

stor forskel på forbruget, f.eks. ved sommer- og vinterbetingelser og ved forskellige chaufførers måde at køre på. Nævnte forskelle kan let andrage 20%.

Vedrørende bestemmelsen af røgtætheden er det en måling, som foretages med ubelastet motor. Målingen anvendes i forbindelse med periodisk syn og har til formål at sikre, at køretøjet er ordentlig vedligeholdt. Målingen fortæller i princippet ikke noget om partikeludslippet under aktuel kørsel med belastet motor.

I EU-kommissionens arbejdsgruppe vedrørende luftforurening fra motorkøretøjer blev der i 2002 gennemført et større projekt, der havde til formål at udarbejde en protokol for vurdering af brændstofadditivs effekt på emissionerne. Anbefalingen var, at der skal foretages målinger på mindst 10 køretøjer repræsenterende forskellige motorteknologier før der kan drages endelige konklusioner. Testen skal gennemføres i overensstemmelse med den testprocedure, der anvendes ved typegodkendelse af køretøjer. Der er dermed tale om et ganske omfattende og omkostningskrævende program.

Miljøstyrelsen skal afslutningsvis anføre, at man tidligere er blevet præsenteret for forskellige »vidunder-additiver«. Der er indtil nu ikke eksempler på, at additiverne under ovennævnte veldokumenterede kørselsbetingelser lever op til de påståede effekter.«

Ad spm. nr. S 1815

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Keld Albrechtsen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2003-04, forhandlingerne side 5577, lød således:

Til justitsministeren (26/1 04) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Er det korrekt, at lovgivningen ikke forbyder andet lønarbejde end chaufførarbejde umiddelbart før kørsel med passagerer eller gods (erhvervstransport), og vil ministeren i givet fald indføre regler, som indregner forudgående løntimer i kørselstiden?«

Supplerende svar (26/3 04)

Justitsministeren (Lene Espersen):

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

»Retningslinjerne for gods- og buschaufførers køre- og hviletid fremgår af Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport. Der er ikke i dette regelsæt fastsat regler, som regulerer chaufførers adgang til at udføre andet lønarbejde end chaufførarbejde forud for en kørsel, der er omfattet af regelsættet.

Det følger af færdselslovens § 54, at »et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde«. Reglen gælder for alle førere af et motordrevet køretøj.«

Justitsministeriet kan tilføje, at der i øjeblikket pågår forhandlinger i EU om at erstatte Rådets forordning (EØF) nr. 3280/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport med en ny køre- og hviletidsforordning. Danmark har i den anledning arbejdet for at sikre en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig løsning for så vidt angår sammenhængen mellem chaufførarbejde og andet arbejde. Der er tilsyneladende stor forståelse for de danske synspunkter, og det forventes fortsat, at der kan opnås enighed om en løsning, hvorefter det er muligt at kontrollere, hvornår den pågældendes arbejdsdag reelt er påbegyndt, uanset om det drejer sig om kørsel, herunder kørsel der ikke er omfattet af forordningen, eller andet arbejde. En sådan løsning vil eventuelt kunne opnås ved at sikre en tilstrækkelig bred definition af »andet arbejde«.