

- f) 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;
- g) køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer;
- h) specialkøretøjer, der anvendes til lægelige opgaver;
- i) køretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr;
- j) specialkøretøjer til vejhjælp;
- k) 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;
- l) køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervs mæssig varetransport i privat øjemed;
- m) køretøjer, der benyttes til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælke transportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug.

Som det fremgår, finder direktivet hovedsaglig anvendelse på den tunge gods- og passagertrafik, som udføres erhvervs mæssigt. Det vil typisk sige bus- og lastbiltransporter med gods og passagerer, og blandt undtagelserne er således den lette lastbilkørsel, taxier og ambulancer samt busser i bytrafik.

3. Direktivet

Direktivet er udstedt under henvisning til traktatens artikel 71 (vedtagelse af foranstaltninger på transportområdet) og artikel 137, stk. 2 (virkeliggørelse af målsætninger for social- og arbejdsmarkedspolitikken), og denne dobbelte hjemmel er netop udtryk for, at der både ligger hensyn til trafikikkerheden og til lønmodtagernes sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold bag udformningen af direktivet. Det fremgår af direktivets indledende betragtninger, at det ud fra disse to hensyn har været nødvendigt at fastsætte specifikke forskrifter om arbejdstid inden for vejtransport, da det trods intensive forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter ikke har været muligt at nå frem til en aftale på dette område.

At der er tale om et direktiv frem for en aftale mellem arbejdsmarkedets parter betyder blandt andet, at det har været muligt også at lade selvstændige chauffører være omfattet af direktivets bestemmelser, men direktivet finder ifølge artikel 2, stk. 1, først anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009, hvis andet ikke vedtages efter forslag fra Kommissionen på baggrund af den i samme bestemmelse nævnte

rapport. Selvstændige chauffører er ikke omfattede af dette lovforslag, der alene har lønmodtagere for øje.

Som nævnt er det ikke blot de af forordning eller AETR-overenskomst omfattede lønmodtagere, der er omfattet af direktivet, men alle mobile lønmodtagere, der deltager i de omfattede vejtransportaktiviteter, og direktivet intensiverer ikke bare reguleringen af arbejdstiden for personer, der allerede er omfattet af forordningens eller AETR-overenskomstens regler om køretid, hviletid, pauser mv., men inddrager også en yderligere gruppe af lønmodtagere, der kan betegnes som "medfølgende". Lønmodtagere, der er mobile, fordi de fx følger med en transport som flytemænd, vil med gennemførelsen af direktivet være omfattet af de samme arbejdstidsregler som chaufføren på den pågældende transport.

Førere på vejtransporter, der er omfattet af forordning eller AETR-overenskomst, vil fremover både skulle overholde nævnte regelsæts bestemmelser om køretid mv. og direktivets bestemmelser om arbejdstid, og selvom disse førere i medfør af direktivet får yderligere rettigheder med hensyn til fx pauser, er det i særdeleshed bestemmelserne om ugentlig arbejdstid og registreringen heraf, der er en nyskabelse i forhold til tidligere regulering. Det er nyt, at der fastsættes en øvre grænse for, hvor meget mobile lønmodtagere, herunder førere, gennemsnitligt må arbejde om ugen. En sådan grænse findes i direktiv 2003/88/EF (EF-Tidende 2003 L 299, s. 9) om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (i det følgende kaldet det generelle arbejdstidsdirektiv), men det har hidtil kun været reglerne om køretid mv., der har været gældende for vejtransportsektoren på det fællesskabsretlige niveau.

Det loft over den gennemsnitlige, ugentlige arbejdstid, der med direktivet indføres inden for vejtransportsektoren, er imidlertid i modsætning til bestemmelserne herom i det generelle arbejdstidsdirektiv et absolut loft, idet alt arbejde, som den mobile lønmodtager udfører, skal medregnes ved opgørelsen af den mobile lønmodtagers ugentlige arbejdstid. Det gælder såvel mobilt som stationært arbejde, og det gælder også arbejde, der udføres for andre arbejdsgivere; lønmodtagere, der i et eller andet omfang deltager i mobile vejtransportaktiviteter som ansatte i en virksomhed, der udfører sådanne transport, må ikke arbejde mere end 48 timer om ugen i gennemsnit alt i alt. For at sikre, at det absolutte loft respekteres, indføres der med direktivet et registreringssystem, hvor den mobile lønmodtager forpligtes til at oplyse om arbejde, der er udført for andre arbejdsgivere, og den mobile lønmodtagers arbejdsgiver forpligtes til at op-