

Arbejdsmarkedsudvalget (2. samling)
L 19 - Svar på Spørgsmål 15 - 22
Offentligt

Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg
Christiansborg
1240 København K

MODTAGET

- 4 APR. 2005

12 25

Den Centrale indlevering

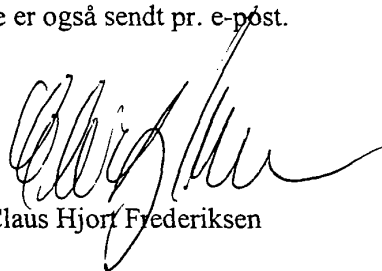
Ved Stranden 8
1061 København K
Tlf. 33 92 59 00
Fax 33 12 13 78
bm@bm.dk
www.bm.dk

- 1 APR. 2005

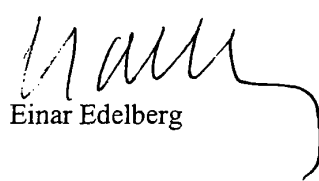
Vedlagt sendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 15 - 22 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg. (L 19 - spørgsmål 15 - 22).

Vores sag
6309-0002

Dette materiale er også sendt pr. e-post.



Claus Hjort Frederiksen



Einar Edelberg

**Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 15 af
18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19
- spørgsmål 15).**

Spørgsmål nr.15:

Kan ministeren konkret forklare hvor i direktivet, der ligger den forøgelse af sikkerheden, som næsten alle partier henholder sig til? Er en chauffør mere frisk torsdag i uge 3 fordi han har haft fri i uge 1?

Marts 2005

Vores sag
6309-0002

Svar:

Et af hovedformålene med direktivet er at medvirke til, at færdselssikkerheden øges. Dette sker bl.a. ved at indføre et loft for den mobile lønmodtagers arbejdstid i én enkelt uge, et absolut loft for den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid beregnet over 4 måneder samt begrænsninger i, hvor længe den mobile lønmodtager kan arbejde i træk uden pauser og efter natarbejde. Reglerne er derved med til at sikre, at de mobile lønmodtagere ikke presses til at arbejde i en udstrækning, hvor de - på grund af manglende hvil og søvn - udgør en fare for den generelle færdselssikkerhed.

Når der er tale om gennemsnit med mulighed for udsving over en periode skyldes dette, at de trafiksikkerhedsmæssige hensyn nøje er afvejet også i forhold til hensynet til branchens behov for fleksibilitet i tilrettelæggelsen af arbejdet. Jeg skal i denne forbindelse henvise til besvarelsen af udvalgets spørgsmål 6. At der er en vis fleksibilitet i lovforslaget ændrer dog ikke ved, at L 19 i høj grad har et trafiksikkerhedsmæssigt sigte.

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 16 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19 - spørgsmål 16).

Spørgsmål nr.16:

Hvad er baggrunden for, at biler under 3500 kg er undtaget fra direktivet? De er blevet meget dyre at forsikre på grund af stor stigning i antallet af uheld.

Marts 2005

Vores sag

6309-0002

Svar:

Baggrunden herfor er, at direktivets anvendelsesområde – som der tidligere er redegjort for, se mit svar til spørgsmål 5 - er afgrænset til kun at gælde for de mobile lønmodtagere, der deltager i transporter omfattet af de almindelige køre-/hviletidsregler. Det vil sige transporter, hvor reglerne i Forordning 3820/85 af 20. december 1985 og AETR-overenskomsten skal overholdes.

Der er dermed ikke med vedtagelsen af direktivet taget selvstændig stilling til de allerede undtagne transporter fra køre-/hviletidsreglerne, hvortil også hører ”køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne ikke overstiger 3,5 tons”.

Jeg skal i det hele henvise til mit svar til spørgsmål 5, herunder at køre-/hviletidsreglerne i øvrigt henhører under Justitsministeriets ressort.

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 17 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19 – spørgsmål 17).

Spørgsmål nr.17:

Finder ministeren ikke, at det er problematisk, at et par organisationer som har været hørt over lovforslaget har været meget uenige med deres medlemmer?

Marts 2005

Vores sag

6309-0002

Svar:

Jeg mener, at det svært at vurdere, hvor stor denne uenighed egentlig er. Jeg kan imidlertid konstatere, at ministeriet har modtaget en del kritiske henvendelser fra såvel vognmænd som chauffører i anledning af lovforslaget, som ministeriet da også har haft travlt med løbende at besvare. Det interne forhold mellem organisation og medlemmer har jeg ikke som minister en holdning til.

Jeg ser dog heller ikke et problem i forhold til høringsprocessen, som ministeriet har fulgt. Forud for fremsættelsen har dette lovforslag på grund af dets tekniske og sektorielle karakter - efter aftale med arbejdsmarkedets parter - netop været sendt til høring hos de relevante medlemsorganisationer inden for transportsektoren. Herudover har lovforslaget – som det er almindeligt i forbindelse med ministeriets eksterne høringer ved lovforslag – samtidig været offentligt på ministeriets hjemmeside, således at også private og almindelige borgere har mulighed for at forholde sig hertil.

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 18 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19 – spørgsmål 18).

Spørgsmål nr.18:

Er der taget højde for, at behovet for p-pladser til lastbiler langs hovedfærdselsårene vil stige kraftigt efter en vedtagelse af lovforslaget?

Marts 2005

Vores sag

6309-0002

Svar:

Jeg har svært ved at se, at behovet for p-pladser ved hovedfærdselsårene efter vedtagelsen af L 19 skulle stige kraftigt. Der vil også efter vedtagelsen af L 19 kunne køres lige så meget, som køre- og hviletidsforordningen tillader, idet det alene er den mobile lønmodtagers adgang til at arbejde udover kørslen, der begrænses med lovforslaget.

**Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 19 af
18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19
– spørgsmål 19).**

Spørgsmål nr.19:

Hvem der skal kontrollere, at de nye regler vedrørende opgørelse af arbejdstid bliver overholdt.

Marts 2005

Vores sag
6309-0002

Svar:

Efter § 8 i L 19 straffes overtrædelser af arbejdsgiverens pligt til at registrere og opgøre den mobile lønmodtagers arbejdstid med bøde. Dette indebærer altså, at det i sidste ende vil være politiet, der kontrollerer, om disse regler bliver overholdt.

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 20 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19 – spørgsmål 20).

Spørgsmål nr.20:

Kan ministeren give garanti for, at også ikke planlagte pauser kan trækkes fra i arbejdstiden?

Marts 2005

Vores sag

6309-0002

Svar:

L 19 § 4 – og det underliggende direktiv – indeholder regler for, hvor længe den mobile lønmodtager må arbejde i træk uden pauser. Sådanne pauser, der har til formål at give den mobile lønmodtager et mindre hvil, skal efter § 2, stk. 3, ikke medregnes i arbejdstiden. Der stilles således krav om, at der indlægges pauser i arbejdet, og ikke-planlagte pauser giver derfor ikke mening.

Derimod vil det være afgørende for, om visse tidsrum skal regnes for arbejdstid eller rådighedstid, om de er planlagte eller ej. Med "rådighedstid" forstås ifølge direktivet og L 19 andre tidsrum end pauser og hviletid, hvor den mobile lønmodtager ikke skal forblive på sin arbejdsplads, men skal være parat til at udføre arbejde på arbejdsgiverens anmodning. Rådighedstidens placering skal være fastsat på forhånd for at denne ikke behøver blive medregnet i arbejdstiden. Jeg henviser i den forbindelse til bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 4, hvor perioder med planlagt ventetid under færgeoverfarter og ved grænser nævnes som typiske eksempler på rådighedstid.

**Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 21 af
18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19
– spørgsmål 21).**

Spørgsmål nr. 21:

Kan ministeren garantere, at ferie og feriefridage kan regnes som fritid?

Marts 2005

Svar:

Ved opgørelsen af den mobile lønmodtagers arbejdstid følges det almindelige beregningsprincip for opgørelse af den gennemsnitlige arbejdstid. Dette princip fremgår bl.a. af det generelle arbejdstidsdirektiv og § 4 i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004. Herefter medtages perioder med ferie og feriefridage – og for den sags skyld sygdom – ikke i eller er neutrale i forhold til beregningen af gennemsnittet.

Vores sag
6309-0002

Årsagen til, at beregningsprincippet ikke udtrykkeligt er formuleret i direktiv 2002/15/EF, kan være, at dette direktiv ikke er udformet i lyset af det generelle arbejdstidsdirektiv, men derimod med udgangspunkt i køre- og hviletidsbestemmelserne. En ordlydsfortolkning fører imidlertid til, at fx en ferieperiode ikke kan indgå i beregningen af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, da der ikke kan arbejdes i ferien. Det ville i øvrigt være i direkte modstrid med formålet med direktivet og med L 19 – herunder det forhold, at loftet på 48 timers arbejde om ugen i gennemsnit er absolut for mobile lønmodtageres vedkommende – hvis ferie og feriefridage kunne inddrages i beregningen af den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, når det ikke er tilfældet i forbindelse med den tilsvarende beregning af arbejdstiden efter det generelle arbejdstidsdirektiv.

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 22 af 18. marts 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (L 19 – spørgsmål 22).

Spørgsmål nr.22:

Er ministeren sikker på, at direktivet ikke, i forhold til menneskerettighederne, griber ind i den personlige frihed?

Marts 2005

Vores sag

6309-0002

Svar:

Det underliggende direktiv skal – som det gælder for al anden EU-lovgivning - respektere de fundamentale menneskerettigheder, herunder beskyttelsen af den personlige frihed. Der er dog hverken med direktivet eller lovforslaget mulighed for, at personer kan frihedsberøves. Overtrædelser er alene sanktioneret ved godtgørelse eller bøde, hvor straffesager naturligvis skal følge den almindelige strafferetspleje.

Jeg kan heller ikke se, at de indeholdte pligter i direktivet, såsom arbejdsgiverens pligt til at opgøre arbejdstiden samt lønmodtagerens pligt til at give oplysninger om andet arbejde, kan være et ulovligt indgreb i den personlige frihed.

