

**Folketinget — Arbejdsmarkedsudvalget**

Christiansborg, den 17. marts 2005

Til  
udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

**Ad**  
**L 19**      **Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for  
vejtransportsektoren.  
Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).**

**Talepapir fra foretræde fra HTS den 16. marts 2005**

Vedlagt omdeles det indlæg som Joan Hansen fremlagde under foretrædet den  
16. marts 2005.

Med venlig hilsen  
Mette Hansen,  
udvalgssekretær.

## **Talepapir vedrørende møde med folketingets arbejdsmarkedsudvalg om arbejdstidsdirektivet for landevejstransport**

Allerførst vil jeg gerne sige tak til folketingets arbejdsmarkedsudvalg, fordi man har givet os mulighed for at fremføre synspunkter omkring arbejdstidsdirektivet for landevejstransport.

Jeg er Joan Hansen og direktør for vognmandsfirmaet Hans Hansen Transport og Spedition ApS, og jeg er herudover formand for Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik samt bestyrelsesmedlem i Handel, Transport og Serviceerhvervenes Arbejdsgiverforening. Jeg har taget direktør Poul Juelsbjerg fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, afdelingschef André Rouvillain fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik samt afdelingschef Thage Løbner fra Handel, Transport og Serviceerhvervenes Miljøafdeling med i dag.

Vi har sammensat vor delegation, så vi kan tale på vegne af alle former for landevejstransport i Danmark, uanset om det er gods eller personer, vi taler om.

Vi er godt i gang med at orientere vognmandserhvervet om arbejdstidsdirektivet og har således mødt mere end 1500 vognmænd på knap en snes møder rundt i landet. Det indtryk vi får fra erhvervet er, at arbejdstidsdirektivet vil kræve ændringer af branchens måde at arbejde på, hvilket jo også nok var hensigten. Vore medlemmer slår på, at reglerne ikke må kunne skabe ulige konkurrence. Reglerne skal være ens for alle, og ingen må kunne smutte udenom.

Vi har gjort vore synspunkter gældende i EU gennem de mere end 10 år, direktivet har været på trapperne og vil nu koncentrere os om at indføre direktivet i vore overenskomster. Men vi er nødt til at gøre opmærksom på et par, skal vi kalde det skønhedspletter, eller det der er værre, i den danske lovimplementering, som arbejdsmarkedsudvalget jo har stor indflydelse på.

Det første er § 7 i lovudkast L 19 om godtgørelse.

Bestemmelsen, der giver chaufføren ret til at kræve en godtgørelse fra sin arbejdsgiver for en overtrædelse af direktivet, som chaufføren har mere indflydelse på end arbejdsgiverne, er absolut uheldig og kan i sidste ende medføre en særlig lyst til at overtræde arbejdstidsloven.

Forestil Dem en situation, hvor en chauffør er på vej hjem fra en tur i udlandet. Han er ved at nærme sig de 60 timers maksimale arbejdstid i ugen og befinder sig 100 km. fra hjemstedet. Han tager sin mobiltelefon og ringer til arbejdsgiveren og siger, ”Jeg er ved at ramme de 60 timer, vil du sende en ny chauffør ud til mig med taxa, eller skal jeg have en erstatning for at overtræde reglerne ?”

Situationen vil forekomme, og jeg overlader til arbejdsmarkedsudvalget selv at besvare chaufførens spørgsmål.

Når chaufføren således selv er medvirkende til at reglerne overtrædes, vil han efter dansk ret ikke kunne kræve en godtgørelse, da det er ham selv, som krænker sine rettigheder. Man kan godt frygte, at der vil være vognmænd og chauffører, der falder for fristelsen.

Vi mener kort sagt, at bestemmelserne om erstatning for overtrædelse af reglerne vil motivere arbejdsgiver og arbejdstager til at vælge ”den smarteste løsning”, hvilket jo aldrig kan være hensigten.

Alternativer til en godtgørelse kan være bødestraf efter en traditionel model. En anden mulighed er at lade sanktionen være en del af implementeringen, der kan ske ved kollektiv aftale, således at man på det organiserede arbejdsmarked eventuelt kan aftale at bod for overtrædelse af regelsættet tilfalder en særlig trafiksikkerhedsfond, hvis midler man kan anvende på forsøg og forskning i trafiksikkerhed.

Uretmæssig afskedigelse af en chauffør, der ikke vil overtræde arbejdstidsdirektivet, kræver sanktion, men det findes der jo mekanismer i arbejdsmarkedssystemet til at tage højde herfor, jeg skal her blot nævne mægling mellem fagbevægelse og arbejdsgivere og i sidste ende Afskedigelsesnævnet. Det er således unødvendigt i en dansk lovgivning, at indføje bestemmelser om erstatning og erstatning i forbindelse med uretmæssig afskedigelse. De vil tjene mod formålet, og vi skal derfor anmo-

de Arbejdsmarkedsudvalget om at overveje at fjerne disse bestemmelser, der jo ikke er direkte nævnt i direktivet.

Vi finder også, at § 1, stk. 3 om uorganiseret arbejdsgiveres tilslutning til overenskomstimplementeringen uhensigtsmæssig. En uorganiseret arbejdsgiver, der beskæftiger uorganiserede chauffører, kan let lave en tilslutningsaftale til den overenskomstimplementering, som HTS-A er i gang med at lave. Bag en sådan tiltrædelse vil der bare ikke være et system, der kan opfange overtrædelser. Man sætter sig altså helt udenfor sanktionssystemet, hvis man som uorganiseret arbejdsgiver, der beskæftiger uorganiserede chauffører, får mulighed for at tiltræde overenskomstimplementeringen mellem HTS-A og 3F.

Man kan ikke forvente, at f.eks. 3F vil køre en sag for uorganiserede arbejdstagere, lige så lidt som man kan forvente, at det almindelige retssystem vil gå ind og udmåle en straf i forhold til en overenskomst. Det almindelige retssystem vil jo med god ret kunne henvise til, at det ikke er dets opgave at tolke overenskomster og derfor henvise til Arbejdsretten. Problemet er blot, at en uorganiseret arbejdsgiver og en uorganiseret arbejdstager næppe magter at få en sag bragt for Arbejdsretten. Det vil således være gratis for en uorganiseret arbejdsgiver, der beskæftiger uorganiserede chauffører, at overtræde arbejdstidsdirektivet ved at lave en tilslutningsaftale, hvilket jo ikke er hensigten. Det giver i hvert tilfælde en konkurrenceforvridning til skade for reglernes overholdelse.

Vi beder derfor Arbejdsmarkedsudvalget om nøje at overveje konsekvenserne af § 1, stk. 3 og helst fjerne bestemmelsen, da den ikke er direkte krævet af EU.

Jeg håber, at Arbejdsmarkedsudvalget vil give os ret i, at arbejdstidsdirektivet er byrdefuldt for erhvervet, og vi behøver ikke at indføre nationale bestemmelser, der gør det let for de vognmænd eller chauffører, der måtte ønske at spekulere i omgåelse. Jeg beklager, men disse vognmænd og disses chauffører er i markedet, og allerede i dag overtræder de stort set alle regler til skade for de mange seriøse vognmænd og chauffører, der gerne ser reglerne overholdt for at skabe en god og bæredygtig transportindustri, der er bevidst om færdselssikkerhed og arbejdsmiljø.

Hvis Arbejdsmarkedsudvalget har spørgsmål, er jeg og min delegation gerne til rådighed for besvarelse af disse.

Så afslutningsvis tak fordi, I hørte på os, og jeg håber, vi har gjort indtryk på jer.