

bevare 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 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 arbejdsmarkedslovgivning, 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 registreringen af den mobile lønmodtagers arbejdstid ikke opfyldes, er også udtryk for, at hensyntagende 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 ar-