

Europaudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Deres ref.:

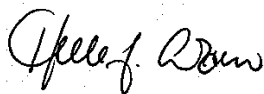
Vor ref.: 08-510602-001

Dato: 12.02.2009

Vi fremsender hermed kopi af vort brev af 12.02.2009 vedrørende stop for EU-krav om arbejdstid for selvstændige i vejtransporterhvervet.

Udover Transportministeriet er brevet også sendt til Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Beskæftigelsesministeriet.

Med venlig hilsen



Helle Juul Carlsen

Bilag

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17
Postboks 2250
DK-1019 København K

Tel: 7015 9500
Fax 7015 9502

dtl@dtl.eu
www.dtl.eu

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Deres ref.:

Vor ref.: 08-510602-001

Dato: 12.02.2009

Stop for EU-krav om arbejdstid for selvstændige i vejtransporterhvervet

Dansk Transport og Logistik skal hermed henlede opmærksomheden på, at forhandlingerne i Bruxelles af Europa-Kommissionens forslag om ændring af direktivet om arbejdstid for mobile arbejdstagere er ved at tage en drejning, der vil kunne medføre helt uacceptable begrænsninger for iværksætterånden og det frie initiativ inden for erhvervsudøvelse i Danmark.

Det er efter vores opfattelse vigtigt, at Kommissionens forslag bliver vedtaget hurtigst muligt. I modsat fald vil alle selvstændige chauffører (selvkørende vognmænd) fra den 23. marts 2009 være omfattet af direktivet om arbejdstid for mobile arbejdstagere. Det skyldes, at det gældende direktiv for arbejdstid for mobile arbejdstagere medfører, at selvkørende vognmænd – altså vognmænd, der ikke har ansatte – som udgangspunkt ikke er omfattet af arbejdstidsregler, men at de automatisk vil blive omfattet af kravet om maksimal arbejdstid, medmindre der vedtages et forslag om ændring eller modificering af dette krav.

I den forbindelse skal det bemærkes, at direktivets formål hovedsagligt er at beskytte arbejdstagernes arbejdsmiljø. Samfundets berettigede ønske om et højt niveau af trafiksikkerhed på vejene er i øvrigt allerede dækket af reglerne for køre- og hviletid, der som bekendt gælder for alle chauffører/vognmænd, der sidder bag rattet på en lastbil, hvad enten disse måtte være "falske" eller "ægte" selvstændige – eller ansatte chauffører i en vognmandsvirksomhed.

Kommissionen fremsatte den 15. oktober 2008 et forslag om ændring af direktivet, hvormed kun såkaldte "falske selvstændige" skal omfattes af reglerne for arbejdstid (KOM (2008) 650). Vi henviser til vedlagte grundnotat til Folketinget om forslaget nærmere indhold.

Kommissionens forslag følger konklusionerne i den ret omfattende undersøgelse, som Kommissionen forinden fik gennemført – bl.a. med deltagelse fra DTLs netværk for selvkørende vognmænd – og som konkluderede, at der ikke var argumenter for at lade alle selvkørende/ selvstændige blive omfattet af arbejdstidsregler. Til gengæld var der argumenter for at stramme definitionerne op og sikre bedre implementering og overholdelse af direktivet.

På det grundlag har Kommissionen derfor foreslået, at "falske selvstændige", der på uretmæssigt grundlag søger at blive accepteret som selvstændige alene for at omgå gældende lov og praksis, hvad angår arbejdstageres rettigheder, beskatning m.v., skal omfattes af forslaget.

Såkaldte "ægte selvstændige", der seriøst og ressourcefuldt søger at drive en forretning baseret på deres eget initiativ og deres ønske om at virke på en kommerciel basis og i fri konkurrence, skal ifølge Kommissionens foreliggende forslag altså ikke omfattes af reglerne for arbejdstid. Dette er fuldt ud på linie med forholdene i andre erhverv.

Europa-Parlamentets behandling af forslaget giver anledning til at frygte, at det vil blive vedtaget, at alle selvstændige skal omfattes af krav om arbejdstidsregler. Der er endvidere risiko for, at forslaget slet ikke bliver vedtaget på grund af uenighed i Rådet eller mellem Rådet og Parlamentet.

I begge tilfælde vil en selvstændig vognmand, der søger at drive en anstændig forretning, blive ramt af et sæt komplicerede regler for arbejdstid, der slet ikke er indrettet til at tage højde for de mange opgaver, en selvstændig vognmand skal udføre for at drive sin forretning. Her til kommer, at det i praksis vil være aldeles umuligt at kontrollere selvstændiges arbejdstid, og at dette krav fra EU vil bevirke omfattende administrative byrder for de selvstændige samt store offentlige udgifter til "dyneløfteri", der ikke fører til noget konstruktivt.

Denne udvikling må efter DTLs opfattelse desuden være i strid med den danske regerings generelt positive holdning til små og mellemstore entreprenører og det frie initiativ. Hvis man udstrækker det, som nu er ved at ske inden for vejtransporten, til andre erhverv med små, selvstændige erhvervsdrivende – såsom for eksempel handel, håndværk og landbrug – kan enhver se, at krav om arbejdstidsregler, der oprindeligt er tænkt som en beskyttelse af arbejdstagere, ikke med rimelighed kan pålægges selvstændige og ikke giver mening.

DTL skal derfor på det kraftigste opfordre den danske regering til at sikre, at forslaget vedtages med det hovedprincip, som Kommissionen anlægger. Eventuelle bekymringer for, at "falske selvstændige" skulle være en nyskabelse på det danske arbejdsmarked, må efter DTLs opfattelse kunne løses ved at fastholde, at der i Danmark kun er to former på arbejdsmarkedet: ansatte og selvstændige. Hvis en dansk selvstændig af alle andre danske myndigheder anerkendes som lovlig selvstændig, vil pågældende pr. definition være selvstændig. Hvis ikke, vil pågældende være ansat. Tilfælde, hvor man omgår reglerne om ansættelsesforhold, vil i Danmark blive behandlet i arbejdsretten og påtales af arbejdsmarkedets parter.

Danske bekymringer om dette forhold bør derfor ikke bidrage til at forhindre forslagets vedtagelse med sigte på, at hovedreglen i direktivet ikke træder i kraft. I særdeleshed ikke, hvis begrebet "falske selvstændige" giver mening i andre EU lande, som kan have gavn af sondringen.

Bliver forslaget ikke vedtaget, vil den danske regering stå over for en omfattende udfordring, dels i at redegøre for de samfundsøkonomiske fordele ved at omfatte selvstændige vogn-

mænd under regler for arbejdstid imod praksis i alle andre erhverv, dels ved at etablere et bureaukrati, for at kunne gennemføre en kontrol af, hvorledes selvstændige erhvervsdrivende tilbringer deres dagligdag. Begge udfordringer synes meget lidt attraktive - i særdeleshed i en tid, hvor der er behov for alle hænder til at løfte samfundet ud af de nuværende problemer.

Med venlig hilsen



Morten Lindbo
Vicedirektør
tlf. +4521201400

CC: Arbejdsmarkedsudvalget
Trafikudvalget
Erhvervsudvalget
Europaudvalget

Bilag

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

1. december 2008

GRUNDNOTAT

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Beskæftigelsesministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, KOM (2008) 0650 af 15. oktober 2008.

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (KOM (2008) 650 af 15. oktober 2008)

1. Resumé

I henhold til det gældende sektordirektiv 2002/15 om arbejdstid i vejtransportsektoren skal Kommissionen inden 2009 komme med et forslag i relation til anvendelsen af arbejdstidsbestemmelserne på selvstændige chauffører, hvilket er sket ved nærværende forslag. Det foreslås, at arbejdstidsbestemmelserne ikke skal finde anvendelse på selvstændige chauffører, men at der indføres en definition af "falske selvstændige" i direktivet og i forlængelse heraf en bestemmelse om håndhævelse gennem inspektion. Desuden foreslås definitionen af natarbejde ændret og endelig indeholder ændringsdirektivforslaget mindre ændringer af teknisk karakter.

2. Baggrund

Kommissionen har den 15. oktober 2008 fremsat forslag om ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (KOM(2008)650). Forslaget blev modtaget i en dansk sprogversion den 22. oktober 2008.

Direktiv 2002/15, der er implementeret ved lov nr. 395 af 1. juni 2005, indeholder i artikel 2 en bestemmelse om, at Kommissionen senest 2009 skal fremsætte et forslag om, hvordan direktivets bestemmelser kan anvendes i forhold til selvstændige chauffører eller om, at selvstændige chauffører ikke skal være omfattet af direktivet. Desuden er det i artikel 7 i direktivet anført, at bestemmelsen om natarbejde skal evalueres, og at der om nødvendigt skal fremsættes ændringsforslag til direktivet i den henseende.

3. Hjemmelsgrundlag

Forslaget har hjemmel i Traktatens artikel 71 og artikel 137, stk. 2.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionen finder, at forslaget er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Det begrundes med, at forslaget i alt væsentligt sigter mod at tydeliggøre rækkevidden af eksisterende fællesskabsregler og forbedre håndhævelsen heraf, hvilket ikke kan opnås ved en indsats i hver medlemsstat for sig.

Overordnet er forslaget efter Beskæftigelsesministeriets opfattelse i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Såvel konkurrencehensyn som hensynet til arbejdsmiljø og trafiksikkerhed taler for, at der er ensartede regler i medlemsstaterne for så vidt angår arbejdstidsregler i vejtransportsektoren..

Ministeriet finder dog behov for at foretage en nærmere vurdering af konsekvenserne af, at der indføres en fællesskabsretlig definition af 'falske selvstændige' og i forlængelse heraf en ny artikel 11a om håndhævelse.

5. Formål og indhold

Ifølge forslaget skal selvstændige chauffører ikke omfattes af direktivet. I stedet foreslås definitionerne ændret, så "falske selvstændige chauffører" omfattes af direktivet for derved at imødegå omgåelse af bestemmelserne i direktivet. I forlængelse heraf foreslås en ny artikel 11a om håndhævelse ved arbejdsinspektører indsat i direktivet. Endelig er der visse tekniske ændringer samt en ændring af definitionen af "natarbejde".

6. Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget er fremsat medio oktober 2008, og der foreligger derfor ikke indikationer omkring parlamentets opfattelse af forslaget eller forhandlingssituationen. Traktatens artikel 251 om fælles beslutningstagen skal iagttages.

7. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Det bemærkes, at den retlige definition af henholdsvis arbejdstagere og selvstændige erhvervsdrivende i Danmark fastlægges ud fra et samspil mellem ansættelsesretlige regler og skatteretlige regler. I dansk ret skal en række elementer være opfyldt, for at en person anses for at være lønmodtager og dermed også har lønmodtagerrettigheder. En lønmodtager er i dansk ret almindeligvis karakteriseret ved at være en person, der i kraft af en arbejdsaftale har pligt til personligt at udføre erhvervsmaessigt arbejde efter arbejdsgivernes instruktioner, regning og risiko, under arbejdsgiverens tilsyn og i arbejdsgiverens navn og mod betaling af vederlag.

Der er i Danmark praksis for, at domstolene (herunder Arbejdsretten) afgør tvister i relation til, om en person er selvstændig, eller om vedkommende reelt er i et ansættelsesforhold med en arbejdsgiver. Herved imødegås også problemerne, hvor eksisterende lovgivning søges omgået.

Hvis ændringsdirektivforslaget vedtages i den foreliggende form, vil det rejse tvivl om, hvorvidt den ovenfor beskrevne praksis vil kunne opretholdes, for så vidt angår vejtransportsektoren. I den forbindelse kan det nævnes, at forslaget om indførelse af en ny artikel 11a om håndhævelse ved arbejdsinspektører vil være en nyskabelse i forhold til nuværende dansk praksis. Det er dog endnu ikke afklaret, hvad den foreslåede artikel 11a præcist vil have af konsekvenser. Hvis forslaget vedtages, skal der under alle omstændigheder gennemføres ændringer i lov nr. 395 af 1. juni 2005.

8. Forslagets konsekvenser for statsfinanserne, samfundsøkonomien, miljøet eller beskyttelsesniveauet

Hvis forslaget om håndhævelse ved arbejdsinspektører vedtages, vil dette have økonomiske konsekvenser for det offentlige. Der er ikke grundlag for at komme med nærmere vurderinger af forslagets konsekvenser på nuværende tidspunkt.

9. Høring

Forslaget er sendt i høring til organisationerne med sæde i Beskæftigelsesministeriets Specialudvalg. Der er endnu ikke modtaget høringssvar.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er umiddelbart skeptisk overfor forslaget om, at "falske selvstændige" skal defineres på EU-niveau. Det kan ikke afvises, at indførelse af en sådan definition vil kunne få afsmittende virkning på fremtidige direktivforslag. Regeringen er også umiddelbart skeptisk i relation til den forslåede artikel 11a om håndhævelse via arbejdsinspektører. De øvrige elementer i ændringsdirektivforslaget er regeringen mere positiv overfor.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der foreligger endnu ikke oplysninger om andre landes syn på ændringsdirektivforslaget. Regeringen forventer, at lande med et arbejdsmarked, der i nogen grad ligner det danske, vil have nogenlunde samme syn på direktivets forskellige elementer som den danske regering.

12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke været forelagt før.