

Betænkning afgivet af Arbejdsmarkedsudvalget den 27. april 2005

Betænkning

over

Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

[af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen)]

1. Ændringsforslag

Beskæftigelsesministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 23. februar 2005 og var til 1. behandling den 1. marts 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Arbejdsmarkedsudvalget.

Tidligere behandling

Lovforslaget er en uændret genfremsættelse af lovforslag nr. L 144 fra folketingsåret 2004-05, 1. samling. Udvalget har fået omdelt det materiale, som beskæftigelsesministeren havde sendt til udvalget i forbindelse med behandlingen af L 144. Den 25. februar 2005 sendte beskæftigelsesministeren de indkomne høringssvar og et notat herom af 16. november 2004 til udvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Aktionen Dtf.48,
Arbejdsgiverforeningen HTS,
Fagligt Fælles Forbund og
Lars Ulbæk, København.

Beskæftigelsesministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

Deputationer

Endvidere har aktionen Dtf.48 og arbejdsgiverforeningen HTS mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Samråd

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til beskæftigelsesministeren til mundtlig besvarelse, som ministeren har besvaret i et åbent samråd den 16. marts 2005. Ministeren har efterfølgende sendt udvalget det talepapir, der lå til grund for besvarelsen.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 26 spørgsmål til beskæftigelsesministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. 4 af disse spørgsmål og beskæftigelsesministerens svar herpå er optryk i bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af DF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Enhedslistens og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget stemmer ja til lovforslaget og det stillede ændringsforslag, fordi forslaget medfører forbedringer af langturschaufførers arbejdstidsregler og dermed mulighederne for et rimeligt arbejdsmiljø. Samtidigt vil lovforslaget forbedre trafiksikkerheden.

Men EL og SF må samtidig fremhæve, at lovforslaget på en række områder er fyldt med mangler, som afslører, at ministerens ambitioner med lovforslaget er begrænset til i tykt og i tyndt at følge EU-direktivets minimumskrav og dets forskellige usaglige og u hensigtsmæssige indrømmelser til europæiske vognmandsinteresser på bekostning af chaufførernes arbejdsmiljø og trafiksikkerheden.

Det mest groteske er, at en række chaufførgrupper ikke kan nyde godt af arbejdstidsreglerne, men fortsat kan udsættes for ekstremt lange arbejdsuger. Det gælder f.eks. bybuschauffører og taxichauffører.

Også det faktum, at selvstændige vognmænd ikke omfattes af arbejdstidsreglerne, savner logik. Det betyder, at selvstændige fortsat kan være til fare for trafiksikkerheden på grund af træthed og nedslidning.

EL og SF har ikke kunnet få bare den mindste forklaring på disse problemer af ministeren i forbindelse med udvalgsbehandlingen. Der er altså ingen arbejdsmiljø- eller trafiksikkerhedsmæssig begrundelse.

Samtidig har ministeren afvist at give teknisk bistand til EL's og SF's ønske om at stille ændringsforslag, der kunne rette op på manglerne, med henvisning til, at det skulle være for kompliceret. Det beklager vi dybt, fordi vi hermed ikke har mulighed for en politisk debat om disse spørgsmål.

EL og SF vil derfor fortsat arbejde for forbedringer af chaufførers arbejdsmiljø og forbedringer af trafiksikkerheden med det udgangspunkt, at alle grupper af chauffører og selvstændige vognmænd skal omfattes af arbejdstidsreglerne.

Endelig skal det med, at det er en positiv nyskabelse, at arbejdstidsreglerne i dette forslag er absolutte, og det vil sige, at de også gælder for job ved siden af chaufførjobbet. Med andre ord kan dobbeltjob ikke undergrave princippet om en maksimal ugentlig arbejdstid. Dette princip ønsker EL og SF udbredt til også at omfatte andre grupper, så vi kommer ud over den situation, at hviletidsregler undergraves af, at folk har mere end ét job.

Et *mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget kan ikke acceptere det kraftige indgreb i lønmodtageres frihed, som de bliver udsat for som følge af EU-direktivet.

Den måde, direktivet bliver implementeret på, betyder, at chaufførerne som den eneste lønmodtagergruppe ved lov bliver pålagt at indberette til deres arbejdsgiver, hvis de har et bijob. Det indebærer, at deres arbejdsgiver i så fald skal modregne disse timer i deres faste arbejdstid, og at chaufførerne således skal arbejde disse timer færre for deres faste arbejdsgiver.

Dansk Folkeparti finder, at dette er et kraftigt indgreb i den personlige frihed til selv at planlægge ens arbejdsliv – en personlig frihed, som regeringen normalt sætter meget højt, og en frihed, som man ikke kunne forestille sig, at en borgerlig regering ville røre ved. Samtidig er det et kraftigt angreb på den danske aftalemodel fra EU's side. EU-direktivet er et skridt i retning af et indre arbejdsmarked i EU og en kraftig beskæring af den danske lønmodtagers frihed.

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *beskæftigelsesministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af DF):

Til § 10

1) Paragraffen affattes således:

»§ 10. Loven træder i kraft den 1. juli 2005.«

[Ændret ikrafttræden]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

På baggrund af folketingsvalget den 8. februar 2005 og for at sikre en betryggende behandling af lovforslaget i Folketinget er det nødvendigt at udskyde tidspunktet for lovens ikrafttræden. Det foreslås derfor, at loven træder i kraft den 1. juli 2005. Det betyder, at loven træder i kraft lidt senere i forhold til den frist, som er fastsat for at implementere direktivet i medlemsstaterne, nemlig den 23. marts 2005. Det tilsigtes samtidig med den udskudte ikrafttræden at give arbejdsmarkedets parter en rimelig tid til at udnytte adgangen til i stedet at implementere direktivet ved overenskomst.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Charlotte Antonsen (V) Erling Bonnesen (V) fmd. Tina Nedergaard (V) Marion Pedersen (V)

Jens Vibjerg (V) Bent Bøgsted (DF) Colette L. Brix (DF) Jakob Axel Nielsen (KF)

Tom Behnke (KF) Anne-Marie Meldgaard (S) Kim Mortensen (S) nfmd. Thomas Adelskov (S)

Lone Møller (S) Mogens Jensen (S) Elisabeth Geday (RV) Ole Sohn (SF)

Jørgen Arbo-Bæhr (EL)

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Oversigt over bilag vedrørende L 19

Bilagsnr.	Titel
1	Materiale omdelt på L 144 i folketingsåret 2004-05, 1.samling
2	Materiale fra Dft48
3	Henvendelse af 23/2-05 fra Dtf48
4	Hørings svar og høringsnotat, fra beskæftigelsesministeren
5	Henvendelse af 25/2 05 fra Fagligt Fælles Forbund
6	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
8	Pressemeddelelse om åbent samråd om lønmodtagere i vejtransportsektoren
9	Henvendelse af 15/3-05 fra Lars Ulbæk
10	Materiale modtaget den 16/3-05 fra aktionen Dtf48
11	Talepapir fra arbejdsgiverforeningen HTS i forbindelse med foretræde den 16. marts 2005
12	1. udkast til betænkning
13	Ændringsforslag, fra beskæftigelsesministeren
14	Undersøgelse af status for implementering af direktiv 2002/15/EF, fra beskæftigelsesministeren
15	2. udkast til betænkning
16	3. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 19

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 23/2-05 fra Dtf.48, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelse af 17/1-05 fra HTS, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om ministerens kommentar til henvendelse af 25/2-05 fra Fagligt Fælles Forbund, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvad forskellen er på den rutine, en selvstændig selvkørende vognmand og en chaffør har, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvad baggrunden er for, at tivoli- og tankvogne ikke er omfattet af direktivet, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå

-
- 6 Spm., om 48 timers arbejde over en 4-måneders-periode giver chaufførerne bedre helbred, når der er tale om et gennemsnit, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm., om ministeren finder det forsvarligt at sætte 5.000 nye chauffører på gaden med 48 t under sædet, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, hvordan ministeren mener at branchen vil overleve, når chaufførernes fleksibilitet forsvinder, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om oplysning af andre grupper af lønmodtagere i Danmark, der skal stå til regnskab over for deres arbejdsgivere for, hvad de foretager sig i deres fritid, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om at redegøre for, hvilke arbejdsmiljømæssige og trafikikkerhedsmæssige begrundelser der er for at undtage de nedennævnte grupper fra loven, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om oversendelse af talepapir fra samrådet den 16. marts 2005 om samrådsspørgsmål A, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om sikring mod konkurrence fra ikkeorganiserede vognmænd, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om revision af listen over ikkeomfattede køretøjer, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om kommentar til henvendelse af 15/3-05 fra Lars Ulbæk, København, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvor i direktivet der ligger den forøgelse af sikkerheden, som næsten alle partier henholder sig, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om baggrunden for, at biler under 3.500 kg er undtaget fra direktivet, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om organisationer, der er blevet hørt vedrørende lovforslaget, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm., om der er taget højde for, at behovet for p-pladser vil stige, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvem der skal kontrollere, at de nye regler vedrørende opgørelse af arbejdstid bliver overholdt, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om ikkeplanlagte pauser kan trækkes fra i arbejdstiden, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om ferie og feriefridage kan regnes som fritid, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm., om direktivet strider imod menneskerettighederne, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå

- 23 Spm. om ændringsforslag, der indebærer, at selvstændige chauffører omfattes af loven, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om, hvorfor inddragelse af selvstændige chauffører er umuligt for beskæftigelsesministeriet, når det kan lade sig gøre for Kommissionen i 2007, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om, hvorfor det er uhensigtsmæssigt at lade udkørte selvstændige chauffører omfatte af loven, bare fordi den muligvis skal ændres i 2007, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag, til beskæftigelsesministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 19

Samrådspm.nr.

Titel

- A Samrådspm. om årsagen til, at chauffører skal indberette, hvad de laver i deres fritid, til den vognmand, de er ansat hos, til beskæftigelsesministeren

4 af udvalgets spørgsmål til beskæftigelsesministeren og dennes svar herpå

Spørgsmålene og svarene er optrykt er ønske fra EL.

Spørgsmål 4:

Hvad er forskellen på den rutine en selvstændig selvkørende vognmand og en chauffør har? Finder ministeren, at selvstændige vognmænd er mere rutinerede end chaufførerne, da det foreslås, at de foreslåede regler først skal træde i kraft for de selvstændige efter 4 år?

Svar:

Jeg ved ikke, om selvstændige vognmænd generelt har mere eller mindre rutine end ansatte chauffører. Når direktivet, der ligger til grund for L 19, i artikel 2, stk. 1, fastslår, at direktivet først finder anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009, er årsagen ikke forskel i rutinen vognmand og chauffør imellem, men at konsekvenserne af, at der ikke findes arbejdstidsregler for selvstændige chauffører, først skal analyseres.

At lade selvstændige vognmænd være omfattet af loven allerede fra den 23. marts 2005 ville være en markant fravigelse af princippet minimumsimplementering.

Det er desuden min umiddelbare opfattelse, at hverken direktivet eller lovens regler uden videre kan anvendes på selvstændige vognmænd. For eksempel savnes der stillingtagen til, hvorledes arbejdstiden som selvstændig skal kunne kontrolleres – en (selv-)registrering for den selvstændige giver ikke uden videre mening. Det er derfor fornuftigt, når direktivet bestemmer, at Kommissionen forud for 2009 må se nærmere herpå og senest i 2007 fremsætte forslag til, hvordan reglerne for selvstændige kan udformes. Vi får derfor lejlighed til senere at vende tilbage til dette spørgsmål. Indtil videre vil selvstændige vognmænd dog fortsat – som nu – være omfattet af de generelle køre-/hviletidsregler.

Spørgsmål 5:

Hvad er baggrunde for, at f.eks. tivoli- og tankvogne ikke er omfattet af direktivet?

Svar:

Baggrunden for, at mobile lønmodtagere, der deltager i bestemte transporter, ikke er omfattet af direktivets regler, er, at de pågældende transporter er undtaget fra ”køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde. fx er køretøjer, der bruges til transport af cirkus- og tivoliudstyr” og ”køretøjer, der bruges til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælkespande eller af mælkeprodukter til foderbrug” undtaget fra køre- og hviletidsreglerne i Forordning 3820/85 af 20. december 1985 og i AETR-overenskomsten.

Direktivets anvendelsesområde er afgrænset til de lønmodtagere, der deltager i de af forordningen eller AETR-overenskomsten omfattede transporter, og der er således ikke i forbindelse med udformningen af direktivet tilføjet eller undtaget yderligere transporter. Direktivets anvendelsesområde er på dette punkt direkte afledt af forordningens eller overenskomstens anvendelsesområde.

Det kan konstateres, at det især har været køretøjernes indretning og faktiske anvendelse, der har været lagt vægt på ved fastlæggelsen af, hvilke transporter forordningen eller overenskomsten skulle regulere. Køretøjer, der anvendes til typiske myndighedsopgaver, herunder forsvarrets og ordens-

magtens køretøjer, er således undtaget, mens køretøjer, der anvendes eller er indrettet til langvejsbefordring af et større antal personer eller en større mængde gods erhvervsmæssigt, er kernen i køre- og hviletidsreglernes anvendelsesområde.

Det kan være svært at forklare, hvorfor netop lønmodtagere på tivoli- og mælkeindsamlingstransporter ikke er omfattede af direktivets arbejdstidsregler, men baggrunden herfor er altså forordningens eller overenskomstens regler. I den forbindelse kan det nævnes, at Justitsministeriets, under hvis ressort forordningen og overenskomsten hører, har oplyst, at det i EU-regi for øjeblikket er under overvejelse at opdatere nævnte regelsæt, herunder listen over undtagne transportere.

Spørgsmål 24:

I ministerens svar på L 19 – spørgsmål 23 beskriver ministeren, hvordan kommissionen i 2007 vil fremsætte forslag om inddragelse af selvstændige chauffører. Samtidig forklarer ministeren, at han ikke kan se, hvorledes der kan udformes ændringsforslag til lovforslaget, der i dag inddrager de selvstændige. Vil ministeren forklare, hvorfor det der i dag er umuligt for Beskæftigelsesministeriet, kan lade sig gøre for kommissionen i 2007?

Svar:

For god ordens skyld skal jeg præcisere, at det nok kan lade sig gøre at inddrage selvstændige under L 19, men at jeg ikke på nuværende tidspunkt kan give et forsvarligt bud herpå.

Det skyldes, at sådanne arbejdstidsregler for selvstændige vil være forbundet både med helt principielle overvejelser - som jeg allerede har redegjort for i mit svar på L 19 – spørgsmål 4, og en række problemstillinger, som det nuværende lovforslag ikke har taget højde for, jf. mit svar på L 19 – spørgsmål 23.

En udvidelse af lovens anvendelsesområde på dette punkt vil kræve et større teknisk udredningsarbejde. Det er derfor min opfattelse, at det fornuftigste vil være at afvente det udredningsarbejde, som allerede med direktivet er iværksat i EU-regi og samtidig er inden for en overskuelig tidshorisont.

Spørgsmål 26:

Af ministerens svar på L 19 – spørgsmål 10 fremgår det, at der ikke er nogen trafiksikkerheds- eller arbejdsmiljømæssige grunde til at undtage en række nævnte grupper fra loven. Vil ministeren fastholde, at disse grupper ikke skal omfattes af loven? Hvis det er tilfældet, anmodes ministeren om at yde teknisk bistand til udarbejdelse af ændringsforslag.

Svar:

For så vidt angår at inddrage selvstændige under lovforslaget kan jeg henvise mig til mine svar på L 19 – spørgsmål 4, 23 og 24, hvor jeg mener allerede at have besvaret denne del af spørgsmålet.

Med hensyn til at udvide lovens anvendelsesområde til at omfatte andre mobile lønmodtagere, fx i taxa- og bybustrafik, mener jeg umiddelbart, at det vil være en dårlig idé.

Anvendelsesområdet for direktiv 2002/15/EF, der ligger til grund for L 19, er afgrænset med udgangspunkt i de transportere, som køre- og hviletidsforordningen regulerer, og at inddrage lønmodtagergrupper, der er omfattet af et andet direktiv og som ikke er i berøring med forordningen, under L 19 vil være et brud med regelsættens indbyrdes systematik og meget svært at gennemføre i praksis. Jeg vil i den forbindelse henvise til diagrammet med tilhørende forklaring, der indgik i mit svar på L 19 - spørgsmål 11, hvoraf det fremgår, at der er vandtætte skotter mellem anvendelsesområdet for direktiv 2002/15 og anvendelsesområdet for direktiv 2003/88.

Udover at det vil være meget kompliceret og meget lidt operationelt, hvis andre lønmodtagergrupper skal omfattes af L 19, vil en udvidelse af anvendelsesområdet være et brud med princippet om minimumsimplementering, som netop tilsigter, at loven ikke skal gå videre end det underliggende direktiv.

Jeg ser mig på den baggrund ikke i stand til at give et forsvarligt bud på et ændringsforslag som skitseret.