

Lovforslag nr. L 144. Fremsat den 15. december 2004 af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen)

Forslag

til

Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren¹⁾

§ 1. Denne lov finder anvendelse for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Stk. 2. Denne lovs § 3, stk. 1, 2 og 5 samt §§ 4, 5, 6 og 9 finder dog ikke anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, angivne rettigheder.

Stk. 3. For lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 2 nævnte rettigheder, finder § 3, stk. 1, 2 og 5, samt §§ 4, 5, 6 og 9 ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angiven kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat.

§ 2. Ved en lønmodtager forstås i denne lov en person, der modtager vederlag for personligt arbejde i tjenesteforhold.

Stk. 2. Ved en mobil lønmodtager forstås i denne lov en lønmodtager, som er en del af det kørende personale, og som beskæftiges af en virksomhed, der for fremmed eller egen regning udfører personbefordring ad vej eller vejgods-transport.

Stk. 3. Ved arbejdstid forstås i denne lov det tidsrum, hvor lønmodtageren er på sin arbejds-

plads og står til arbejdsgiverens disposition under udførelse af sin beskæftigelse eller sine opgaver. Pauser, hviletid og rådighedstid, som defineret i stk. 4, medregnes ikke til arbejdstiden, hvis arbejdsmarkedets parter ikke via kollektiv overenskomst har indgået aftale om kompensati-on for eller begrænsning af rådighedstid.

Stk. 4. Ved rådighedstid forstås i denne lov andre tidsrum end pauser og hviletid, hvor den mobile lønmodtager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være parat til at udføre arbejdsopgaver, herunder at genoptage kørslen, ved en eventuel anmodning herom. For at et tidsrum kan betragtes som rådighedstid er det en betingelse, at den mobile lønmodtager på forhånd har kendskab til placeringen af disse tidsrum og den forventede varighed heraf. For mobile lønmodtagere, der kører i hold, er den tid, der under kørslen tilbringes ved siden af føreren eller i køje, rådighedstid.

Stk. 5. Ved natperiode forstås i denne lov tidsrummet mellem kl. 01.00 og 05.00, medmindre det ved kollektiv overenskomst er fastsat, at et andet tidsrum på 4 timer mellem kl. 00.00 og 07.00 skal betragtes som natperiode.

Stk. 6. Ved natarbejde forstås i denne lov alt arbejde, der udføres i natperioden.

§ 3. Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid må ikke overstige 48 timer beregnet over en periode på 4 måneder. Der kan desuden højst arbejdes 60 timer i en enkelt uge, medmindre der er tale om vejtransporter, der er omfattet af artikel

¹⁾ Loven gennemfører Rådets direktiv nr. 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, (EF-Tidende 2002 L 80, s. 35). Direktivet vil blive optrykt som bilag til loven.

6, stk. 1, afsnit 4 og 5 i forordning (EØF) 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit.

Stk. 2. Hvis den mobile lønmodtager udfører arbejde for mere end en arbejdsgiver, medregnes det arbejde, der er udført for andre arbejdsgivere, ved opgørelsen af den ugentlige arbejdstid.

Stk. 3. Den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal registrere arbejdstiden for mobile lønmodtagere. Arbejdsgiveren skal skriftligt anmode den mobile lønmodtager om at aflægge regnskab for arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver, og den mobile lønmodtager skal skriftligt give arbejdsgiver oplysning herom.

Stk. 4. Den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal opbevare de i stk. 3 nævnte oplysninger i to år efter udløbet af den periode, der udgør grundlaget for beregningen af den mobile lønmodtagers gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

Stk. 5. Den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal udlevere en kopi af de registrerede oplysninger til den mobile lønmodtager, hvis denne anmoder herom.

§ 4. Mobile lønmodtagere må ikke arbejde mere end 6 timer i træk uden pauser.

Stk. 2. Arbejdet skal afbrydes med en pause med en samlet længde på mindst:

- 1) 30 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på 6 til 9 timer.
- 2) 45 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på mere end 9 timer.

Stk. 3. Pauserne kan opdeles i perioder, dog ikke i tidsrum under 15 minutter.

Stk. 4. Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten om pauser i kørslen for førere finder samtidig anvendelse.

§ 5. Bestemmelserne om hviletid for førere i forordning (EØF) nr. 3820/85 eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i AETR-overenskomsten finder også anvendelse på andre mobile lønmodtagere, der er omfattede af denne lov.

§ 6. Mobile lønmodtageres daglige arbejdstid må ikke overstige 10 timer indenfor et tidsrum på 24 timer, hvor der udføres natarbejde.

§ 7. En lønmodtager, hvis rettigheder i henhold til denne lov er krænkede, kan tilkendes en godtgørelse.

Stk. 2. Afskediges en lønmodtager, fordi denne har rejst krav i henhold til denne lov, skal arbejdsgiveren betale en godtgørelse.

Stk. 3. For lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til den i stk. 1 nævnte, eller sager om en godtgørelse for en afskedigelse svarende til den i stk. 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.

§ 8. Overtrædelse af § 3, stk. 3 og 4, straffes med bøde.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 9. Beskæftigelsesministeren kan efter forhandlinger med arbejdsmarkedets parter fastsætte nærmere regler vedrørende udnyttelse af de i direktivet indeholdte undtagelsesmuligheder.

§ 10. Loven træder i kraft den 23. marts 2005.

§ 11. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden

Lovforslaget gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 (EF-Tidende 2002 L 80, s. 35) om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, i det følgende kaldet direktivet. Direktivet er optrykt som bilag A til dette lovforslag og vil blive optrykt som bilag til loven.

Det fremgår såvel af flere af direktivets indledende betragtninger som af artikel 1, at en regulering af arbejdstiden inden for vejtransportsektoren har tre hovedformål. For det første er det et mål, at beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for de mobile lønmodtagere, som direktivet omhandler, forbedres. For det andet skal direktivet medvirke til, at færdselssikkerheden øges. Og for det tredje har direktivet som mål at skabe mere ensartede konkurrencevilkår i vejtransportsektoren.

Udgangspunktet i bestræbelserne for at nå disse mål har været den eksisterende regulering af vejtransportsektoren i form af AETR-overenskomsten (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport) og Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 (EF-Tidende 1985 L 370, s. 1) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, som direktivet bygger på. Begge disse regelsæt, der indholdsmæssigt ligner hinanden, har i henhold til direktivets artikel 2, stk. 4, forrang frem for direktivet, som dog omfatter flere personer og også regulerer andre områder end de to nævnte regelsæt.

Direktivet gælder for mobile lønmodtagere, der deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordningen eller AETR-overenskomsten, og inden beskrivelsen af direktivets indhold og lovforslagets struktur vil der blive gjort rede for, hvilke vejtransportaktiviteter der er omfattet af forordning og AETR-overenskomst. Udgangspunktet for denne beskrivelse af grundlaget for afgrænsningen af, hvilke lønmodtagere direktivet omfatter, er forordningens bestemmel-

ser, idet direktivets henvisninger til AETR-overenskomsten alene er subsidiære.

Forordningen er optrykt som bilag til bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport.

2. De omfattede vejtransporter

Geografisk finder direktivet anvendelse ved visse vejtransporter i Danmark og inden for EU og EØS samt til og fra (eller i transit gennem) de øvrige tilsluttede tredjelande. Forordningen dækker transport indenfor fællesskabet. Udgangspunktet for AETR-overenskomsten er, at denne geografisk finder anvendelse ved de omfattede vejtransporter i forhold til tredjelande, som ikke er med i EU og EØS. Det er i øvrigt for begge regelsæt en forudsætning, at de omfattede køretøjer er dansk indregistrerede eller indregistreret i et andet medlemsland eller tilsluttet tredjeland.

Ved vejtransport forstås efter begge regelsæt al kørsel på offentlig vej med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj, jf. artikel 1, stk. 1, og artikel 2, stk. 1, i forordningen, samt overenskomstens artikel 1, litra g. Ved køretøjer forstås som udgangspunkt alle motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne og sættevogne, jf. forordningens artikel 1, stk. 2, og tilsvarende overenskomstens artikel 1, litra a.

En række køretøjer er imidlertid undtaget fra forordningens og overenskomstens regler. Dette gælder:

- køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons;
- køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til befordring af højst ni personer, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;
- køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km;
- køretøjer, hvis hastighed ikke må overstige 30 km/time;
- køretøjer, der benyttes af forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, eller køretøjer, som er under disses kontrol;

- 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-

F. t. l. vedr. arbejdstid for mobile lønmodtagere m.v.

bevare registreringer af den mobile lønmodtagers samlede arbejdstid i op til 2½ år.

Hensigten med at indføre et sådant absolut loft og et registreringssystem i tilknytning er, at mobile lønmodtagere ikke deltager i vejtransporter, hvis de på grund af fx et fuldtidsjob ved siden af er for trætte til, at det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt. Loftet og registreringsforpligtelsen kan ses som konkrete udslag af den bag direktivet liggende erkendelse af, at det ikke blot er køretiden, men også på det mere overordnede plan de arbejdsmæssige rammer for mobile lønmodtagere, der har betydning for trafikikkerheden på vejene.

4. Lovforslaget

Den tætte sammenhæng mellem direktivet og forordning/AETR-overenskomst indebærer blandt andet, at direktivets definitioner, systematik og fx tidsrum og talmæssige angivelser i vid udstrækning er forskellige fra de tilsvarende i det generelle arbejdstidsdirektiv, da direktivets kontekst er trafikal. Forskellighederne er hovedårsagen til, at direktivet implementeres via et separat lovforslag og ikke igennem et lovforslag, der ændrer lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, idet en implementering af direktivet på sidst nævnte måde ville betyde, at én samlet lov om arbejdstid ville blive ganske uoverskuelig og lidet operationel. Dog er lovforslagets bestemmelser i det omfang, det har været muligt, udformet på samme måde som de tilsvarende bestemmelser i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004, da der i begge tilfælde er tale om regulering af arbejdstid, og da begge regelsæt i visse tilfælde vil være af relevans i forhold til den samme lønmodtager.

Lovforslaget ligger også på andre områder i forlængelse af gældende arbejdsmarkedsløvgivning, da udgangspunktet har været minimumsimplementering af det tilgrundliggende direktiv, og da lovforslaget i videst muligt omfang giver arbejdsmarkedets parter adgang til at gennemføre direktivet ved kollektiv overenskomst. Lovforslaget fastsætter, at lønmodtagere, der er sikret de i direktivet indeholdte rettigheder enten via en skriftlig aftale, som henviser til en på virksomheden gældende overenskomst, eller direkte i medfør af en kollektiv overenskomst, ikke er omfattede af de bestemmelser af lovforslaget, der gennemfører de pågældende rettigheder.

Det er således alene de bestemmelser i direktivet, der omhandler oplysnings- og registreringsforpligtelsen i relation til det absolutte loft på 48 timers arbejde i gennemsnit om ugen, der ikke i henhold til lovforsla-

get kan gennemføres via kollektiv overenskomst. Det skyldes, at der alene er tale om pligter, der – fortrinsvis af trafikikkerhedshensyn – pålægges den mobile lønmodtager og dennes arbejdsgiver, og ikke om rettigheder, der modsvarer pligterne og er egnede til håndhævelse i det fagretlige system. At lovforslaget opererer med bødestraf, såfremt netop pligterne i relation til registreringer af den mobile lønmodtagers arbejdstid ikke opfyldes, er også udtryk for, at hensynerne bag det absolutte loft på 48 arbejdstimer i gennemsnit om ugen og den tilknyttede registrerings- og oplysningspligt ikke alene angår beskyttelsen af den enkelte lønmodtager, men at der bestemt også ligger andre samfundsmæssige interesser bag indførelsen af sådanne regler.

Udover at fastsætte regler om maksimal ugentlig arbejdstid og en registrerings- og oplysningspligt i den forbindelse indeholder lovforslaget materielle bestemmelser om pauser, hviletid og maksimal daglig arbejdstid ved natarbejde, og mens mobile lønmodtagere, der ikke som førere er omfattet af forordningens eller AETR-overenskomstens bestemmelser, hidtil alene har kunnet henholde sig til eventuelle overenskomstbestemmelser herom, er der for føreres vedkommende tale om regulering, der supplerer og kompletterer eksisterende regler. Sager om krænkelse af de rettigheder, mobile lønmodtagere i medfør af lovforslaget får, kan indbringes for domstolene, som efter omstændighederne vil kunne tilkende lønmodtageren en godtgørelse.

5. Forholdet til anden lovgivning

Af direktivets artikel 2, stk. 4, fremgår, at direktivet supplerer forordningen og om nødvendigt AETR-overenskomsten, som begge har forrang i forhold til direktivet, og af artikel 2, stk. 3, ses, at direktivet har forrang i forhold til relevante bestemmelser i det generelle arbejdstidsdirektiv i det omfang, direktivet indeholder mere specifikke bestemmelser vedrørende mobile arbejdstagere indenfor vejtransport. Dette forhold mellem reguleringsinstrumenterne på fællesskabsplan må nødvendigvis slå igennem også på nationalt plan, og i det omfang, lønmodtagere er omfattet af bestemmelserne i dette lovforslag, vil de ikke være omfattede af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet; de to love vil i videst muligt omfang skulle anvendes komplementært.

Det betyder, at lønmodtagere, der udelukkende arbejder mobilt med vejtransport, som er omfattet af forordning eller AETR-overenskomst, ikke kommer i berøring med lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet overhovedet, mens lønmodtagere,

der både arbejder mobilt med vejtransport og har andet arbejde, vil være omfattet af beskyttelsesreglerne i begge regelsæt, men vil skulle henholde sig til bestemmelserne i nærværende lovforslag, hvis de to regelsæts bestemmelser skulle komme i konflikt med hinanden.

Hvis en lønmodtager eksempelvis kører lastbil mandag og tirsdag og gør rent om natten i samme virksomhed fra onsdag til fredag, skal lønmodtageren fx holde pauser i arbejdstiden i henhold til nærværende lovforslag - og i henhold til forordningens bestemmelser om pauser i køretiden - om mandagen og om tirsdagen, mens reglerne om pauser i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet anvendes på arbejdet på de øvrige dage. Lønmodtageren skal på grund af natarbejdet med rengøring tilbydes gratis helbredskontrol i henhold til § 6 i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, selvom nærværende lovforslag ikke giver den mobile lønmodtager en tilsvarende ret. En hybrid lønmodtager har krav på ugentlig hviletid i henhold til både nærværende lovforslag og Arbejdstilsynets bekendtgørelse om hviletid og fridøgn, hvorved de for lønmodtageren gunstigste regler vil slå igennem, men hvis det ikke skulle være muligt at opfylde begge regelsæts bestemmelser om ugentlig hviletid, vil reglerne i nærværende lovforslag dog have forrang. En sådan situation, hvor det ikke er muligt at opfylde begge regelsæt, vil imidlertid sjældent opstå i praksis.

Lønmodtagere, der har to eller flere ansættelsesforhold, omfattes af de arbejdstidsregler, der er relevante i hvert de pågældende ansættelsesforhold, og hvis der ikke arbejdes hybridt i nogen af ansættelsesforholdene, vil der ikke opstå en situation, hvor en arbejdsgiver skal forholde sig til begge regelsæt. Den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal ud fra ikke mindst trafikikkerhedsmæssige hensyn sørge for, at den mobile lønmodtager ikke arbejder mere end 48 timer i gennemsnit om ugen alt i alt, men er naturligvis ikke derved forpligtet til at sikre, at reglerne overholdes i et andet ansættelsesforhold.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at medføre væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner. Den med lovforslaget tilsigtede forbedring af trafikikkerheden vil muligvis have en lille positiv virkning på den offentlige økonomi.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vil have økonomiske og administrative konsekvenser for den del af erhvervslivet, der for egen eller fremmed regning udfører de af lovforslaget omfattede vejtransporter. Administrativt vil lovforslaget i første omgang betyde, at samtlige mobile lønmodtagere, der allerede er ansat senest ved lovens ikrafttræden 23. marts 2005 skal instrueres skriftligt om pligten til at aflægge regnskab for arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver, og at mobile lønmodtagere, der senere bliver ansat senest ved tiltrædelsen skal have en sådan instruktion.

Da der ikke foreligger oplysning om, i hvilket omfang mobile lønmodtagere tillige arbejder for andre arbejdsgivere, er det meget vanskeligt at angive det antal mobile lønmodtagere, der herefter vil skulle aflægge regnskab for arbejde udført for andre arbejdsgivere, og dermed udstrækningen af de mobile lønmodtageres arbejdsgiveres registreringsforpligtelse. At lovforslagets oplysnings- og registreringsforpligtelse vil have visse konsekvenser navnlig i administrativ henseende, kan der dog ikke være tvivl om, men da direktivet skal gennemføres i samtlige medlemsstater, vil den danske vejtransportsektor ikke blive stillet ringere i forhold til konkurrenterne på europæisk plan.

Indførelsen af arbejdstidsbestemmelser i vejtransportsektoren vil også i øvrigt have økonomiske og administrative konsekvenser, men også uden at tage oplysnings- og registreringsforpligtelsen i betragtning er det svært at komme med et præcist skøn over virkningerne af lovforslaget i praksis, herunder udgifterne forbundet med lovforslagets forskellige elementer, ikke mindst da det ikke er klart, i hvilket omfang muligheden for at implementere direktivet gennem kollektivt overenskomst vil blive udnyttet.

Lovforslaget er forelagt et virksomhedspanel med henblik på en undersøgelse af de administrative konsekvenser. Resultatet fra virksomhedspanelet fremsendes til Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg, så snart det foreligger.

Forslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes at have positive konsekvenser for trafikikkerheden og mobile lønmodtageres sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget implementerer Rådets direktiv af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Direk-

tivet skal være gennemført senest den 23. marts 2005. Lovforslaget går ikke videre end direktivet.

Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Landsorganisationen i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Akademikernes Centralorganisation, Fi-

nanssektorens Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagbevægelse, Kristelig Arbejdsgiverforening, Ledernes Hovedorganisation, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, HTS Arbejdsgiverforeningen, Specialarbejderforbundet i Danmark, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Københavns og Frederiksberg kommuner, Centralorganisationernes Fællesudvalg og Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte.

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive Konsekvenser / mindredgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative Konsekvenser / merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Måske	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ja, afhængig af resultatet af virksomhedspanelets undersøgelse, se feltet nedenfor.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget er forelagt et virksomhedspanel med henblik på en undersøgelse af de administrative konsekvenser. Resultatet fra virksomhedspanelet fremsendes til Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg, så snart det foreligger.
Miljømæssige konsekvenser	Måske	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ja, for mobile lønmodtagere.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer Rådets direktiv af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Lovforslaget går ikke videre end direktivet.	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til lovforslagets titel

Ved valg af forslagets titel er der lagt vægt på, at titlen præcist og nogenlunde mundret beskriver lovens sigte og indhold.

Til § 1

Det foreslås, at lovens anvendelsesområde afgrænses i § 1. I bestemmelsens første stykke foreslås det fastslået, at deltagelse i de vejtransportaktiviteter, der er reguleret i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område indenfor vejtransport, er afgørende for, om en mobil lønmodtager er omfattet af loven. Det ses af 1. pkt. i direktivets artikel 2, stk. 1, at det er de af forordningen eller, hvis den ikke finder anvendelse, de af AETR-overenskomsten omfattede

former for vejtransport, som afgrænsningen af de af direktivet omfattede mobile lønmodtagere er baseret på. Der henvises til beskrivelsen af, hvilke vejtransporter forordningen og overenskomsten omfatter, i de almindelige bemærkninger. Direktivets artikel 2, stk. 1 skal fortolkes således, at direktivets anvendelighed ikke alene er et spørgsmål om, hvorvidt virksomheden deltager i de af forordningen eller AETR-overenskomsten omfattede vejtransportaktiviteter, men at den enkelte mobile lønmodtagers deltagelse heri også er en nødvendig betingelse for, at den mobile lønmodtager omfattes af direktivets bestemmelser.

Selvom hjælpere og konduktører også er nævnt i forordningen, er det først og fremmest førere, denne og AETR-overenskomsten fastsætter bestemmelser for. Førere må da også betegnes som typiske mobile lønmodtagere i direktivets forstand, men eftersom det er deltagelse i de relevante vejtransportaktiviteter, der

er betingelsen for at være omfattet af direktivet og loven, vil også lønmodtagere, der tager del i en transport uden at have opgaver som chauffør, være omfattet af vejtransportsektorens særlige arbejdstidsregler. Derfor skal arbejdstiden for medfølgende flytemænd, rejseguides, mekanikere og andre, der falder ind under definitionen af en mobil lønmodtager, tilrettelægges efter samme regler som gælder for føreren af et køretøj, der anvendes til en af forordningen eller eventuelt af AETR-overenskomsten omfattet transport.

Lønmodtagere, der ikke er mobile, er ikke omfattet af vejtransportsektorens særlige regelsæt, men vil i stedet være omfattet af de almindelige arbejdstidsregler. Kontorpersonalet i et spedititionsfirma vil eksempelvis være omfattet af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet eller en overenskomst, der sikrer lønmodtagerne tilsvarende rettigheder gennem implementering af det for nævnte lov tilgrundliggende direktiv.

Mobile lønmodtagere vil efter omstændighederne kunne komme i berøring med såvel de særlige arbejdstidsregler for vejtransportsektoren som de generelle arbejdstidsregler, eksempelvis hvis en lønmodtager den ene dag deltager i en vejtransport, der er omfattet af forordningen, og den anden dag deltager i en transport, der ikke er omfattet af forordningen. En sådan lønmodtager vil være omfattet af de regler, der knytter sig til den konkrete arbejdsopgave, men i tilfælde, hvor begge regelsæt i princippet kunne anvendes i forhold til lønmodtageren, vil det i de sjældne tilfælde, hvor der kan opstå konflikt mellem regelsættene under henvisning til § 1, stk. 3 i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet være de specielle regler vedrørende vejtransportsektoren, der gælder.

I bestemmelsens andet stykke foreslås, at de bestemmelser i loven, der giver lønmodtagerne de i direktivet indeholdte rettigheder, ikke gælder for lønmodtagere, som er sikret disse rettigheder i medfør af kollektiv overenskomst. Den kollektive overenskomst kan være indgået før lovens ikrafttræden eller på et senere tidspunkt. Kravet om, at overenskomsten skal sikre lønmodtageren de i direktivet angivne rettigheder, betyder også, at det ved kollektiv overenskomst kan besluttes at udnytte direktivets undtagelsesmuligheder.

I bestemmelsens tredje stykke foreslås, at ikke-overenskomstansatte lønmodtagere, der er ansat på en virksomhed, der er delvis overenskomstdækket, og som indgår en skriftlig aftale med arbejdsgiveren om, at overenskomsten, som er gældende for andre medarbejdere på virksomheden, og som sikrer lønmodtageren de i stk. 2 nævnte rettigheder, også er gældende for

dem, ikke er omfattet af de bestemmelser i loven, der giver lønmodtagerne de i direktivet indeholdte rettigheder.

Det forudsættes, at lønmodtageren får kopi af de relevante overenskomstbestemmelser.

Til § 2

I § 2 foreslås en række definitioner.

I bestemmelsens første stykke foreslås det således at indsætte en definition af lønmodtagerbegrebet. Definitionen svarer til den nu sædvanlige definition i den arbejdsretlige lovgivning, jf. ferieloven, lov om arbejdsgivers pligt til at underrette lønmodtager om vilkårene for ansættelsesforholdet og lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet.

I bestemmelsens andet stykke foreslås det at definere en mobil lønmodtager i overensstemmelse med direktivets artikel 3, litra d, som en lønmodtager, der er ansat i en virksomhed, der befordrer personer eller gods på vejene, og som i modsætning til en stationær ansat er involveret i selve kørslen. At lønmodtageren skal være ansat i en virksomhed, der for fremmed eller egen regning udfører vejtransporter, indebærer, at fx lønmodtagere, der som ansatte i virksomheden, som transporten udføres for, følger med transporten for at sikre det befragtede, ikke skal betragtes som mobile lønmodtagere i denne lovs forstand. En ansat på et stutteri, som lejlighedsvis følger med på en hestetransport for at berolige hesten, omfattes ikke af definitionen af en mobil lønmodtager og dermed ikke af vejtransportsektorens særlige arbejdstidsregler.

I bestemmelsens tredje stykke foreslås det at definere arbejdstid i overensstemmelse med direktivets artikel 3, litra a, som det tidsrum, hvori lønmodtageren er på arbejde, til arbejdsgivers disposition og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter. Arbejdstiden omfatter den tid, der bruges på typiske arbejdsopgaver som kørsel og af- og pålæsning, men herudover indgår perioder, hvor den mobile lønmodtager skal forblive på sin arbejdsplads og være klar til at udføre sine arbejdsopgaver, og perioder med specifikke opgaver, eksempelvis ventetid af ikke på forhånd kendt varighed. Rådighedstid, som defineret i stk. 4, regnes i lighed med hviletid og pauser ikke med i arbejdstiden, medmindre arbejdsmarkedets parter i en kollektiv overenskomst har aftalt kompensation for eller begrænsning af rådighedstiden, og det slås dermed fast, at eksempelvis allerede indgåede overenskomster, der måtte indeholde bestemmelser om konvertering af rådighedstid til arbejdstid i visse situationer, fortsat vil kunne anvendes efter deres ordlyd.

I bestemmelsens fjerde stykke foreslås rådighedstid defineret i overensstemmelse med direktivets artikel 3, litra b som tidsrum, hvor lønmodtageren ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være rede til at gå i gang med at arbejde efter at være blevet anmodet herom. Rådighedstid skal være fastlagt på forhånd, eksempelvis hvor flere chauffører kører i planlagte holdskift, og kan ikke omfatte pauser og hviletid. Perioder, hvor den mobile lønmodtager ledsager et køretøj, der transporterer med færge eller tog, samt ventetid ved grænserne kan også nævnes som typiske eksempler på rådighedstid.

I bestemmelsens femte stykke foreslås natperioden, der i henhold til direktivets artikel 3, litra h, skal være på mindst 4 timer og ligge mellem kl. 00.00 og 07.00, placeret i tidsrummet fra kl. 01.00 til kl. 05.00, medmindre en anden placering af natperioden er aftalt ved kollektiv overenskomst.

I bestemmelsens sjette stykke foreslås det, at natperioden er bestemmende for, hvad der anses for natarbejde, da dette defineres som alt arbejde, der udføres heri, hvilket er overensstemmende med direktivets artikel 3, litra i.

Til § 3

§ 3 regulerer mobile lønmodtageres ugentlige arbejdstid og registreringen heraf. I bestemmelsens første stykke, der gennemfører direktivets artikel 4, litra a, foreslås, at mobile lønmodtagere højst må arbejde 48 timer om ugen i gennemsnit, og at referenceperioden for beregning af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid fastsættes til 4 måneder. Med undtagelse af de i forordning 3820/85 artikel 6, stk. 1, afsnit 4 og 5 eller eventuelt i AETR-overenskomstens artikel 6, stk. 1, 4. afsnit nævnte tilfælde, hvorefter den ugentlige hvileperiode kan udskydes ved personbefordring, som ikke er rutekørsel, må der ikke arbejdes mere end 60 timer i én uge. Hvis den ugentlige hvileperiode udskydes i overensstemmelse med det i forordningen eller AETR-overenskomsten fastsatte, vil den samlede køretid – og dermed den samlede arbejdstid – kunne komme op på 65 timer i en enkelt uge, da artikel 6, stk. 1, 1. afsnit i såvel forordning som overenskomst tillader op til 9 timers daglig kørsel, som to gange ugentligt kan udvides til 10 timer.

I bestemmelsens andet stykke, der gennemfører direktivets artikel 4, litra b, 1. pkt., foreslås, at alle former for arbejde, som den mobile lønmodtager udfører for andre arbejdsgivere, indgår i opgørelsen af den ugentlige arbejdstid.

I bestemmelsens tredje stykke, der gennemfører resten af direktivets artikel 4, litra b, samt elementer af

artikel 9, litra b, foreslås, at arbejdsgiveren for den mobile lønmodtager forpligtes til at registrere arbejdstiden for mobile lønmodtagere. Denne pligt indebærer, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal holde regnskab med omfanget af det arbejde, der udføres af den mobile lønmodtager i deres indbyrdes ansættelsesforhold, og at arbejde, der udføres for andre arbejdsgivere, registreres. Den mobile lønmodtagers arbejdsgiver skal skriftligt anmode den mobile lønmodtager om oplysning om arbejde udført for andre, og en sådan anmodning skal den mobile lønmodtager senest have, når denne påbegynder arbejdet med vejtransport, efter at loven er trådt i kraft.

Den mobile lønmodtager har pligt til at oplyse arbejdsgiver om arbejde, der er udført for andre arbejdsgivere, skriftligt. Denne forpligtelse vil kunne opfyldes på flere måder. En mulighed er, at den mobile lønmodtager giver arbejdsgiver en kopi af et ansættelsesbevis fra et eller flere andre ansættelsesforhold og henviser til det deri anførte ugentlige antal arbejdstimer, men i så fald skal den mobile lønmodtager straks oplyse arbejdsgiver skriftligt om eventuelle fravigelser fra ansættelsesbevisets angivelse af den ugentlige arbejdstid eller om vedvarende ændringer i arbejdstiden i det andet ansættelsesforhold. En anden mulighed er, at den mobile lønmodtager udleverer kopi af lønsedler, hvoraf timetallet fremgår, fra et eller flere andre ansættelsesforhold til arbejdsgiver. Endelig kan den mobile lønmodtager ugentligt afgive en erklæring om, hvor meget der er arbejdet i andre ansættelsesforhold. Hvis den mobile lønmodtager ikke har andet arbejde, behøver denne ikke foretage sig noget, da der alene skal aflægges skriftligt regnskab for udført arbejde.

Registrerings- og oplysningspligten omfatter alle former for lønnet arbejde, uanset om der er tale om mobil vejtransport eller arbejde i en helt anden branche, og det er uden betydning, om et af ansættelsesforholdene eventuelt kan betegnes som hoved- eller bi-job. Hvis der udføres arbejde omfattet af denne lov i to ansættelsesforhold, gælder registrerings- og oplysningspligten i begge ansættelsesforhold, hvorimod der ikke er pligt til at registrere eller oplyse i ansættelsesforhold, hvor der ikke udføres arbejde omfattet af denne lov.

I bestemmelsens fjerde stykke, der gennemfører direktivets artikel 9, litra b, 2. pkt., foreslås, at den mobile lønmodtagers arbejdsgiver forpligtes til at gemme oplysningerne om omfanget af den mobile lønmodtagers arbejde i to år, efter at den referenceperiode, oplysningerne angår, er afsluttet. Oplysningerne vil efter omstændighederne skulle opbevares i op til 2½ år, da

direktivet tillader, at referenceperioden udvides fra 4 til 6 måneder, hvilket fx kan aftales via kollektiv overenskomst.

I bestemmelsens femte stykke, der gennemfører direktivets artikel 9, litra b, 4. pkt., foreslås, at arbejdsgiver pålægges at udlevere en kopi af de oplysninger om omfanget af den mobile lønmodtagers arbejde, der er registreret, til den mobile lønmodtager, efter at den har fremsat en anmodning herom.

Til § 4

I § 4, der gennemfører direktivets artikel 5, fastsættes, hvornår mobile lønmodtagere skal holde pause. I bestemmelsens første stykke foreslås, at mobile lønmodtagere maksimalt må arbejde 6 timer ud i ét stræk uden pause.

I bestemmelsens andet stykke foreslås, at mobile lønmodtagere skal have mindst 30 minutters pause i alt, hvis de arbejder imellem 6 og 9 timer, og at de skal have mindst 45 minutters pause i alt, hvis de arbejder mere end 9 timer.

Det anføres i tredje stykke, at der kan holdes flere pauser, men hver enkelt pause skal som minimum have en varighed på 15 minutter.

I bestemmelsens fjerde stykke foreslås, at forordningens eller eventuelt AETR-overenskomstens regler om pauser finder anvendelse ved siden af de i stk. 1 og 2 fastsatte regler om pauser. Artikel 7 i såvel forordning som overenskomst fastslår, at førere skal holde mindst 45 minutters pause, hvis de kører mere end 4½ time, og denne begrænsning i køretiden gælder fortsat. Således skal en mobil lønmodtager, der tillige er fører, uafhængigt af det i stk. 1 og 2 anførte holde pause i 45 minutter senest efter 4½ times kørsel, men denne pause i køretiden kan efter omstændighederne samtidig udgøre en pause i den mobile lønmodtagers arbejdstid i overensstemmelse med stk. 1 og 2. En fører, der fx bruger to timer på pålæsning og tre timer på kørsel, skal i medfør af stk. 1 og 2 senest, efter at have læstet af i en time, holde en pause på mindst 15 minutter, mens der ikke i henhold til det i forordning eller overenskomst anførte nødvendigvis skal holdes pause i en sådan situation, da kørsel under 4½ time ikke i sig selv udløser en pause.

Til § 5

Det foreslås, at forordningens eller eventuelt AETR-overenskomstens regler om hviletid for førere i overensstemmelse med direktivets artikel 6 finder tilsvarende anvendelse for øvrige mobile lønmodtagere. Der henvises til reglerne i forordningens artikler 8 og 9, dog jf. artikel 6. Disse er optrykt som bilag B til

lovforslaget. I AETR-overenskomsten findes de tilsvarende regler i artikel 8, jf. dog artikel 6.

Disse regler fastlægger rammerne for den maksimale udstrækning af arbejdstiden, som herved begrænses både af en daglig og en ugentlig hvileperiode. Ved hviletid forstås ifølge begge regelsæt ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren (her den mobile lønmodtager) frit kan disponere over sin tid. Her følger en kort beskrivelse af principperne i disse regler om hviletid.

Den daglige hviletid indebærer, at der inden for ethvert tidsrum af 24 timer skal gives en daglig hviletid på mindst elleve timer i sammenhæng. Denne daglige hviletid kan dog under visse omstændigheder nedsættes til mindst ni timer højst tre gange inden for en uge, og særlige regler gælder, hvis den mobile lønmodtager følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane. Den daglige hviletid kan kun holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.

Den ugentlige hviletid indebærer, at en af de daglige hvileperioder i løbet af hver uge skal gives som ugentlig hviletid på mindst 45 timer i sammenhæng. Denne ugentlige hvileperiode kan afkortes til mindst 36 timer, hvis den tages på køretøjets eller på den mobile lønmodtagers hjemsted, eller til mindst 24 timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse skal der kompenseres med tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge. En ugentlig hvileperiode, som påbegyndes i en uge og fortsætter ind i den følgende uge, kan henføres til den ene eller den anden af disse uger. For så vidt angår international personbefordring, bortset fra rutekørsel, gælder der særlige regler med mulighed for, at en ugentlig hvileperiode kan overføres til ugen efter, at hvileperioden er indtjent.

Hvor der gives hviletid til kompensation for, at den daglige eller ugentlige hviletid er nedsat, skal denne tages sammen med et andet hvil på mindst otte timer. På anmodning af den mobile lønmodtager skal det tillades, at denne hviletid afholdes på køretøjets eller lønmodtagerens hjemsted.

Til § 6

Det foreslås, at mobile lønmodtagere højst må arbejde 10 timer i døgnet, hvis de udfører natarbejde i løbet af det pågældende døgn. Bestemmelsen gennemfører direktivets artikel 7, stk. 1.

Til § 7

Det foreslås i bestemmelsens første stykke, at hvis den mobile lønmodtagers rettigheder efter loven er

krænkede, kan denne få tilkendt en godtgørelse. De krænkede rettigheder kunne fx være et pålæg om arbejde, der medfører, at den ugentlige arbejdstid i gennemsnit over en 4 måneders periode overstiger 48 timer.

Sager om krav fra organiserede lønmodtagere, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, som implementerer direktivet, skal afgøres efter de fagretlige regler.

Sager om krav fra uorganiserede lønmodtagere, hvis ansættelsesgrundlag tillige omfatter bestemmelserne i en overenskomst, skal afgøres ved de civile domstole, som i den forbindelse skal lægge bestemmelserne i den kollektive overenskomst til grund. Dette gælder også lønmodtagere, der i medfør af en individuel aftale efter § 1, stk. 3, er sikret direktivets rettigheder i henhold til en kollektiv overenskomst.

I bestemmelsens andet stykke foreslås, at en mobil lønmodtager, som afskediges efter at have fremsat krav i henhold til loven, skal have ret til en godtgørelse fra arbejdsgiver. Godtgørelsens størrelse fastsættes efter sagens omstændigheder, men denne mulighed for at få en godtgørelse medfører dog ikke, at lønmodtageren får ret til godtgørelse for usaglig afskedigelse i medfør af flere regelsæt.

I bestemmelsens tredje stykke foreslås, at lønmodtagere, der er omfattet af en kollektiv overenskomst, der implementerer direktivet, jf. § 1, stk. 2, skal have mulighed for at indbringe spørgsmål om krænkelse af de i overenskomsten fastsatte rettigheder og for tilkendelse af en godtgørelse svarende til de i stk. 1 og 2 nævnte for de civile domstole, hvis sådanne spørgsmål ikke underkastes fagretlig behandling.

Til § 8

Det foreslås, at manglende opfyldelse af forpligtelsen til at registrere i § 3, stk. 3 og 4, sanktioneres med bøde. Arbejdsgiver kan straffes for ikke at registrere eller for mangelfuld registrering, herunder for ikke at opbevare de registrerede oplysninger i to år efter ud-

løbet af den pågældende referenceperiode. Arbejdsgiver kan også straffes for at undlade skriftligt at anmode lønmodtager om at aflægge regnskab for arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver.

Lønmodtager kan straffes for ikke at oplyse om arbejde, der er udført for en anden arbejdsgiver, eller for at have afgivet ukorrekte oplysninger herom. Hvis den mobile lønmodtager overfor arbejdsgiver har oplyst at arbejde et fast antal timer ugentligt i et andet ansættelsesforhold, fx ved at give arbejdsgiver en kopi af ansættelsesbeviset fra det andet ansættelsesforhold, og ikke oplyser om ændringer i den ugentlige arbejdstid i det andet ansættelsesforhold, kan den mobile lønmodtager også straffes.

Til § 9

Med bestemmelsen foreslås en hjemmel for beskæftigelsesministeren til efter forhandling med arbejdsmarkedets parter at udnytte de undtagelsesmuligheder, direktivets artikel 8 angiver. Der er tale om en adgang til at fravige det i § 6 fastsatte maksimum på 10 timers arbejde i døgn, hvor der udføres natarbejde, og en adgang til at udvide den i § 3, stk. 1 nævnte referenceperiode til seks måneder.

Det er hensigten, at en eventuel udnyttelse af denne hjemmel sker med udgangspunkt i de bestemmelser, parterne selv aftaler i kollektive overenskomster, og uden at trafikikkerheden eller de mobile lønmodtageres sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold på nogen måde forringes.

Til § 10

Det foreslås, at loven træder i kraft den 23. marts 2005, hvilket er den dato, hvor direktivet i medfør af artikel 14, stk. 1, skal være implementeret i medlemsstaterne.

Til § 11

Lovforslaget dækker kun de dele af riget, hvor direktivet er gældende.

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/15/EF
af 11. marts 2002**

om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og artikel 137, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴⁾, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 16. januar 2002 og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport⁵⁾ har fastlagt fælles bestemmelser om køretid og hviletid for førere. Denne forordning dækker ikke andre aspekter forbundet med arbejdstid inden for vejtransport.
- (2) Direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden⁶⁾, gør det muligt at vedtage mere specifikke forskrifter om tilrettelæggelse af arbejdstiden. I betragtning af deres sektorbestemte karakter har bestemmelserne i dette direktiv forrang for bestemmelserne i direktiv 93/104/EF, jf. sidstnævnte direktivs artikel 14.

(3) Til trods for intensive forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter har det ikke været muligt at nå frem til en aftale om mobile arbejdstagere inden for vejtransport.

(4) Det er derfor nødvendigt at fastsætte en række mere specifikke forskrifter om arbejdstid inden for vejtransport med henblik på transportsikkerheden og de berørte personers sundhed og sikkerhed.

(5) Da målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af handlingens omfang og virkning bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet som anført i nævnte artikel, er dette direktiv ikke mere vidtgående end, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(6) Dette direktivs anvendelsesområde dækker udelukkende mobile arbejdstagere, der er ansat af en transportvirksomhed etableret i en medlemsstat, og som deltager i mobilt arbejde i forbindelse med vejtransport, der er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR-overenskomsten).

²⁾ EFT C 43 af 17.2.1999, s. 4.

³⁾ EFT C 138 af 18.5.1999, s. 33.

⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 14.4.1999 (EFT C 219 af 30.7.1999, s. 235) og bekræftet efter ændring af procedure den 6.5.1999 (EFT C 279 af 1.10.1999, s. 270), Rådets fælles holdning af den 23.3.2001 (EFT C 142 af 15.5.2001, s. 24) og Europa-Parlamentets afgørelse af den 14.6.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 5.2.2002 og Rådets afgørelse af 18.2.2002.

⁵⁾ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

⁶⁾ EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18. Dette direktiv er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF (EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41).

- (7) Det bør præciseres, at mobile arbejdstagere, der er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde, bortset fra selvstændige chauffører, er omfattet af det grundlæggende beskyttelsesniveau i direktiv 93/104/EF. Dette grundlæggende beskyttelsesniveau omfatter de eksisterende bestemmelser om tilstrækkelig hvile, gennemsnitlig maksimal ugentlig arbejdstid, årlig ferie og bestemte grundlæggende bestemmelser om natarbejde, herunder helbredsundersøgelser.
- (8) Da selvstændige chauffører er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3820/85, men udelukket fra anvendelsesområdet for direktiv 93/104/EF, bør disse chauffører udelukkes midlertidigt fra dette direktivs anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1.
- (9) Definitionerne i dette direktiv kan ikke danne præcedens for andre fællesskabsforskrifter vedrørende arbejdstid.
- (10) For at forbedre færdselssikkerheden, undgå at fordreje konkurrencevilkårene og garantere sikkerhed og sundhed for de mobile arbejdstagere, der er omfattet af dette direktiv, bør disse vide præcis, hvilken del af den tid, der medgår til vejtransportaktiviteter, der betragtes som arbejdstid og hvilken der ikke gør det, og som pauser, hviletid eller rådighedstid; disse arbejdstagere bør have ret til et minimum af daglige og ugentlige hvileperioder samt passende pauser. Det er ligeledes nødvendigt at indføre en maksimumsgrænse for, hvor mange timer der må arbejdes om ugen.
- (11) Forskningen har vist, at menneskets fysik om natten er mere sensitiv over for forstyrrelser pga. arbejdsmiljøet og bestemte besværlige organisationsformer, og at lange perioder med natarbejde kan være skadelige for arbejdernes helbred og generelt kan udgøre en fare for deres sikkerhed og færdselssikkerheden.
- (12) Det er derfor nødvendigt at begrænse varigheden af perioder med natarbejde og at fastsætte, at chauffører, som udfører natarbejde, kompenseres tilstrækkeligt for deres arbejde og ikke stilles ugunstigt hvad angår uddannelsesmuligheder.
- (13) Arbejdsgiverne skal opbevare optegnelser om arbejdstid, hvis der arbejdes mere end det gennemsnitlige ugentlige maksimum.
- (14) Bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 om køretid inden for international og indenlandsk personbefordring, bortset fra rutekørsel, bør fortsat finde anvendelse.
- (15) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen af dette direktiv og følge udviklingen på området i medlemsstaterne og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet samt Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om bestemmelsernes anvendelse samt om konsekvenserne af bestemmelserne om natarbejde.
- (16) Det er nødvendigt at åbne mulighed for, at visse bestemmelser kan fraviges af henholdsvis medlemsstaterne eller arbejdsmarkedets parter; i tilfælde af fravigelse bør de pågældende arbejdstagere som en generel regel indrømmes tilsvarende kompenserende hvileperioder -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er at fastsætte minimumsforskrifter for tilrettelæggelse af arbejdstid for at forbedre beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, samt forbedre færdselssikkerheden og tilnærme konkurrencevilkårene yderligere til hinanden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for mobile arbejdstagere, som er beskæftiget af virksomheder, der er etableret i en medlemsstat og deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, af AETR-overenskomsten.

Uden at det berører bestemmelserne i tredje afsnit, finder direktivet anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport senest to år før denne dato. Rapporten analyserer, hvilke konsekvenser undtagelsen fra direktivets anvendelsesområde for selvstændige chauffører har for færdselssikkerheden, konkurrencevilkårene, erhvervets struktur og de sociale aspekter. Der tages højde for situationen i de enkelte medlemsstater, for så vidt angår transporterhvervets struktur og vejtransporterhvervets arbejdsmiljø. På baggrund af rapporten forelægger Kommissionen et forslag, der tager sigte på enten

- at fastsætte de nærmere bestemmelser for direktivets anvendelse på selvstændige chauffører, for så vidt angår visse kategorier af selvstændige chauffører, hvis virksomhed ikke omfatter transportaktiviteter i andre medlemsstater, og som af objektive grunde er underlagt lokale begrænsninger, som f.eks. beliggenhed i et randområde, lange interne afstande eller et særdeles konkurrencepræget miljø, eller
- at selvstændige chauffører ikke omfattes af direktivet.

2. Bestemmelserne i direktiv 93/104/EF finder anvendelse på mobile arbejdstagere, der er undtaget fra nærværende direktivs anvendelsesområde.

3. I det omfang nærværende direktiv indeholder mere specifikke bestemmelser vedrørende mobile arbejdstagere inden for vejtransport, har det forrang i forhold til de relevante forskrifter i direktiv 93/104/EF, jf. dets artikel 14.

4. Dette direktiv supplerer forordning (EØF) nr. 3820/85, og om nødvendigt AETR-overenskomsten, som har forrang i forhold til forskrifterne i nærværende direktiv.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) »arbejdstid«:

- 1) for mobile arbejdstagere: den periode mellem arbejdets påbegyndelse og dets afslutning, hvor den pågældende er på sin arbejdsplads, til rådighed for arbejdsgive-

ren og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter, dvs.

- den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter. Der er navnlig tale om følgende aktiviteter:

- i) kørsel,
- ii) på- og aflæsning,
- iii) hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet,
- iv) rengøring og teknisk vedligeholdelse
- v) ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets, lastens og passagerernes sikkerhed eller at opfylde lov- eller forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.;

- de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor han udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning;

- 2) for selvstændige chauffører anvendes samme definition på den periode mellem arbejdets påbegyndelse til dets afslutning, hvori den selvstændige chauffør er på sin arbejdsplads, til rådighed for kunden og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter bortset fra generelt administrativt arbejde, der ikke specifikt knytter sig til den pågældende transport.

Pauser, jf. artikel 5, hviletid, jf. artikel 6, samt rådighedstid, jf. punkt b) i nærværende artikel, medregnes ikke til arbejdstiden, medmindre der i medlemsstaternes lovgivning eller i aftaler mellem arbejdsmarkedets parter er fastsat regler om kompensation for eller begrænsning af rådighedstid,

b) »rådighedstid«:

- andre perioder end pauser og hviletid, hvor den mobile arbejdstager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være til rådighed for at kunne imødekomme eventuelle opfordringer til at påtage sig eller genoptage kørslen eller at udføre andet arbejde. Som rådighedstid anses navnlig perioder, hvor den mobile arbejdstager ledsager et køretøj, der transporteres med færge eller tog, samt ventetid ved grænserne og ventetid, der skyldes kørselsforbud.

Den mobile arbejdstager skal have forudgående kendskab til disse perioder og den forventede varighed heraf, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/ eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning,

- for så vidt angår mobile arbejdstagere, der kører i hold, omfatter rådighedstiden den tid, der under køretøjets kørsel tilbringes ved siden af føreren eller i køje;

c) »arbejdsplads«:

- det sted, hvor det primære forretningssted for den virksomhed, som personen udfører mobile vejtransportaktiviteter for, er beliggende, herunder virksomhedens sekundære forretningssteder, uanset om de har samme adresse som hovedsædet eller det primære forretningssted,
- det køretøj, som den person der udfører mobile vejtransportaktiviteter bruger, når han udfører sit arbejde, og
- ethvert andet sted, hvor de aktiviteter, der er forbundet med gennemførelsen af en transport, foregår;

d) »mobil arbejdstager«: en arbejdstager, som er en del af det kørende personale, herunder praktikanter og lærlinge, og som beskæftiges af en virksomhed, der for fremmed eller egen regning udfører personbefordring ad vej eller vejgodstransport;

e) »selvstændig chauffør«: enhver person, hvis erhvervsmæssige hovedaktivitet er at udføre personbefordring ad vej eller vejgodstransport for fremmed regning, som defineret i fællesskabslovgivningen, i henhold til en fællesskabstilladelse enhver anden er-

hvervsmæssig bemyndigelse til at udføre den nævnte transport, og som har tilladelse til at arbejde for egen regning og ikke er bundet til en arbejdsgiver ved en ansættelseskontrakt eller noget andet arbejdsmæssigt hierarkisk afhængighedsforhold, som frit kan tilrettelægge den pågældende erhvervsaktivitet, og hvis indkomst afhænger direkte af overskuddet, og som alene eller i samarbejde med andre selvstændige chauffører frit kan have erhvervsmæssige forbindelser med flere kunder.

For så vidt angår dette direktiv har chauffører, der ikke opfylder disse kriterier, samme rettigheder og forpligtelser som dem, der i henhold til dette direktiv gælder for mobile arbejdstagere;

- f) »person, der udfører mobile vejtransportaktiviteter«: enhver mobil arbejdstager eller selvstændig chauffør, der udfører sådanne aktiviteter;
- g) »uge«: perioden mellem mandag kl. 00.00 og søndag kl. 24.00;
- h) »natperiode«: ethvert tidsrum på mindst fire timer mellem kl. 00.00 og kl. 07.00 i henhold til national lovgivning;
- i) »natarbejde«: alt arbejde, som udføres i natperioden.

Artikel 4

Maksimal ugentlig arbejdstid

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre,

- a) at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke overstiger 48 timer. Den maksimale ugentlige arbejdstid kan udvides til 60 timer under forudsætning af, at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke udgør mere end 48 timer i en fire måneders periode. Bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, i forordning (EØF) nr. 3820/85, eller om nødvendigt artikel 6, stk. 1, fjerde afsnit, i AETR-overenskomsten, har forrang i forhold til bestemmelserne i dette direktiv under forudsætning af, at de pågældende førere ikke arbejder mere end 48 timer i gennemsnit om ugen i en periode på fire måneder.
- b) at arbejdstiden, når der udføres arbejde for mere end en arbejdsgiver, svarer til summen af de præsterede arbejdstimer. Arbejdsgiveren anmoder skriftligt den mobile arbejds-

tager om at aflægge regnskab for arbejde udført for en anden arbejdsgiver. Den mobile arbejdstager giver disse oplysninger skriftligt.

Artikel 5

Pauser

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, jf. dog artikel 2, stk. 1, under ingen omstændigheder arbejder mere end seks sammenhængende timer uden pause, jf. dog beskyttelsesniveauet i forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis et sådant ikke er fastsat heri, i AETR-overenskomsten. Arbejdet afbrydes med en pause på mindst 30 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på seks til ni timer, og med en pause på mindst 45 minutter, hvis den samlede arbejdstid er på mere end ni timer.

2. Pauserne kan opdeles i perioder på mindst 15 minutter.

Artikel 6

Hviletid

Med hensyn til hviletid er lærlinge og praktikanter i dette direktiv omfattet af de samme bestemmelser som andre mobile arbejdstagere i henhold til forordning (EØF) nr. 3820/85, eller, hvis denne ikke finder anvendelse, i henhold til AETR-overenskomsten.

Artikel 7

Natarbejde

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre:

- at den daglige arbejdstid ikke overstiger ti timer for hvert tidsrum på 24 timer, hvis der udføres natarbejde,
- at natarbejde kompenseres i overensstemmelse med national lovgivning, kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter og/eller national praksis, og på betingelse af, at en sådan kompensation ikke bringer færdselssikkerheden i fare.

2. Som led i den rapport, som Kommissionen senest den 23. marts 2007 udarbejder i overensstemmelse med artikel 13, stk. 2, evaluerer den konsekvenserne af bestemmelserne i denne artikels stk. 1. Kommissionen fremsætter eventuelt passende forslag som følge af denne rapport.

3. Kommissionen vil fremsætte et forslag til et direktiv om uddannelse af chauffører, herunder dem, der udfører natarbejde, og hvori de generelle principper for denne uddannelse vil blive fastlagt.

Artikel 8

Undtagelser

1. Undtagelser fra artikel 4 og 7 kan, af objektive eller tekniske grunde eller af hensyn til arbejdets tilrettelæggelse ved kollektive overenskomster, aftaler mellem arbejdsmarkedets parter eller, hvis dette ikke er muligt, ved love og administrative bestemmelser, forudsat at de berørte arbejdsmarkedsrepræsentanter er hørt, samt at alle relevante former for arbejdsmarkedsdialog er forsøgt fremmet.

2. Muligheden for at undtage fra artikel 4 må ikke medføre, at der fastsættes en referenceperiode på over seks måneder for beregning af den gennemsnitlige maksimale arbejdsuge på 48 timer.

Artikel 9

Information og registrering

Medlemsstaterne sørger for:

- a) at mobile arbejdstagere underrettes om de relevante nationale forskrifter, de interne regler og aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter, herunder især de kollektive overenskomster og eventuelle aftaler på virksomhedsniveau, som er indgået på grundlag af dette direktiv, med forbehold af bestemmelserne i Rådets direktiv 91/533/EØF af 14. oktober 1991 om arbejdsgiverens pligt til at underrette arbejdstageren om vilkårene for arbejdskontrakten eller ansættelsesforholdet⁷⁾
- b) at arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, registreres, jf. dog artikel 2, stk. 1. De registrerede oplys-

⁷⁾ EFT L 288 af 18.10.1991, s. 32.

ninger skal opbevares i mindst to år efter udløbet af den pågældende periode. Arbejdsgiverne er ansvarlige for registreringen af de mobile arbejdstageres arbejdstid. Arbejdsgiveren skal udlevere en kopi af registreringen af de præsterede timer til de mobile arbejdstagere, hvis de anmoder om det.

Artikel 10

Gunstigere bestemmelser

Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for at anvende eller indføre love eller administrative bestemmelser, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af sikkerhed og sundhed for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, eller deres mulighed for at fremme eller tillade anvendelse af kollektive overenskomster eller andre aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af de mobile arbejdstageres sikkerhed og sundhed. Gennemførelsen af dette direktiv kan ikke danne grundlag for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af de arbejdstagere, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1.

Artikel 11

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter en sanktionsordning for overtrædelse af de nationale bestemmelser vedtaget i medfør af dette direktiv og tager de nødvendige skridt til at sikre, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overskridelsen og være tilstrækkeligt afskrækkende.

Artikel 12

Forhandlinger med tredjelande

Fællesskabet indleder straks efter direktivets ikrafttræden forhandlinger med de berørte tredjelande, således at bestemmelser, der svarer til dem, der er fastsat i nærværende direktiv, kan finde anvendelse på mobile arbejdstagere, der er beskæftiget af virksomheder, som er etableret i et tredjeland.

Artikel 13

Rapporter

1. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen hvert andet år om gennemførelsen af dette direktiv med angivelse af arbejdsmarkedspartneres synspunkter. Rapporten skal være Kommissionen i hænde senest den 30. september efter udløbsdatoen for den toårige periode, rapporten dækker. Den toårige periode er den samme som den, der nævnes i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3820/85.

2. Kommissionen udarbejder hvert andet år en rapport om dette direktivs gennemførelse i medlemsstaterne og om udviklingen på området. Kommissionen sender denne rapport til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Artikel 14

Afsluttende bestemmelser

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den 23. marts 2005 eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato ved aftale har iværksat de nødvendige bestemmelser, idet medlemsstaterne skal træffe alle foranstaltninger for til enhver tid at kunne sikre, at de ved dette direktiv fastsatte bestemmelser opfyldes.

De i første afsnit omhandlede love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de allerede har udstedt, eller som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Medlemsstaterne drager omsorg for, at fragtførere, afskibere, speditører, hoved- og underentreprenører og virksomheder, der beskæftiger mobile arbejdstagere, overholder de relevante bestemmelser i dette direktiv.

*Artikel 15***Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på datoen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

*Artikel 16***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.
Udfærdiget i Bruxelles, den 11. marts 2002.

På Rådets vegne

J. PIQUÉ I CAMPS

Formand

Bilag B

Af
RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 3820/85
af 20. december 1985

om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport

AFDELING IV

Køretid

Artikel 6

1. Den samlede køretid mellem to daglige hviletider eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid, i det følgende benævnt »daglig køreperiode«, må ikke overstige ni timer. Dog kan den to gange om ugen sættes op til ti timer.

Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.

Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.

For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet »seks« i andet og tredje afsnit til tallet »tolv« og ordet »sjette« i tredje afsnit til ordet »tolvte«.

Medlemsstaterne kan lade det foregående afsnit finde anvendelse på anden indenlandsk personbefordring end rutekørsel.

2. Den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to på hinanden følgende uger.

AFDELING V

Pauser og hviletid

(Artikel 7 udeladt)

Artikel 8

1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

4. En ugentlig hvileperiode, som påbegyndes i en uge og fortsætter ind i den følgende uge, kan henføres til den ene eller den anden af disse.

5. For så vidt angår personbefordring, på hvilke artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, finder anvendelse, kan en ugentlig hvileperiode overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, og tages sammen med denne anden uges ugentlige hviletid.

6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller ugentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst 8 timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.

7. Daglig hviletid kan holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.

Artikel 9

Uanset artikel 8, stk. 1, kan den daglige hviletid, såfremt føreren inden for gods- eller personbefordring følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane, afbrydes kun en gang, for så vidt følgende betingelser overholdes:

- den del af den daglige hviletid, der tilbringes på fast grund, bør ligge før eller efter den del af den daglige hviletid, der tilbringes om bord på færge eller i tog,

- tidsrummet mellem de to dele af den daglige hviletid bør være så kort som muligt og må i intet tilfælde overstige en time før inddelingen eller efter udladningen af køretøjet, idet toldbehandlingen medregnes i inddelings- eller udladningsprocessen,
- under begge de to dele af den daglige hviletid skal føreren kunne disponere over en seng eller en køje.

Den daglige hviletid, der afbrydes på denne måde, forlænges med to timer.

F. t. l. vedr. arbejdstid for mobile lønmodtagere m.v.

Til lovforslag nr. L 144. Skriftlig fremsættelse (15. december 2004)

Beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren
(Lovforslag nr. L 144).

Forslaget gennemfører Rådets direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

Der er tre hovedformål med lovforslaget: At forbedre de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold for mobile lønmodtagere, at øge færdselssikkerheden og at skabe mere ensartede konkurrencevilkår i vejtransportsektoren.

Disse formål tilgodeses ved, at der med udgangspunkt i reglerne og anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og AETR-overenskomsten indføres arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere, så det ikke alene er kørsel samt hviletid mv. i forbindelse med kørslen, men også mobile lønmodtageres arbejde udover kørslen, der bliver genstand for regulering. Den mest markante nyskabelse i den henseende er indførelsen af et absolut loft for, hvor meget mobile lønmodtagere må arbejde om ugen i gennemsnit, og et registreringssystem i tilknytning hertil.

Loftet er på 48 timer om ugen i gennemsnit beregnet over 4 måneder, og samtidig fastsættes der en øvre grænse, som med en enkelt mulighed for fravigelse er på 60 timer, for hvor meget der må arbejdes i en enkelt uge. At loftet er absolut betyder, at alt arbejde – dvs. både mobilt og ikke-mobilt samt arbejde udført for andre arbejdsgivere – skal medtages ved beregningen af det ugentlige antal timer.

For at sikre, at det absolutte loft respekteres, indføres der 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 opbevare registreringen af den mobile lønmodtagers samlede arbejdstid i op til 2½ år. Hensigten med at indføre et sådant absolut loft og et registreringssystem i tilknytning hertil er, at mobile lønmodtagere ikke skal udføre vejtransporter, hvis de på grund af fx et deltidsjob ved siden af er for trætte til, at det er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det er ikke blot de af forordningen eller AETR-overenskomsten omfattede lønmodtagere, der er omfattet af lovforslaget, men alle mobile lønmodtagere, der deltager i de vejtransportaktiviteter, der reguleres af forordningen eller overenskomsten, dvs. den tunge trafik. Der indrages dermed en yderligere gruppe af lønmodtagere under lovforslagets anvendelsesområde.

Om anvendelsesområdet kan det i øvrigt anføres, at lønmodtagere, der er sikret de i direktivet indeholdte rettigheder enten via en skriftlig aftale, som henviser til en på virksomheden gældende overenskomst, eller direkte i medfør af en kollektiv overenskomst, ikke er omfattede af de bestemmelser af lovforslaget, der gennemfører de pågældende rettigheder. Det er alene de bestemmelser i direktivet, der omhandler oplysnings- og registreringsforpligtelsen i relation til det absolutte loft på 48 timers arbejde i gennemsnit om ugen, der ikke i henhold til lovforslaget kan gennemføres via kollektiv overenskomst.

Registrerings- og oplysningspligten har først og fremmest et trafikikkerhedsmæssigt sigte, og pligterne modsvares ikke af rettigheder, der er egnede til håndhævelse fagretligt, men lovforslaget giver i videst muligt omfang arbejdsmarkedets parter adgang til at gennemføre direktivet ved kollektiv overenskomst. Der er tale om minimumsimplementering af det tilgrundliggende direktiv, så lovforslaget ligger også på andre

punkter i forlængelse af gældende arbejdsmarkedslovgivning.

Forslaget forventes at have visse administrative og dermed også økonomiske konsekvenser for vejtransportsektoren, hvilket navnlig er en følge af registreringssystemet, der skal sikre, at det absolutte loft på 48 timers arbejde om ugen i gennemsnit respekteres.

Forslaget træder i kraft 23. marts 2005, som er fristen for implementering af direktivet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.