestemmelse, hvoraf det fremgår, at fragtførere, speditører, hoved- underentreprenører samt førerformidlingsbureauer skal sikre, at kontraktsmæssige transporttidsplaner er i overensstemmelse med forordningens bestemmelser. Kommissionen herved accepterer princippet i et af Europa-Parlamentets ændringsforslag og understreger dem, der pålægger chauffører umulige tidsplaner, som tvinger dem til at overtræde forordningen, og dem, der accepterer sådanne tidsplaner, bør bære et vist medansvar. Bestemmelsen modsvares i øvrigt artikel 14, stk. 3, i arbejdstidsdirektivet og giver dermed sammenhæng i arbejdsmarkedsreglerne på dette område.*

Der er endvidere indsat en bestemmelse om, at transportvirksomheder, som benytter

digitale takografer (fartskrivere), er forpligtede til regelmæssigt at kopiere alle relevante data ved dataoverførsel fra digitale takografer (fartskrivere), og at opbevare disse data i mindst 12 måneder.

## Artikel 11 Nationale regler for national kørsel:

Det er i artikel 11 præciseret, at en medlemsstat kan anvende længere minimumspauser og hviletider eller kortere maksimumskøretider end dem, der er fastsat i artikel 6 – 9, når det drejer sig om vejtransport, som udelukkende udføres inden for dens område.

Det er endvidere præciseret, at forordningen dog fortsat gælder for førere, som udfører international transport.

Artikel 13 Nationale undtagelser:

Der er nu krav om, at nationale undtagelser skal være forenelige med forordningens formål.

Følgende køretøjer, som hidtil var omfattet af de nationale undtagelser, er nu omfattet af forordningen:

8

- køretøjer anvendt til transport af slagte (og fiske-) affald eller af dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum (eller forarbejdning),
- køretøjer til transport af levende dyr til/fra markeder (den lokale kørsel vil i de fleste tilfælde være omfattet af undtagelsen vedrørende landbrugsvirksomheder),
- køretøjer, der er specialindrettede, og for eksempel anvendes som butikker, bankbusser, bogbusser eller udstillingsbiler,
- traktorer til land- og skovbrugsarbejde (disse er i forvejen fritaget på grund af hastigheden, jf. artikel 3).

*Opmærksomheden henledes særligt på, at Kommissionens oprindelige forslag om at lade små busser (indregistreret til stor personbil) til befordring af højst 17 personer inklusive fører, være omfattet af forordningen, nu er bortfaldet. Der er således i stk. 1, litra h) genindsat en bestemmelse, som dog er formuleret mere restriktivt end den eksisterende artikel 13, stk. 1, litra a), hvoraf det fremgår, at køretøjer med mellem 10 og 17 pladser, der udelukkende benyttes til personbefordring, forudsat at de benyttes af ikke-erhvervsmæssige organisationer til sociale formål, nationalt kan undtages fra at være omfattet af forordningens artikel 5-9.*

Følgende undtagelser er ændret:

- der er indføjet en vægtgrænse på 7,5 ton for køretøjer, der anvendes til visse typer firmakørsel og til at omdele forsendelser som led i befordringspligten inden for en radius af 50 km, ligesom det er en betingelse, at kørsel med køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet (forslagets artikel 13, stk. 1, litra c),
- for køretøjer, der fremdrives ved gas eller elektricitet, er der indført en vægtgrænse på 7,5 ton og en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted (forslagets artikel 13, stk. 1,

litra e),

- for køretøjer, der anvendes til køreundervisning med henblik på erhvervelse af kørekort ("skolevogne"), er det nu et krav, at de ikke anvendes til erhvervmæssig godstransport eller personbefordring (forslagets artikel 13, stk. 1, litra f).

Følgende undtagelser er tilføjet:

- Køretøjer, der benyttes til kørsel i det offentlige interesse som for eksempel vandforsyning. Undtagelsen er blevet begrænset i forhold til bestemmelsen i den tidligere artikel 4, idet gas- og elektricitetsområdet, post- og telegraf- og telefonvænet samt radio og fjernsyn med pejlevogne er udgået (forslagets artikel 13, stk. 1, litra g). Se dog ovenfor om omdeling af post inden for en radius af 50 km (forslagets artikel 13, stk. 1, litra c).
- Der er endvidere nu adgang til mindre nationale fravigelser i tyndt befolkede områder (mindre end 5 indbyggere pr. kvadratkilometer, det vil sige i områder med færre

9

trafikanter og derfor færre trafiksikkerhedsproblemer) (forslagets artikel 13, stk. 3).

De resterende undtagelser er præciseret.

Artikel 15 Beskyttelse af buschauffører, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne:

Der er indføjet en bestemmelse, hvorefter medlemsstaterne skal sikre, at buschauffører, der udfører visse former for rutekørsel, som er undtaget fra forordningen, omfattes af nationale bestemmelser, der yder tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider, pauser og hvil.

Artikel 16 Rutebusser uden fartskriver:

Der indføres en frist på 3 år fra forordningens ikrafttræden, hvorefter brugen af fartskriver i rutebusser, der er omfattet af forordningen, er obligatorisk.

Kravene til køreplaner og arbejdstidsplaner i overgangsperioden er endvidere præciseret.

Artikel 17 Oplysninger til Kommissionen:

Der er foretaget visse præciseringer vedrørende medlemsstaternes forpligtelse til at sende Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen hvert andet år kan udarbejde en rapport om gennemførelsen af køre- og hviletidsforordningen og takograf-forordningen og om den udvikling, der har fundet sted på de forskellige områder.

Artikel 19 Sanktioner:

Der indføres en bestemmelse om, at alle medlemsstater skal fastsætte effektive sanktioner, der står i rimeligt forhold til overtrædelsen, som skal have præventiv virkning, og som ikke må være diskriminerende. Sanktionerne kan ifølge forslaget være

af civilretlig, administrativ eller strafferetlig art.

#### Artikel 20 Beskyttelsesforanstaltninger:

Der indføres en bestemmelse om, at en medlemsstat, som observerer en overtrædelse af forordningen, der kan udgøre en fare for trafikikkerheden, er beføjet til at tage skridt til at blokere ("tilbageholde") køretøjet, indtil årsagen til overtrædelsen er afhjulpet.

#### Artikel 21 Medlemsstaternes gensidige underretningspligt:

Der foreslås en væsentlig forøget informationsudveksling landene imellem, som bl.a. skal forhindre, at der opstår problemer med princippet om, at ingen kan dømmes to

10

gange for den samme overtrædelse.

*Det foreslås endvidere, at medlemsstaternes kompetente myndigheder regelmæssigt skal s  
hinanden og Kommissionen alle relevante oplysninger om den nationale fortolkning  
anvendelse af forordningens bestemmelser.*

#### Artikel 22 Forhandlinger med tredjelande:

Artiklen er identisk med den gældende artikel 3.

#### Artikel 23 – 24 Udvalgsprocedurer og gennemførelsesforanstaltninger:

Ved artikel 23 og 24 oprettes et rådgivende udvalg i overensstemmelse med rådgivningsproceduren. Udvalget overvåger udviklingen, bidrager til en fælles fortolkning af lovgivningen samt bistår Kommissionen med at udarbejde toårsrapporten om forordningens gennemførelse. Efter Kommissionens opfattelse bør der være en tæt kontakt mellem dette udvalg og arbejdsmarkedets parter, som mødes på europæisk niveau.

#### **Artikel 25 Ændringer af takograf-forordningen**

**Der er indsat bestemmelser om virksomhedens forpligtigelse til at opbevare og udlevere data fra kontrolapparatet. Bestemmelserne ændrer takograf-forordningen.**

**Der er endvidere indsat bestemmelser om tilfælde, hvor et førerkort til den elektroniske takograf (fartskriver) er beskadiget, ikke fungerer eller ikke er i førerens besiddelse.**

#### **Artikel 26 og 27 Ophævelse af forordning (EØF) 3820/85 og ikrafttrædelse af den nye forordning:**

Artikel 26 og 27 indeholder bestemmelser om henholdsvis ophævelse af forordning (EØF) 3820/85 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport

og datoen for ikrafttrædelsen af den nye forordning.

Den nye forordning forventes anvendt fra januar 2004.

## 2. Gældende dansk ret

11

Rådets forordning (EØF) 3820/85 er umiddelbart gældende i Danmark.

I bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport er bl.a. fastsat de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne samt sanktionsbestemmelserne, herunder et objektivi ansvar for arbejdsgiveren i § 8.

## 3. Høring

Justitsministeriet sendte den 9. oktober 2003 Kommissionens reviderede forslag (**KOM (2003) 490 endelig**) i høring til:

HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene, Dansk Transport og Logistik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Dansk Industri, Specialarbejderforbundet i Danmark, Rådet for Etniske Minoriteter, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Politidirektøren i København, Rigspolitichefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Rigsadvokaten, HUR, FDM, Forbrugerrådet, Danske Biludlejere, Hærens Logistiskole, Hærens Operative Kommando, Beredskabsstyrelsen, Idrættens Fællesråd, Ungdomsringen og Landsforeningen af Ungdomsskoleledere.

**HTS - Handel, Transport og Serviceerhvervene (HTS-A) og Dansk Transport og Logistik (DTL)** har på transporterhvervenes vegne udtalt, at man som helhed finder forslaget overskueligt og letlæseligt. Organisationerne hilser kravene om ensartet retshåndhævelse velkommen.

Det anføres, at organisationerne fortsat ikke finder, at princippet om 12 timers hvil tager hensyn til erhvervets særlige forhold, hvor hvil ofte tilbringes uden for hjemstedet og ikke sjældent på rastepladser og lignende.

Organisationerne har endvidere peget på, at forslaget om at inddrage internationale dør-til-dør udbringningstjenester, der udføres med køretøjer, hvis vægt overstiger 2,8 ton, i forordningens anvendelsesområde, jf. forslagets artikel 2, bringer uklarhed og gør reglerne vanskelige at kontrollere. Indførelsen af en sådan særregel findes endvidere at være unødvendig, idet den generelle grænse for køretøjer, der er omfattet af køre- og hviletidsreglerne på 3,5 ton, også opretholdes for disse tjenester.

For så vidt angår artikel 3 har organisationerne påpeget, at der indledningsvis henvises til en bestemmelse (artikel 6, stk. 6), der ikke eksisterer, ligesom ordet ”strækning” i nr. 1 bør erstattes af ”rute” for at sikre kontinuitet i forhold til de tidligere regler og bringe overensstemmelse med den øvrige omtale af bustransport.

Vedrørende artikel 4, stk. 4, har organisationerne fastholdt, at køretid bør defineres som den tid, hvor køretøjets hjul ruller, og chaufføren har kontrollen over køretøjet. En sådan definition vil medvirke til overskuelighed, ligesom den vil gøre det muligt at

kontrollere køretiden.

For så vidt angår hviletidens længde foreslår organisationerne 10 timer uden mulighed for nedsættelse mod efterfølgende kompensation. Den daglige hviletid bør kunne

12

opdeles i to perioder af 1 times varighed afsluttende med en sammenhængende periode på 8 timer eller én periode af 2 timers varighed afsluttende med en periode på 8 timer.

Skulle muligheden for at afholde et reduceret hvil mod efterfølgende kompensation blive fastholdt i forslaget, er det organisationernes opfattelse, at kompensationen bør ske inden for arbejdstidsdirektivets referenceramme.

Organisationerne udtrykker tilfredshed med forslagets artikel 4, stk. 15, hvorefter fører nummer 2 kan vente med at være til stede i køretøjet til 1 time efter turens start, idet man dog finder, at der bør gives en tilsvarende mulighed i forbindelse med afslutningen af en tur.

Af hensyn til lærlingeuddannelsen i transporterhvervet bør minimumsalderen generelt nedsættes til 16 år, idet disse lærlinge typisk vil være mellem 16 og 18 år ved uddannelsens start. Organisationerne foreslår derfor, at det tydeligt fremgår af artikel 5, stk. 2, at litra a) er adskilt fra litra b) og c) med et ”eller”.

Det er organisationernes opfattelse, at artikel 10, stk. 8, litra a) rettelig hører hjemme i takografforordningen, hvortil den bør flyttes.

Organisationerne finder, at artikel 12 bør udvides til at omfatte uforudsigelige stop i transporten. Organisationerne finder i øvrigt, at baggrunden for disse stop bør dokumenteres på behørig vis for at undgå en omgåelse af reglerne. Særligt for så vidt angår turistikørsel har organisationerne påpeget, at det ikke er tilstrækkeligt at bringe bussen med passagerer til en rasteplads i forbindelse med afholdelse af hvil. Der bør lægges langt større vægt på passagerernes sikkerhed i forbindelse med hvilets afholdelse, og der bør åbnes op for individuelle vurderinger af, hvorvidt passagererne kan bringes frem til den endelige destination uden derved at svække hensynene til færdselssikkerheden og/eller chaufførens arbejdsmiljø.

Organisationerne finder, at artikel 13, stk. 1, litra f), af pædagogiske årsager bør udgå, idet korrekt betjening af kontroludstyret bør indgå i køreundervisningen. For så vidt angår artikel 13, stk. 1, litra g), har organisationerne påpeget, at de heri beskrevne aktiviteter i vidt omfang er omfattet af reglerne om EU-udbud, hvorfor de bør flyttes til bestemmelsen om generelle undtagelser (artikel 3) med henblik på at skabe det fornødne ligestillingsmæssige udgangspunkt for virksomhederne.

I forhold til artikel 25 har organisationerne peget på, at det synes oplagt at opbevare digitale registreringer ved brug af digitale lagringsmedier i stedet for at opbevare udskrifter af sådanne registreringer.

**Specialarbejderforbundet i Danmark** har bl.a. anført, at der efter organisationens opfattelse ikke findes en saglig begrundelse for at opretholde undtagelserne i artikel 3, stk. 1, 2, 6 og 7, for busser i rutekørsel, traktorer, specialkøretøjer til transport af cirkus- og tivoliudstyr og for specialkøretøjer til vejhjælp inden for en radius af 50 km fra deres hjemsted, da kørslen både ud fra et arbejdstilrettelæggelsesmæssigt og færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt sagtens kan være omfattet af forordningens

generelle regler. Forbundet finder det reviderede forslags formulering af artikel 13, stk. 1, litra h) om nationalt at kunne undtage små busser med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til personbefordring, forudsat at de benyttes af ikke-erhvervsmæssige organisationer til sociale formål, fra forordningens anvendelsesområde særdeles problematisk, idet formuleringen efter forbundets opfattelser er alt for bred. ”Sociale formål” vil således kunne fortolkes efter for godt befindende.

**Rigspolitichefen** har fremsat sine bemærkninger til artikel 2, 3, 4, 6, 8, 10, 13, 15, 20 og 25:

#### **Ad artikel 2:**

For så vidt angår artikel 2, stk. 1, litra a) har Rigspolitiet anført, at vogntog, hvor påhængskøretøjets tilladte totalvægt ikke overstiger 750 kg, ikke bør være omfattet af forordningens anvendelsesområde. Rigspolitiets opfattelse er begrundet med, at hovedparten af mindre vogntog, der kan føres af førere med kørekort til kategori B, på denne måde vil være undtaget fra forordningens anvendelsesområde.

Rigspolitiet finder det endvidere uhensigtsmæssigt, at internationale dør-til-dør-udbringnings-tjenester med et køretøj, hvis højeste tilladte totalvægt overstiger 2,8 ton, skal være omfattet af køre- og hviletidsreglerne, idet der dels vil opstå problemer med fastlæggelsen af, hvad der forstås ved dør-til-dør-udbringningstjeneste, samt hvornår denne vil være international, da en sådan virksomhed kan udføre nationale transporter i Danmark og cabotagekørsel (vognmandskørsel hvor der på længere ruter medtages fragt fra én mellemliggende plads til en anden) i udlandet. En fravigelse af den almindeligt gældende vægtgrænse på 3,5 ton for en særlig gruppe køretøjer vil endvidere skabe usikkerhed omkring forordningens anvendelsesområde.

#### **Ad artikel 3:**

Rigspolitiet har påpeget, at henvisningen til artikel 6, stk. 6, i artiklens stk. 1, bør ændres til artikel 6, stk. 5.

I stk. 3 bør udtrykket ”civilforsvaret” i den danske oversættelse ændres til ”det statslige og det kommunale redningsberedskab”.

Den foreslåede ordlyd i stk. 5 vil medføre, at ambulancer der eksempelvis tilhører Falck eller andre redningskorps, vil blive omfattet af køre- og hviletidsreglerne med deraf følgende ikke ubetydelige meromkostninger i forbindelse med opretholdelsen af ambulanceberedskab, hvor der i givet fald vil skulle foretages væsentlige ændringer i det mandskabsmæssige beredskab. Rigspolitiet foreslår på denne baggrund at opretholde formuleringen i den gældende artikel 4, stk. 8 (”specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver”).

I stk. 9 bør der efter ”køretøjer” tilføjes ”eller vogntog”, da det ellers vil være muligt at hævde, at et vogntog bestående af to sammenkoblede køretøjer, der hver er på under 7,5 ton, er omfattet af undtagelsen. Efter ”ikke-erhvervsmæssig varetransport” bør der tilføjes ”i privat øjemed”, fordi det dels svarer til den gældende bestemmelse, dels vil præcisere formålet med kørslen. Rigspolitiet foreslår endvidere, at det af færdselssikkerhedsmæssige årsager og med henblik på at begrænse undtagelsens omfang yderligere bør tilføjes, at kørslen skal ligge ”inden for en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted”.

I stk. 10 bør ”ikke-erhvervsmæssig” slettes, da der i modsat fald vil være en række situationer, hvor der ellers vil være krav om installering af fartskriver i køretøjer, hvor et sådant krav netop vil fratage disse karakteren af historiske erhvervskøretøjer. Undtagelsen bør i øvrigt overføres til artikel 13 om nationale undtagelser, da anvendelsen af undtagelsen næppe vil have international karakter.

#### **Ad artikel 4:**

Stk. 3 bør ændres til den formulering, som Kommissionen oprindeligt foreslog (”som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre”) ~~et køretøj~~ ~~indrede~~ formulering (”som befinder sig i ~~det køretøj~~ ~~ikøretøj~~ fald at kunne føre ~~et køretøj~~ ~~indrede~~ *det*”) er uhensigtsmæssig i den situation, hvor to køretøjer følges ad. En fører, som i en sådan situation forklarer, at han ikke skal føre det køretøj, han befinder sig i, men derimod et andet køretøj, vil herefter ikke være omfattet af definitionen ”fører”, da han ikke befinder sig i ~~det køretøj~~ ~~ikøretøj~~ fald at kunne føre ~~et køretøj~~ ~~indrede~~ *det*. I så fald vil den pågældende ikke være omfattet af køre- og hviletidsreglerne, og et sådant skift vil ikke kunne sanktioneres.

Forslagets stk. 4, som indeholder en definition af ”køretid” vil efter det for Rigspolitiet oplyste ikke kunne gennemføres, da de kendte analoge fartskrivere udelukkende registrerer køretid, når hjulene ruller, og da de nye digitale fartskrivere alene registrerer køretid i 2 minutter efter en standsning. Kommissionen bør derfor efter Rigspolitiets opfattelse udarbejde et nyt forslag til definition af ”køretid”.

I stk. 6 bør teksten i arbejdstidsdirektivet efter Rigspolitiets opfattelse være gengivet af hensyn til brugerne af reglerne.

I stk. 8 er den daglige hviletid opdelt i ”normal daglig hviletid” og ”reduceret daglig hviletid”. Rigspolitiet har påpeget, at det af kontrolhensyn vil være hensigtsmæssigt at forenkle definitionen af daglig hviletid ved at indføre krav om samme længde hvil ved enhver daglig hviletid.

I stk. 9 bør definitionen af ”reduceret daglig hviletid” forenkles således, at den defineres som ”mindst 24 timer i træk”, da det ikke er muligt at kontrollere, hvor hvilet er afholdt, og da det ikke tjener noget praktisk formål at have de tre angivne muligheder, som ikke kan kontrolleres.

I stk. 11 bør der efter henholdsvis ”daglig” og ”daglige” tilføjes ”/ugentlig” og

”/ugentlige”, da den kørsel, der ligger efter og før en ugentlig hviletid ellers ikke vil være omfattet af definitionen.

I stk. 15 bør sætningen ”ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen af en eller flere førere valgfri i den første time, men obligatorisk resten af perioden” udgå, fordi ordlyden åbner mulighed for, at der efter hver pause eller hvert hvil kan anvendes énmandsbetjening i den første time af hver køretid. Det er Rigspolitiets opfattelse, at der af kontrollensyn altid skal være to førere på et køretøj, hvor der henvises til reglerne for flermandsbetjening.

#### **Ad artikel 6:**

Det er Rigspolitiets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i stk. 1 sker en yderligere forenkling således, at der altid opereres med den samme længde køretid, f.eks. 10 timer. Dette vil være lettere at håndtere for både de kontrollerende myndigheder og de førere og virksomheder, der skal overholde reglerne.

I stk. 2 bør teksten i arbejdstidsdirektivet efter Rigspolitiets opfattelse være gengivet af hensyn til brugerne af reglerne.

Stk. 5 bør ændres således, at køretiden og andet arbejde, som føreren udfører i forbindelse med det i litra a og b anførte arbejde, skal registreres som ”andet arbejde”. En sådan ændring er nødvendig af kontrollensyn, idet der i køretøj, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne, ikke er eller skal være monteret en fartskriver, hvorfor den samlede køretid ikke objektivt vil kunne registreres.

#### **Ad artikel 8:**

I stk. 5 sker der efter Rigspolitiets opfattelse en sammenblanding af daglig hviletid og ugentlig hviletid, som disse er defineret i artikel 4, stk. 8 og 9. Det fremgår således af stk. 5, at en af de daglige hviletider i hver uge forlænges til en ugentlig hviletid. Det medfører problemer i kontrolmæssig henseende, idet det ikke vil være muligt at konstatere, hvilket hvil der er tale om.

Det er Rigspolitiets vurdering, at overholdelsen af det i stk. 8 omtalte krav om – i tilfælde af afholdelse af et reduceret hvil – at kompensere for den manglende hviletid ikke vil kunne kontrolleres. Det vil således ikke kunne kontrolleres, hvorvidt en fører på et senere tidspunkt vil kompensere for den reducerede hviletid. Det vil derfor være muligt hele tiden at ”skubbe” compensationen frem til den følgende uge.

Det er endvidere Rigspolitiets erfaring, at artikel 8 i den gældende forordning (EØF) 3820/85, som tillige indeholder krav om compensation for reduceret hviletid, ikke kan kontrolleres.

Det er på denne baggrund Rigspolitiets opfattelse, at det af færdselssikkerhedsmæssige grunde bør sikres, at der med faste tidsintervaller afholdes et normalt ugentligt hvil på 45 timer. Rigspolitiet foreslår derfor, at forslaget stk. 8 omformuleres således, at der i

timer som defineret i artikel 4, stk. 9.

### **Ad artikel 10:**

Det er Rigspolitiets opfattelse, at ordlyden i stk. 5, hvorefter en transportvirksomhed ikke er ansvarlig, hvis nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt, medfører, at den danske regel om objektivt arbejdsgiveransvar, som i øvrigt ved EF-domstolens dom af 10. juli 1990 i sag C-326/88 blev accepteret som værende forenelig med den gældende forordning 3820/85 EØF, lempes. Det er endvidere Rigspolitiets opfattelse, at ordlyden medfører, at en virksomheds objektive ansvar gøres illusorisk.

I stk. 8 a), litra ii) bør ordet ”inspektør” erstattes af ”kontrolmyndighed”.

### **Ad artikel 13:**

I stk. 1, litra c) bør der efter ”køretøjer” tilføjes ”eller vogntog”, jf. bemærkningen oven for under artikel 3, stk. 9. Endvidere bør definitionen i artikel 2, stk. 13, i direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet være gengivet af hensyn til brugerne af reglerne.

Det fremgår af stk. 1, litra h), at det vil være muligt nationalt at undtage ”køretøjer med mellem 10 og 17 pladser, der udelukkende benyttes til personbefordring, forudsat at de benyttes af ikke-erhvervsmæssige organisationer til sociale formål”. Rigspolitiet har påpeget, at det ikke er nærmere defineret, hvad der forstås ved ”ikke-erhvervsmæssige organisationer” og ved ”sociale formål”, ligesom ordlyden afviger betydeligt fra den gældende forordnings artikel 13, stk. 1, litra a), hvoraf det fremgår, at ”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” nationalt kan undtages fra forordningens anvendelsesområde.

Forslagets ordlyd vil have store konsekvenser for Danmark, som har valgt nationalt at undtage disse køretøjer fra forordningens anvendelsesområde, idet alle andre små busser, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring samt til rent privat kørsel, vil blive omfattet af køre- og hviletidsreglerne, herunder kravet om installering af fartskraver.

Endvidere bør ordet ”pladser” ændres til ”siddepladser”, som er den normale betegnelse.

Rigspolitiet har endelig henledt opmærksomheden på muligheden for eventuelle krav fremsat under henvisning til Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT), hvis den ikke-erhvervsmæssige personbefordring, der er undtaget fra køre- og hviletidsreglerne i henhold til den gældende forordning (EØF) 3820/85, jf. bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993, bliver omfattet af disse regler og kravet om installering af fartskraver.

### **Ad artikel 15:**

Rigspolitiet har påpeget, at artikel 15 vil være overflødig, såfremt undtagelsen i artikel 3, litra 1), om rutekørsel på en strækning, der ikke overstiger 50 km, fjernes.

#### **Ad artikel 20:**

Det er Rigspolitiets opfattelse, at udtrykket ”blokere” bør erstattes af ”tilbageholde”.

#### **Ad artikel 25:**

Det bør i litra iv) efter Rigspolitiets opfattelse præciseres, hvilket afsnit i takografforordningens artikel 15, stk. 7, der skal ændres. Det er Rigspolitiets opfattelse, at der alene er tale om artikel 15, stk. 7, 1. afsnit, 1. pind.

Ordet ”han” bør i øvrigt ændres til ”føreren”.

**Hærens Operative Kommando (HOK) og Hærens Logistiskole (HLS)** har anført, at man kan tilslutte sig den foreslåede formulering af artikel 3, stk. 3, idet denne ikke medfører ændringer for forsvaret i forhold til i dag. Ændres den foreslåede formulering, ønsker HOK og HLS at blive hørt på ny.

Vedrørende artikel 6, stk. 5, har HOK og HLS oplyst, at man kan tilslutte sig den holdning, der ligger bag bestemmelsen, hvorefter den tid, hvori en person – udover at føre et køretøj, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde – fører et køretøj, der er undtaget fra forordningens anvendelsesområde, skal medregnes i den samlede køretid. For ansatte i Forsvaret kan den omvendte situation komme på tale, idet en person – efter sin daglige arbejdstid som fører af et køretøj, der er undtaget fra forordningens anvendelsesområde – kan tænkes at ville føre et køretøj, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde, hvilket ej heller er hensigtsmæssigt.

HOK og HLS har i tilknytning hertil anført, at det med den foreslåede ordlyd er uklart, på hvilken måde kørsel med køretøjer der er undtaget fra forordningens anvendelsesområde vil skulle registreres, idet sådanne køretøjer ikke er eller skal være udstyret med fartskraver. HOK og HSL har derfor foreslået en ændret formulering af bestemmelsen, hvoraf det fremgår, at den samlede køretid registreres manuelt på et diagramark eller en udskrift fra det køretøj, der er omfattet af forordningens artikel 2 og derfor udstyret med en fartskraver. HOK og HSL har endvidere foreslået, at det anføres, at det samme gælder, såfremt føreren har udført kørsel med et køretøj, der kan henføres til litra a) og/eller b), og efterfølgende ønsker at udføre kørsel med et køretøj, der er omfattet af forordningen.

*De øvrige høringsparter har enten ikke svaret eller ikke haft bemærkninger til forslaget.*

#### **4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

18

Forslaget kræver en mindre teknisk ændring af færdselsloven, der dog allerede indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport. I relation til tilbageholdelse af køretøjer nævnes imidlertid den gældende forordning.

Forslaget skønnes ikke umiddelbart at have statsfinansielle konsekvenser, men der må tages forbehold for øgede udgifter i forbindelse med øget kontrol mm., som forslaget lægger op til.

## **5. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Det er vanskeligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser, da forslaget på den ene side rummer tiltag, der muligvis vil højne trafiksikkerheden og dermed nedbringe antallet af ulykker og de dermed forbundne omkostninger, mens det på den anden side muligvis vil medføre øgede udgifter for de virksomheder, der har køretøjer, der hidtil har været undtaget fra bestemmelserne, og som efter forslaget bliver omfattet af bestemmelser og derfor skal anvende fartskriver og overholde bestemmelserne om køretid, hviletid og pauser.

## **6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen finder, at emnet berører samtlige medlemsstater og hele vejtransportsektoren samt alle førere i samtlige medlemsstater.

Kun gennem en samlet aktion på fællesskabsniveau vil det være muligt at styrke, forbedre og harmonisere anvendelsen af fællesskabsbestemmelserne. Fra dansk side er man enig heri.

## **7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Det bemærkes, at alle Folketingets partier blev orienteret om Kommissionens oprindelige forslag (**KOM (2001) 573 endelig**) ultimo november 2001, idet trafikministeren overgav partierne et eksemplar af det aktuelle notat til brug for rådsmøde (Telekommunikation og Transport) den 6. – 7. december 2001, hvor forslaget var på dagsordenen til orientering.