



Folketingets Beskæftigelsesudvalg  
lov@ft.dk

Karina Adsbøl  
Karina.Adsbol@ft.dk

Beskæftigelsesministeriet

Holmens Kanal 20

1060 København K

T +45 72 20 50 00

E [bm@bm.dk](mailto:bm@bm.dk)

[www.bm.dk](http://www.bm.dk)

CVR 10172748

J.nr. 20225200019

7. februar 2022

Beskæftigelsesudvalget har i brev af 10. januar 2022 stillet følgende spørgsmål nr. 130 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karina Adsbøl (DF).

**Spørgsmål nr. 130:**

”Vil ministeren kommentere på artiklen ”Dødtrætte chauffører kører rundt med børn, syge og ældre” i Politiken den 8. januar 2022 og redegøre for hvilke initiativer ministeren agter at tage for at sikre et ordentlig arbejdsmiljø med køre-hviletid samt undgå social dumping?”

**Svar:**

Jeg vil gerne indledningsvist slå fast, at ingen passagerer skal opleve, at deres sikkerhed står på spil, når de benytter sig af offentlige kørselstilbud. Derfor forventer jeg også, at kommunerne og regionerne, der ejer trafikselskaberne, som driver Flextrafik, medvirker til at sikre, at der er ordentlige arbejdsforhold for chaufførerne og sikre forhold for passagerne.

Jeg har bedt Arbejdstilsynet beskrive reglerne om hviletid og fridøgn og udbydere ansvar på området, samt relevante værktøjer for at sikre ordentlige forhold for chaufførerne. Arbejdstilsynet oplyser følgende:

”Arbejdstilsynet forudsætter i svaret, at chaufførerne, der kører flextrafik, kører med tilladelser efter taxiloven. Det betyder, at det er reglerne om hviletid efter arbejdsmiljølovgivningen, der gælder for de chauffører, der er ansat hos en arbejdsgiver.

Chaufførernes arbejdstid skal dermed tilrettelægges på en sådan måde, at de som udgangspunkt får en hvileperiode på mindst 11 sammenhængende timer, inden for en periode på 24 timer. Herudover skal de have et ugentligt fridøgn, inden for en periode på 7 døgn, der skal ligge i forlængelse af den daglige hvileperiode. Det er som udgangspunkt vognmanden, der skal sikre, at chaufføren får sine hvileperioder og fridøgn.

Hvis vognmanden ikke har beføjelser til og reel mulighed for at sikre, at arbejdsopgaverne bliver tilrettelagt og udført forsvarligt, kan Arbejdstilsynet på baggrund af en konkret vurdering træffe afgørelse om, at det er en anden end vognmanden, der må anses som arbejdsgiver for den ansatte.

Reglerne om hvileperiode og fridøgn gælder ikke for selvstændige vognmænd.

Arbejdstilsynet kan oplyse, at det følger af arbejdsmiljøreglerne, at den, der udbyder en tjenesteydelse, skal sørge for, at der er taget hensyn til sikkerheden og sundheden ved opgavens udførelse i forbindelse med udarbejdelsen af sit udbudsmateriale.

Videre følger det af loven, at udbyder skal medvirke til, at den udbudte opgave kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt af den arbejdsgiver, der har fået opgaven tildelt.”

Jeg kan henholde mig til Arbejdstilsynets oplysninger.

Ud over at sørge for, at chaufførerne får den lovpligtige hvile, og at der ikke må udbydes opgaver, hvor vognmændene ikke kan efterleve arbejdsmiljøreglerne, er arbejdsklausuler et andet redskab til at sikre ordentlige arbejdsforhold for chaufførerne på.

Trafikselskaberne er som udbyder ikke forpligtet til at benytte arbejdsklausuler, men i cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter henstilles det, at alle kommuner og regioner anvender arbejdsklausuler i kontrakter, hvor det vurderes hensigtsmæssigt.

Arbejdsklausulen stiller krav om, at alle medarbejdere, der udfører arbejde i henhold til kontrakten, skal arbejde under løn- og arbejdsvilkår, der ikke er ringere end vilkårene i den mest repræsentative overenskomst for samme type arbejde.

Det er ordregiver, der skal gennemføre nødvendig risikobaseret kontrol af, om leverandøren og eventuelle underleverandører overholder arbejdsklausulen.

Endeligt har jeg til brug for besvarelsen modtaget bidrag fra Transportministeriet, der oplyser følgende:

”Det følger af § 10 i taxiloven, at det er en betingelse for at have en tilladelse til erhvervmæssig persontransport, at virksomheder, der har ansatte chauffører skal sikre, at disse medarbejders løn- og arbejdsvilkår er mindst lige så gode, som de vilkår, der er fastsat for samme arbejde i henhold til landsdækkende, repræsentative kollektive overenskomster inden for dette faglige område.”

Mit udgangspunkt er, at trafikselskaberne bør benytte sig af arbejdsklausuler, for at sikre overenskomstlignende vilkår for Flextrafiks underleverandører, mens der for vognmændene er et direkte ansvar for at sikre deres chauffører repræsentative løn- og arbejdsvilkår.

Vi har dermed regler, der skal sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår på arbejdsmarkedet, og som pålægger arbejdsgivere ansvaret og udbydere af tjenesteydelser et medansvar for, at chaufførerne kan udføre deres arbejde sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt og under ordentlige lønvilkår.

Jeg forventer, at arbejdsgiverne lever op til det ansvar, og at udbydere af tjenesteydelser også lever op til det medansvar, de har. Kun derved kan vi sikre ordentlige og sikre forhold på det danske arbejdsmarked, både for ansatte og kunder.

Venlig hilsen

Peter Hummelgaard  
Beskæftigelsesminister