

bejdstidsdirektivet 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 1. april 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 kollektiv overenskomst vil blive udnyttet.

Lovforslaget har været forelagt et virksomhedspanel med henblik på en undersøgelse af de administrative konsekvenser. Resultatet fra virksomhedspanelet er fremsendt til Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg.

#### *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. Lovforslaget går ikke videre end direktivet.