

4 af udvalgets spørgsmål til beskæftigelsesministeren og dennes svar herpå

Spørgsmålene og svarene er optrykt er ønske fra EL.

Spørgsmål 4:

Hvad er forskellen på den rutine en selvstændig selvkørende vognmand og en chauffør har? Finder ministeren, at selvstændige vognmænd er mere rutinerede end chaufførerne, da det foreslås, at de foreslåede regler først skal træde i kraft for de selvstændige efter 4 år?

Svar:

Jeg ved ikke, om selvstændige vognmænd generelt har mere eller mindre rutine end ansatte chauffører. Når direktivet, der ligger til grund for L 19, i artikel 2, stk. 1, fastslår, at direktivet først finder anvendelse på selvstændige chauffører fra den 23. marts 2009, er årsagen ikke forskel i rutinen vognmand og chauffør imellem, men at konsekvenserne af, at der ikke findes arbejdstidsregler for selvstændige chauffører, først skal analyseres.

At lade selvstændige vognmænd være omfattet af loven allerede fra den 23. marts 2005 ville være en markant fravigelse af princippet minimumsimplementering.

Det er desuden min umiddelbare opfattelse, at hverken direktivet eller lovens regler uden videre kan anvendes på selvstændige vognmænd. For eksempel savnes der stillingtagen til, hvorledes arbejdstiden som selvstændig skal kunne kontrolleres – en (selv-)registrering for den selvstændige giver ikke uden videre mening. Det er derfor fornuftigt, når direktivet bestemmer, at Kommissionen forud for 2009 må se nærmere herpå og senest i 2007 fremsætte forslag til, hvordan reglerne for selvstændige kan udformes. Vi får derfor lejlighed til senere at vende tilbage til dette spørgsmål. Indtil videre vil selvstændige vognmænd dog fortsat – som nu – være omfattet af de generelle køre-/hviletidsregler.

Spørgsmål 5:

Hvad er baggrunde for, at f.eks. tivoli- og tankvogne ikke er omfattet af direktivet?

Svar:

Baggrunden for, at mobile lønmodtagere, der deltager i bestemte transporter, ikke er omfattet af direktivets regler, er, at de pågældende transporter er undtaget fra "køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde. fx er køretøjer, der bruges til transport af cirkus- og tivoliudstyr" og "køretøjer, der bruges til indsamling af mælk fra gårde og til returnering af mælkespande eller af mælkeprodukter til foderbrug" undtaget fra køre- og hviletidsreglerne i Forordning 3820/85 af 20. december 1985 og i AETR-overenskomsten.

Direktivets anvendelsesområde er afgrænset til de lønmodtagere, der deltager i de af forordningen eller AETR-overenskomsten omfattede transporter, og der er således ikke i forbindelse med udformningen af direktivet tilføjet eller undtaget yderligere transporter. Direktivets anvendelsesområde er på dette punkt direkte afledt af forordningens eller overenskomstens anvendelsesområde.

Det kan konstateres, at det især har været køretøjernes indretning og faktiske anvendelse, der har været lagt vægt på ved fastlæggelsen af, hvilke transporter forordningen eller overenskomsten skulle regulere. Køretøjer, der anvendes til typiske myndighedsopgaver, herunder forsvarrets og ordensmagtens køretøjer, er således undtaget, mens køretøjer, der anvendes eller er indrettet til langvejs befordring af et større antal personer eller en større mængde gods erhvervmæssigt, er kernen i køre- og hviletidsreglernes anvendelsesområde.

Det kan være svært at forklare, hvorfor netop lønmodtagere på tivoli- og mælkeindsamlings-transporter ikke er omfattede af direktivets arbejdstidsregler, men baggrunden herfor er altså forordningens eller overenskomstens regler. I den forbindelse kan det nævnes, at Justitsministeriets, under hvis ressort forordningen og overenskomsten hører, har oplyst, at det i EU-regi for øjeblikket er under overvejelse at opdatere nævnte regelsæt, herunder listen over undtagne transporter.