

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
N.1

22. februar 1999



Til underretning for Folketingets Europaudvalg fremsendes vedlagt Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (del af KOM nr. 98/662).

Grundnotatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Paul Nyrup Rasmussen

Grundnotat vedrørende forslag til Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid inden for vejtransport for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører (del af KOM nr. 98/662).

1. Baggrund og indhold.

Forslaget fremsættes under henvisning til Traktatens artikel 118A i relation til beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed samt artikel 75 i relation til forbedring af færdselssikkerheden og arbejdstid for selvstændige chauffører. Det vil skulle vedtages efter artikel 189 C, kvalificeret flertal/samarbejdsprocedure med Parlamentet.

Direktivforslaget skal ses i sammenhæng med dels det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104/EF dels Rådets forordning 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, der regulerer køre- og hviletidsbestemmelserne.

I forbindelse med vedtagelsen af det generelle arbejdstidsdirektiv blev det fra Rådets side besluttet, at udelade bestemte sektorer og aktiviteter, herunder transport, fra direktivet med henblik på at træffe særskilte foranstaltninger for disse sektorer og aktiviteter.

Herudover skal direktivforslaget bl.a. ses i lyset af, at forhandlingerne mellem de europæiske arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer, der blev påbegyndt på EU-niveau i november 1997, om en tillempelse af det generelle arbejdstidsdirektiv til også at omfatte vejtransportsektoren, brød sammen i september 1998.

Kommissionen har nu fremlagt sine egne forslag med henblik på indførelse af specifikke arbejdstidsbestemmelser for transportsektoren.

Disse forslag består af en samlet pakke, der dels består af en ændring af det eksisterende arbejdstidsdirektiv (93/104) til også at omfatte alle ikke-mobile ansatte i transportsektoren samt mobile ansatte i jernbanesektoren, dels af forslag til særregler for de mobile ansatte i vejtransportsektoren og søtransportsektoren.

For så vidt angår vejtransportsektoren foreslås således, at ikke-mobile ansatte omfattes af det generelle arbejdstidsdirektiv, og at reglerne heri om 4 ugers årlig ferie, helbreds kontrol for natarbejdere, tilstrækkelig hvile samt maksimal årlig arbejdstid tillige skal gælde for mobile arbejdstagere i vejtransportsektoren, inklusive selvstændige chauffører (selvkørende vognmænd).

Direktivforslaget på vejtransportområdet omfatter således alle mobile arbejdstagere, der udfører vejtransport for egen eller fremmed regning, herunder chauffører, der udfører firmakørsel med lastbil, buskørsel og taxikørsel.

Der er tale om minimumsregler, således at medlemslande kan anvende eller indføre regler eller kollektive overenskomster, der er gunstigere med hensyn til beskyttelse af mobile arbejdstagere og selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed end bestemmelserne i direktivforslaget.

Formålet med direktivet er ikke blot at sikre arbejdstagernes sundhed og sikkerhed, men også at undgå eventuelle konkurrenceforvridninger og at forbedre færdselssikkerheden.

Forslaget supplerer bestemmelserne i Rådets forordning 3820/85 om køre- og hviletidsbestemmelserne. Bestemmelserne om pauser og hviletid samt bestemte andre specifikke elementer i forordningen gælder derfor fortsat for de pågældende selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere. Alle selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere, der ikke falder ind under køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde bl.a. buschauffører, der kører rutekørsel på under 50 km, taxichauffører og chauffører, der fører lastbiler under 3,5 tons, kommer ind under nærværende forslags bestemmelser om pauser og hviletid.

Kommissionen har i dette forslag indarbejdet de elementer, som arbejdsmarkedets parter var enige om. På de områder, hvor der ikke var enighed, navnlig vedrørende undtagelserne, har Kommissionen søgt at udarbejde et kompromis.

Forslaget har følgende indhold:

- Artikel 1 fastsætter direktivets formål og anvendelsesområde.
- I artikel 2 defineres arbejdstid, idet der skelnes mellem arbejdstid for selvstændige chauffører og mobile arbejdstagere, rådighedstjeneste, rådighedsvagt, mobile arbejdstagere, hvileperiode, uge, natperiode, natarbejde og natarbejdere.
- I artikel 3 fastsættes der en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 48 timer med en referenceperiode på 4 måneder, idet den højeste ugentlige arbejdstid fastsættes til 60 timer.

Herudover forpligtes arbejdstagere til at oplyse arbejdsgiveren om arbejde udført for en anden arbejdsgivers regning.

- Artikel 4 omfatter arbejdstagerens ret til pauser, således at der på arbejde fra 6 til 9 timers arbejde foreskrives en obligatorisk pause på 30 minutter (der kan opdeles i 2 pauser på 15 minutter), og 45 minutter, såfremt den samlede arbejdstid er på mere end 9 timer.
- I artikel 5 sikres arbejdstagerens ret til hviletid inspireret af reglerne herom i det generelle arbejdstidsdirektiv.
- I artikel 6 fastsættes den maksimale udstrækning af natarbejde - i alt 8 timer pr. dag, der dog kan forlænges til 10 timer, forudsat at den gennemsnitlige daglige arbejdstid i en 2 måneders periode ikke overstiger 8 timer.

Herudover fastsættes det, at arbejdstagere skal ydes kompensation for natarbejde efter nationale regler.

- I artikel 7 er fastsat en række undtagelsesbestemmelser til de foregående bestemmelser.

Der kan således under nærmere fastsatte betingelser gøres undtagelse fra artikel 3 om den maksimale ugentlige arbejdstid, fra artikel 5 om hviletid og fra artikel 6 om natarbejde.

Det fastsættes herudover, at de i artikel 4 nævnte pauser kan opdeles i perioder på under 15 minutter for rutekørsel med passagerer på en distance på under 50 km.

- I artikel 8 er der fastsat krav om, at arbejdsgiver skal informere arbejdstagere om den gældende lovgivning på området. Herudover er arbejdsgiveren pligtig til at registrere arbejdstiden for mobile arbejdstagere, der arbejder over 48 timer om ugen og for natarbejdere, der arbejder over 8 timer om dagen, herunder at disse oplysninger skal opbevares i 2 år.
- I artikel 9 er fastsat, at medlemslandene ved lovgivning eller ved kollektiv overenskomst kan fastsætte gunstigere bestemmelser med henblik på beskyttelse af de mobile arbejdstagere og selvstændige chaufførers sikkerhed og sundhed.
- Artikel 10 foreskriver, at medlemslandene skal fastsætte de nødvendige effektive sanktioner til overholdelse af de nationale bestemmelser, der fastsættes som følge af direktivet, herunder at Kommissionen skal orienteres om disse bestemmelser.
- Endelig indeholder artikel 11 en overgangsbestemmelse på 2 år for direktivets gennemførelse, samt bestemmelse om at medlemsstaterne hvert andet år skal aflægge rapport til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet samt med angivelse af arbejdsmarkedets synspunkter.

2. Gældende dansk ret.

Området er i Danmark reguleret ved aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, Arbejdsministeriets (nu

Trafikministeriets) bekendtgørelse om arbejderbeskyttelse i vejtransport (køre- og hviletidsbestemmelserne) samt arbejdsmiljøloven.

Kontrollen med arbejdsmiljøloven forestås i dag af det lokale arbejdstilsyn. Kontrollen vedrørende køre- og hviletidsreglerne varetages af Færdselsstyrelsen.

3. Høring.

Følgende organisationer har haft bemærkninger til forslaget:

Specialarbejderforbundet i Danmark, SID, hilser Kommissionens forslag velkomment, idet det dog anføres, at forbundet ville have foretrukket, at regelsættet for mobile arbejdstagere var samlet i ét regelsæt og ikke som foreslået i både arbejdstidsdirektivet 93/104 og i nærværende direktivforslag.

For så vidt angår artikel 2, stk. 2, om rådighedstjeneste og rådighedsvagt finder SID, at formuleringerne kan give anledning til fortolkningsproblemer, hvorfor teksten grundlæggende bør ændres.

Det er endvidere forbundets opfattelse, at i det omfang lønmodtagerne ikke kan overnatte hjemme, vil der principielt altid være tale om arbejdstid, når der er tale om rådighedstjeneste.

Problemet med rådighedsforpligtelser opstår alene ved længerevarende transport af den art, der er skitseret i bemærkningerne til direktivet, og i disse tilfælde anerkender forbundet, at der kan være tale om en vis form for rådighedsforpligtelse, som ikke skal medregnes i arbejdstiden.

Det skal imidlertid understreges, at der er tale om længerevarende perioder, hvorfor der skal angives en tidsmæssig minimal varighed, for friholdelse af sådanne rådighedsperioder fra arbejdstidsopgørelsen.

Forbundet finder, at undtagelsesbestemmelserne i artikel 7 er for vidtgaende og generelle, og at der som udgangspunkt ikke er behov for disse.

Det udelukkes dog ikke at der i visse lande kan være specifikke behov for undtagelser, men at disse lande så bør redegøre for problemerne, så undtagelsesbestemmelserne kan rettes, således de tager sigte på at løse konkrete problemer.

Forbundet finder endvidere undtagelsesbestemmelsen i artikel 7, stk. 3, uacceptabel og foreslår, at den udgår, idet chaufførernes pauser, såfremt bestemmelsen opretholdes, alene vil komme til at bestå af korte stop mellem 2 ture bestemt af køreplanen. Det må således være et krav, at der er en daglig spisepause for alle.

For så vidt angår artikel 8 finder forbundet, at der i modsætning til det foreslåede skal indføres en bestemmelse om, at den ugentlige arbejdstid skal registreres løbende, og at den enkelte lønmodtager får oplysninger om sin ugentlige/daglige arbejdstid i forbindelse med de lønoplysningssedler, der måtte blive udarbejdet til de pågældende.

Det betyder, at den enkelte lønmodtager ikke alene får et formelt retskrav på en maksimal ugentlig arbejdstid, men også at dette retskrav er kontrollerbart.

Forbundet kan støtte en implementeringsperiode på maksimalt 2 år.

Dansk Transport og Logistik, DTL, udtrykker stor betænkelighed navnlig over for den begrænsning af fleksibiliteten, som vil resultere af en vedtagelse af forslaget, og har anført følgende:

Der bør indføres en generel begrænsning af arbejdstiden inden for transportbranchen, og DTL accepterer derfor en stor del af indholdet i det foreslåede direktiv. -

Der bør via anden EU-lovgivning indføres begrænsninger i de selvkørende vognmænds arbejdstid, således at konkurrencen i branchen fortsat kan gennemføres på lige vilkår.

De i direktivet foreslåede meget restriktive begrænsninger i natarbejdet vil medføre en flytning af transporter fra nat til dag, hvilket vil forøge tendensen til kaos på vejnettet.

Den væsentlige begrænsning af fleksibiliteten, som det nye direktiv indeholder, vil højst sandsynligt føre til, at det totale antal lastbiler på det europæiske vejnet bliver forøget.

Reguleringen af arbejdsforholdene bør hvile på den danske aftalemodel.

DTL anfører, at en stor del af de bekymringer, som er udtrykt fra arbejdsgiverside, drejer sig om den begrænsning af fleksibiliteten, som vil blive resultatet af direktivet.

Landevejstransporten er kendetegnet ved, at den typiske arbejdsplads netop ikke er stationær, men derimod flytter sig. Samtidig er landevejstransportens arbejdspladser påvirket af utallige udefra kommende faktorer, som kan forlænge og i det hele taget ændre den planlagte dag. I forhold til den øvrige industri er landevejstransporten således den industrigren, som har allermost behov for fleksible arbejdstidsregler, og det forekommer derfor DTL uforståeligt, at netop denne del af industrien skal underlægges de suverænt mindst fleksible arbejdstidsregler.

Eksportvognmænd med udgangspunkt i de nordiske lande er kendetegnet ved transporter over lange afstande. Årsagen hertil skal søges i de nordiske landes placering i EU's randområde. Eksportkørsler fra de nordiske lande til de centrale EU-lande er langvarige, og køres der i øvrigt til de sydeuropæiske lande, er der tale om endog meget langvarige transporter. Disse transporter vil blive meget hårdt ramt af de begrænsninger, som er indeholdt i det foreslåede direktiv. Derudover vil også lokale transporter i de nordiske lande blive hårdt ramt af de foreslåede arbejdstidsbegrænsninger. Disse transporter er kendetegnet ved de relativt lange

strækninger samt specielle klimatiske og topografiske forhold.

Den effektive landevejstransport er et middel, som fremmer og vedligeholder den moderne, effektive og rationelle industriudvikling. De nordiske lande er kendetegnet ved - og landene er afhængige af - at industrien består af relativt små virksomheder, som ikke er centraliseret men ligger spredt. Samtidig er der allerede gennemført en nødvendig modernisering, specialisering samt effektivisering af denne industri. DTL frygter, at de nye arbejdstidsregler og den meget begrænsede fleksibilitet, som er indbygget heri, vil få en væsentlig negativ indflydelse på den fremtidige industriudvikling. En sådan negativ indflydelse vil reducere EU's konkurrenceevne i forhold til USA og Japan. Hertil skal bemærkes, at logistikomkostningerne indenfor EU i forvejen ligger 20 % over niveauet i USA.

Grundlaget for EU er blandt andet grundsætningen om den frie konkurrence og varernes fri bevægelighed. Indholdet af de foreslåede arbejdstidsregler for landevejstransporten synes at stride imod denne grundsætning, idet konsekvenserne af disse regler mest sandsynligt bliver en begrænsning af landevejstransportens bevægelighed i Europa og dermed en begrænsning af den konkurrence, som skal have frie betingelser for at skabe den rigtige pris.

Vejnettet i det centrale Europa er allerede i dag stærkt overbelastet. Kun en udbredt anvendelse af natlige transporter forhindrer det fuldstændige trafikale sammenbrud. De i direktivet foreslåede meget restriktive begrænsninger i natarbejdet vil efter DLT's opfattelse medføre en flytning fra nat til dag, hvilket vil forøge tendensen til kaos på vejnettet og resultere i mere forurening og flere ulykker. Danmarks placering som randstat i EU stiller i forvejen transportørene dårligere i samhandlen mellem de sydlige - og centralt placerede lande.

Det er DLT's opfattelse, at regler for arbejdstid på vejtransportområdet bør medføre lige konkurrencevilkår for alle typer vognmænd for at opnå fair konkurrence og en sund

udvikling af strukturen i denne industri. Lige konkurrence kan ikke sikres via selvkørernes omfattelse af direktivet. Alene kontrolproblematikken omkring selvkørendes arbejdstid taler imod at lade selvkørende være omfattet af direktivet.

DTL opfordrer til, at der arbejdes for et direktiv, hvor landevejstransportområdet som et minimum bliver omfattet af samme muligheder for afvigelser som dem, der er stillet til rådighed for den øvrige industri, dvs. artikel 17 og 18 i det generelle arbejdstidsdirektiv 93/104. Derved sikres en sådan grad af fleksibilitet, at erhvervet vil kunne leve med arbejdstidsreglerne.

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, AHTS, har tilkendegivet, at Kommissionen burde have taget udgangspunkt i det generelle arbejdstidsdirektiv 104/93 og have tilpasset dette til landevejstransportområdet, samt at der i høj grad bør åbnes op for nationale tilpasninger.

Herudover tilkendegives det, at der ved de forhold, der bør kunne fraviges ved aftale, bør tages hensyn til, at Danmark i forhold til transporterens destination er et yderområde, og derfor vil have behov for afvigelser på områder, hvor de centraleuropæiske lande næppe har de samme behov

Spørgsmålet om natarbejde, ugentlig arbejdstid, udjævningsperioder for den ugentlige arbejdstid og ikke mindst den maksimale ugentlige arbejdstid bør efter AHTS opfattelse gøres så fleksible, at det danske transporterhverv ikke stilles i urimelig konkurrencevilkår i forhold til andre. Herudover er det af AHTS anført, at fleksibiliteten i arbejdstidstilrettelæggelsen må opretholdes, ligesom der skal tages hensyn til spredningen af trafikken over døgnet for at undgå de følger, der vil være for chaufføren af et overbelastet vejnet.

AHTS finder ikke behov for at inddrage rutekørsel under direktivet, ligesom der advares mod, at der skabes en overbudssituation mellem arbejdstidsdirektivet og køre- og hviletidsreglerne, hvorfor der kun bør være et regelsæt.

Erhvervenes Transportudvalg er af den grundlæggende opfattelse, at direktivforslagets område i hovedsagen er overenskomststof, og af den grund ikke bør være omfattet af lovgivning. Det findes endvidere ikke relevant at henvise til sikkerheden for vejtransport, da disse regler i forvejen er dækket af reglerne om køre- og hviletid, der dækker alle køretøjer over 3,5 tons. Et nyt regelsæt vil kun øge kompleksiteten.

ETU finder det endvidere svært af finde rationale for at inkludere selvkørende vognmænd, ligesom det administrative arbejde, de selvkørende vognmænd har, ikke er medtaget i direktivet.

Dansk Taxiforbund finder det især betænkeligt, at direktivet, ud over mobile arbejdstagere, også kommer til at gælde for selvstændige, kørende vognmænd. Bestemmelserne i direktivet vil i høj grad mindske den fleksibilitet, som en selvstændig taxivognmand har brug for, for at han kan drive en servicevirksomhed. Dette skyldes, at en taxivognmand i de fleste tilfælde selv kører sin vogn og hertil supplerer kørslen med en eller to chauffører, ofte ansat som afløsere. Muligheden for fleksible driftsmæssige løsninger bliver i høj grad elimineret, safrent de selvstændige, kørende vognmænd bliver omfattet af direktivets bestemmelser.

Endvidere finder **Dansk Taxi Forbund** definitionen af natarbejde og natarbejdere uforenelig med de praktiske forhold i taxibranchens efterspørgselsmønster.

Forbundet mener, at undtagelsesbestemmelsen i art. 7, stk. 3, hvor man tillader en opdeling af pauser i perioder på under 15 min., ligeledes bør gælde for taxikørsel.

Endelig anføres, at man i forhold til definitionen af radighedsvagt, radighedstjeneste og pauser bør foretage en præcisering af, at radighedsvagt heller ikke i forhold til art. 4 betragtes som arbejdstid.

Det Danske Handelskammer finder, at direktivforslaget primært er et overenskomstmråde, der saledes ikke burde være omfattet af lovgivningen. Der findes i øjeblikket et

kompliceret regelsæt om køre- og hviletid, som primært har til formål at regulere sikkerheden ved vejtransport. Introduktionen af et nyt regelsæt til forbedring af vejsikkerheden vil alene øge kompleksiteten på området.

Forbrugerrådet kan tilslutte sig tiltag, der fastsætter minimumsregler for arbejdstiden med henblik på en forbedret vejsikkerhed.

Radet finder dog, at en gennemsnitlig arbejdsuge på maksimalt 48 timer inden for en 4 måneders periode, jf. artikel 3, kan indebære en risiko for, at maksimumsgrænsen på 60 timer/uge kan opretholdes over en længere periode, hvorfor det foreslås, at en kortere referenceperiode overvejes.

Landsorganisationen i Danmark, LO, henviser til høringssvar afgivet af LO's medlemsforbund, herunder SID.

4. Lovgivning og statsfinansielle konsekvenser.

Direktivforslaget kan få konsekvenser for aftalerne mellem arbejdsmarkedets parter, således at det endelige direktiv skal implementeres via de kollektive overenskomster på området.

Endvidere vil direktivet kunne gennemføres med hjemmel i arbejdsmiljølovens § 58, hvorefter der kan fastsættes regler om daglig hvileperiode, ugentlig fridøgn og om begrænsning af arbejdstid for enhver, der fører eller er besætningsmedlem på et køretøj, herunder køretøjer i international vejtransport, såvel her i landet som i udlandet.

Det er under vurdering, hvorvidt der herudover er behov for særlig lovgivning på området.

Det antages, at direktivforslaget vil få mindre statsfinansielle konsekvenser, som følge af øget kontrol og indhentning af oplysninger fra arbejdsmarkedets parter med henblik på afrapportering til Kommissionen.

5. Samfundøkonomiske konsekvenser m.v.

Direktivforslaget antages at have følgende positive samfundøkonomiske konsekvenser:

- Mulig øget færdselssikkerhed.
- Øget sikkerhed og bedre sociale og sundhedsmæssige vilkår for arbejdstagere.
- Mulig omkostningsnedskæring for virksomhederne som følge af færre ulykker og mindre fravær pga. sygdom samt eventuelt besparelse af overarbejdsbetaling.

Direktivforslaget antages at have følgende negative samfundsøkonomiske konsekvenser:

- Øget merarbejde for transportvirksomheder, som følge af sikre den interne og eksterne overholdelse af arbejdstiden, herunder ved en omstrukturering af tilrettelæggelse af arbejdstid.
- En mulig øget belastning af vejnettet i dagtimerne som følge af bestemmelserne om natarbejde - og derved flere ulykker.

