

Arbejdsmarkedsudvalget
L 144 - Bilag 1
Offentlig



Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Ved Stranden 8
1061 København K
Tlf. 33 92 59 00
Fax 33 12 13 78
bm@bm.dk
www.bm.dk

MODTAGET

- 5 JAN. 2005
14 10
Den Centrale Indlevering

4 - JAN. 2005

Vedlagt sendes i 5 eksemplarer vurderingen fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens virksomhedspanel med hensyn til de administrative konsekvenser af L 144 - forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Vores sag
6560-0001

Bilag
2

Der vedlægges endvidere et kortfattet notat på baggrund af Erhvervs- og Selskabsstyrelsens anbefalinger.

Materialet er også sendt pr. e-post

Claus Hjort Frederiksen

E. Edelberg

Notat



TLO/AKL

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens konklusioner og anbefalinger på baggrund af et virksomhedspanels vurdering af forslaget til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransport

3. januar 2005

Sag nr. 6309-0002

Beskæftigelsesministeren forslag har nu været forelagt et virksomhedspanel under Økonomi- og Erhvervsstyrelsen med henblik på at få undersøgt de administrative konsekvenser.

Resultatet af denne undersøgelse samt Økonomi- og Erhvervsstyrelsens konklusioner og anbefalinger hertil vedlægges.

Store administrative byrder

Konklusionen er, at lovforslaget vurderes at medføre store administrative byrder for de berørte virksomheder, særligt grundet pligten til at registrere arbejdstid. Også på samfundsplan ventes de samlede administrative byrder at være store grundet det store antal berørte virksomheder.

Konklusionen er ikke uventet, hvilket der også var givet foreløbigt udtryk for i bemærkningerne til lovforslaget.

Implementering af EU-direktiv

Som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, skal loven implementere det tilgrundliggende direktiv nr. 2002/15/EF, og lovforslaget går ikke videre end direktivet. Da direktivet gennemføres i samtlige medlemsstater, vil den danske vejtransportsektor ikke blive stillet ringere end konkurrenterne på europæisk plan.

En anbefaling om, at der ikke indføres nye regler på området, kan ikke imødekommes. Med lovforslaget implementeres alene allerede vedtagne EU-lovgivning, og det vil på ingen måde være tilstrækkeligt alene at fastholde de eksisterende køre-/hviletidsbestemmelser. Regeringen lægger i øvrigt betydning vægt på den trafiksikkerhedsmæssige baggrund for de nye regler.



16. december 2004

/LAL

NOTAT

Sag

Konklusioner og anbefalinger på baggrund af et virksomhedspanels vurdering af forslag til Lov om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

Et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler har i december 2004 vurderet de administrative konsekvenser forbundet med dele af forslag til Lov om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Beskæftigelsesministeriet).

Formål og indhold

Forslaget sigter blandt andet på at øge færdselssikkerheden og medfører, at der indføres et loft over, hvor mange timer en mobil lønmodtager må arbejde om ugen. Den mobile lønmodtager må med de nye regler ikke arbejde mere end 48 timer om ugen i gennemsnit over 4 måneder, og aldrig mere end 60 timer på en enkelt uge. Samtidig stiller reglerne krav om, at arbejdsgiverne registrerer, hvor meget arbejde hver enkelt lønmodtager udfører for andre arbejdsgivere om ugen.

Lovforslagets målgruppe er alle virksomheder, der for fremmed eller egen regning udfører transporter, som er omfattet af køre-hviletidsforordningen eller den såkaldte AETR-overenskomst (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport). En række køretøjer er dog undtaget fra reglerne herunder mindre køretøjer, køretøjer til kort rutekørsel, langsomtkørende køretøjer, offentlige køretøjer og specialkøretøjer.

Lovforslagets samlede konsekvenser

Lovforslaget vurderes at medføre store administrative byrder for de berørte virksomheder. På samfundsplan ventes de samlede administrative byrder ligeledes at være store på grund af det store antal berørte virksomheder.

Det ekstra administrative arbejde skyldes blandt andet, at arbejdsgiverne fremover, og minimum hver fjerde måned, skal registrere de mobile lønmodtageres samlede arbejdstid. For at kunne registrere lønmodtagerens arbejdstid skal arbejdsgiveren skriftligt bede lønmodtageren om oplysninger om, hvor meget arbejde vedkommende udfører for andre arbejdsgivere om ugen. Lønmodtagerne skal afgive oplysningerne på skrift til arbejdsgiveren (via lønseddel, ansættelseskontrakt, notat el.lign.).

**ERHVERVS- OG
SELSKABSTYRELSEN**
Kampmannsgade 1
1780 København V

Tlf. 33 30 77 00
Fax 33 30 77 99
CVR-nr 10 15 08 17
eogs@eogs.dk
www.eogs.dk

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**

Arbejdsgiverne skal opbevare oplysningerne om lønmodtagerens arbejdstid i op til 2 ½ år. Hvis lønmodtageren beder om det, skal arbejdsgiveren give vedkommende en kopi af de registrerede oplysninger.

Alle mobile lønmodtagere skal senest d. 23. marts 2005 oplyses om, at de har pligt til at afgive oplysningerne til arbejdsgiveren. Arbejdsgiveren skal dog ikke indberette oplysningerne til det offentlige, medmindre det offentlige beder om dette.

Undersøgelsens væsentligste resultater

Der er i undersøgelsen gennemført interview med 161 virksomheder, heraf hhv. 72 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel og 89 virksomheder, der har firmakørsel. Af de 161 virksomheder vurderer 48 virksomheder (30 %), at de ikke er omfattet af lovforslaget. Yderligere 55 virksomheder (34 %) forventer ikke, at de vil blive administrativt berørt af reglerne i lovforslaget. Undersøgelsen beror således på svarene fra i alt 58 virksomheder (36 %), der har vurderet, at lovforslaget ville medføre administrative konsekvenser for dem.

- 55 virksomheder (svarende til 95 % af de berørte) forventer at lovforslaget fremover vil medføre løbende byrder for virksomhederne på gennemsnitligt 41 timer årligt. På samfundsniveau svarer dette til løbende byrder på mellem 170.000 timer/år og 280.000 timer/år, fordelt på 5.400 virksomheder.
- 36 virksomheder (svarende til 62 % af de berørte) forventer omstillingsbyrder på gennemsnitligt 5 timer som følge af lovforslaget. På samfundsniveau svarer dette til omstillingsbyrder på mellem 11.000 timer og 21.000 timer, fordelt på 3.500 virksomheder.
- 11 virksomheder (svarende til 19 % af de berørte) forventer at lovforslaget vil medføre øgede omkostninger til indkøb af udstyr og hjælpemidler for gennemsnitligt 11.000 kr. pr virksomhed. På samfundsniveau betyder dette en samlet byrde på mellem 6,5 mio. kr. og 17 mio. kr., fordelt på 1.100 virksomheder.

Ingen virksomheder forventer, at lovforslaget vil betyde mindre administrativt arbejde.

Anbefalinger på baggrund af undersøgelsen

Panelundersøgelsen viser, at lovforslaget medfører store administrative byrder for de omfattede virksomheder. Hovedparten af virksomhederne ønsker ikke, at der skal indføres nye regler på området, da de nye administrative byrder ikke vil kunne modsvares af gevinsterne ved den nye regulering. På denne baggrund er det Erhvervs- og Selskabsstyrelsens anbefaling, at der ikke indføres nye regler for området for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, men at de eksisterende køre-hviletidsbestemmelser fastholdes. I stedet anbefaler Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, at der fokuseres på at forbedre de nuværende køre-hviletidsbestemmelser – eksempelvis ved at kontrollen af køreskiverne intensiveres.

Hvis de nye regler alligevel gennemføres, anbefaler Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, at ~~Beskæftigelsesministeriet informerer virksomhederne om~~ nøjagtig hvilke opgaver, der er forbundet hermed, så overgangen til de nye regler bliver så lidt byrdefuld som mulig for de berørte virksomheder.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen:

Forslag til lov om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

December 2004

Rambøll Management
Nørregade 7A
DK-1165 København K
Denmark

Tlf: 3397 8200
www.ramboll-management.dk

Indholdsfortegnelse

1.	Resume	1
2.	Undersøgelsens resultater	6
2.1	Baggrund og formål	6
2.2	Virksomheder og administrative aktiviteter	7
2.3	Administrative konsekvenser af lovforslaget	9
2.4	Analysen af supplerende spørgsmål	17
3.	Forslag til bedre regler og alternative måder til regulering	25
3.1	Bedre regler for virksomhederne	25
3.2	Alternative/bedre måder at regulere området på	25
4.	Undersøgelsens metode	27
4.1	Stikprøve og population	27
4.2	Validitet	27
Bilag 1.	Beskrivelse af lovforslaget	29
Bilag 2.	Køretøjer der er undtaget fra reglerne	31

1. Resume

Dette fokuspanel belyser de forventede administrative konsekvenser forbundet med Beskæftigelsesministeriets lovforslag om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Forslaget sigter bl.a. på at øge færdselssikkerheden og medfører, at der indføres et loft over, hvor mange timer en mobil lønmodtager må arbejde om ugen. Den mobile lønmodtager må med de nye regler ikke arbejde mere end 48 timer om ugen i gennemsnit over 4 måneder, og aldrig mere end 60 timer på en enkelt uge. Samtidig stiller reglerne krav om, at arbejdsgiverne registrerer hvor meget arbejde hver enkelt lønmodtager udfører for andre arbejdsgivere om ugen. Lovforslaget er beskrevet nærmere i bilag 1.

Lovforslagets målgruppe er alle virksomheder, der for fremmed eller egen regning udfører transporter, som er omfattet af køre-hviletidsforordningen eller den såkaldte AETR-overenskomst (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport). En række køretøjer er undtaget fra reglerne. Det vedlagte bilag 2 indeholder en liste over de køretøjer, der er undtaget fra reglerne i lovforslaget.

Der er i undersøgelsen gennemført interview med 161 virksomheder, heraf hhv. 72 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel og 89 virksomheder der har firmakørsel.

Blandt disse 161 virksomheder vurderer 48 virksomheder (30%), at de ikke er omfattet af lovforslaget, heriblandt 3 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel og 45 virksomheder beskæftiget indenfor firmakørsel.

Yderligere 26 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel samt 29 virksomheder beskæftiget indenfor firmakørsel (i alt 55 virksomheder, svarende til 34% af de interviewede virksomheder), forventer ikke at de vil blive administrativt berørt af reglerne i lovforslaget.

Undersøgelsens resultater beror således på svarene fra i alt 58 virksomheder, der har vurderet, at lovforslaget ville medføre administrative konsekvenser for dem.

Administrative konsekvenser

Tabellen nedenfor sammenfatter de administrative konsekvenser, som virksomhederne forventer som følge af lovforslaget.

Tabel 1: VII lovforslaget betyde mere administrativt arbejde for virksomheden?

	Virksomhedsniveau			Samfundsniveau*			
	Antal	Pct.	Gennemsnit	Antal	Minimum	Gennemsnit	Maksimum
Omstillingsbyrder	36	62%	5 timer	3.500	11.000 timer	16.000 timer	21.000 timer
Løbende byrder	55	95%	41 timer	5.400	170.000 timer	220.000 timer	280.000 timer
Engangsbyrder, ekstern assistance	8	14%	2.400 kr.	780	610.000 kr.	1,8 mio. kr.	3,1 mio. kr.
Løbende byrder, ekstern assistance	1	2%	-	-	-	-	-
Engangsbyrder, hjælpemidler	11	19%	11.000 kr.	1.100	6,5 mio. kr.	12 mio. kr.	17 mio. kr.
Løbende byrder, hjælpemidler	3	5%	-	300	-	-	-
Engangsbyrder, uddannelse	7	12%	2.300 kr.	680	740.000 kr.	1,6 mio. kr.	2,4 mio. kr.
Løbende byrder, uddannelse	1	2%	-	-	-	-	-
Nej	0	-	-	-	-	-	-

Note: Alle tal er afrundede. Tallene summerer ikke til 100%, da en virksomhed kan være berørt på mere end et område.

Resultaterne i tabel 1 kan sammenfattes i følgende punkter:

- 36 virksomheder (svarende til 62% af de berørte) forventer omstillingsbyrder på gennemsnitligt 5 timer som følge af lovforslaget. På samfundsniveau svarer dette til omstillingsbyrder på mellem 11.000 timer og 21.000 timer, fordelt på 3.500 virksomheder.
- 55 virksomheder (95%) forventer at lovforslaget fremover vil medføre løbende byrder for virksomhederne på gennemsnitligt 41 timer årligt. På samfundsniveau svarer dette til løbende byrder på mellem 170.000 timer/år og 280.000 timer/år, fordelt på 5.400 virksomheder.
- 8 virksomheder (svarende til 14% af de berørte) forventer, at lovforslaget vil betyde engangsudgifter til ekstern assistance på gennemsnitligt 2.400 kr. På samfundsniveau svarer dette til 780 virksomheder med samlede engangsbyrder på mellem 610.000 kr. og 3,1 mio. kr.
- En virksomhed vurderer, at lovforslaget vil medføre et løbende behov for ekstern assistance (revisor). Virksomheden har dog kunne vurdere behovet for assistance og dermed heller ikke de løbende omkostninger til ekstern assistance.
- 11 af de berørte virksomheder i fokuspanelet (svarende til 19%) forventer at lovforslaget vil medføre øgede omkostninger til indkøb af udstyr og hjælpemidler for gennemsnitligt 11.000 kr. pr virksomhed. På samfundsniveau betyder dette en samlet byrde på mellem 6,5 mio. kr. og 17 mio. kr., fordelt på 1.100 virksomheder.

- 3 virksomheder (5%) vurderer, at lovforslaget vil medføre et løbende behov for indkøb af udstyr og hjælpemidler.
- 7 af de berørte virksomheder (svarende til 12%) forventer at lovforslaget medfører omstillingsbyrder til uddannelse på gennemsnitligt 2.300 kr. På samfundsniveau svarer dette til en samlet byrde på mellem 740.000 kr. og 2,4 mio. kr., fordelt på 680 virksomheder.
- En enkelt af de berørte virksomheder (2%) forventer at virksomhedens administrative medarbejder løbende vil skulle uddannes. Virksomheden vurderer at omkostningerne hertil vil udgøre kr. 5.000 pr. md., svarende til kr. 60.000 årligt.
- Samtlige administrativt berørte virksomheder forventer at lovforslaget vil medføre administrative byrder.

2. Undersøgelsens resultater

2.1 Baggrund og formål

Dette fokuspanel har i december 2004 vurderet de administrative konsekvenser af forslag til lov om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Forslaget sigter bl.a. på at øge færdselssikkerheden og medfører, at der indføres et loft over, hvor mange timer en mobil lønmodtager må arbejde om ugen. Den mobile lønmodtager må med de nye regler ikke arbejde mere end 48 timer om ugen i gennemsnit over 4 måneder, og aldrig mere end 60 timer på en enkelt uge. Samtidig stiller reglerne krav om, at arbejdsgiverne registrerer hvor meget arbejde hver enkelt lønmodtager udfører for andre arbejdsgivere om ugen. Lovforslaget er beskrevet nærmere i bilag 1.

Lovforslagets målgruppe er alle virksomheder, der for fremmed eller egen regning udfører transporter, som er omfattet af køre-hviletidsforordningen eller den såkaldte AETR-overenskomst (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport). En række køretøjer er undtaget fra reglerne. Det vedlagte bilag 2 indeholder en liste over de køretøjer, der er undtaget fra reglerne i lovforslaget.

Resultaterne i denne rapport omhandler de administrative konsekvenser for virksomhederne ved en gennemførelse af denne lov. Rapporten præsenterer besvarelserne fra fokuspanelet og indeholder: undersøgelsens resultater, undersøgelsens metode samt et bilag som beskriver lovforslaget og et bilag, der indeholder en liste over køretøjer, der er undtaget fra bestemmelserne.

Et fokuspanel måler danske virksomheders *forventninger* til de administrative konsekvenser af ny eller ændret lovgivning. Tallene i rapporten angiver et skøn over, hvilke forventninger virksomhederne har til de administrative opgaver, som er forbundet med at håndtere og leve op til lovgivningens krav. Det er derfor vigtigt at understrege, at undersøgelsens resultater ikke må tolkes som et udtryk for de endelige konsekvenser.

I denne del af rapporten beskrives virksomhedernes besvarelser vedrørende de administrative konsekvenser af forslaget.

2.2 Virksomheder og administrative aktiviteter

Lovforslaget betyder, at arbejdsgiverne fremover, og minimum hver fjerde måned, skal registrere de mobile lønmodtageres samlede arbejdstid. For at kunne registrere lønmodtagerens arbejdstid skal arbejdsgiveren skriftligt bede lønmodtageren om oplysninger om hvor meget arbejde vedkommende udfører for andre arbejdsgivere om ugen. Lønmodtagerne skal afgive oplysningerne på skift til arbejdsgiveren (via lønseddel, ansættelseskontrakt, notat el.lign.).

Arbejdsgiverne skal opbevare oplysningerne om lønmodtagerens arbejdstid i op til 2 ½ år. Hvis lønmodtageren beder om det, skal arbejdsgiveren give vedkommende en kopi af de registrerede oplysninger.

Alle mobile lønmodtagere skal senest d. 23. marts 2005 oplyses om, at de har pligt til at afgive oplysningerne til arbejdsgiveren. Arbejdsgiveren skal

dog ikke indberette oplysningerne til det offentlige, medmindre det offentlige beder om dette.

Der er i undersøgelsen gennemført interview med 161 virksomheder, heraf hhv. 72 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel og 89 virksomheder beskæftiget indenfor firmakørsel.

Blandt disse 161 virksomheder vurderer 48 virksomheder (30%), at de ikke er omfattet af lovforslaget, heriblandt 3 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel og 45 virksomheder beskæftiget indenfor firmakørsel.

Yderligere 26 vognmænd og virksomheder beskæftiget inden for bus- og rutekørsel samt 29 virksomheder beskæftiget indenfor firmakørsel (i alt 55 virksomheder, svarende til 34% af de interviewede virksomheder) forventer ikke, at de vil blive administrativt berørt af lovforslaget.

Undersøgelsens resultater beror således på svarene fra i alt 58 virksomheder, der har vurderet, at lovforslaget ville medføre administrative konsekvenser for dem. Disse virksomheder er blevet bedt om at beskrive lovforslagets administrative konsekvenser ud fra følgende fem spørgsmål:

- Vil lovforslaget betyde mere administrativt arbejde?
- Vil lovforslaget betyde mindre administrativt arbejde?
- Har lovforslaget betydning for virksomhedens brug af ekstern assistance?
- Har lovforslaget betydning for virksomhedens anskaffelse af hjælpemidler?
- Har lovforslaget betydning for virksomhedens udgifter til uddannelsen af virksomhedens administrative medarbejdere.

Den resterende del af dette afsnit behandler lovforslagets administrative konsekvenser på baggrund af de fem spørgsmål. Resultaterne præsenteres i separate tabeller. Tabellerne er overordnet opdelt i to niveauer: virksomhedsniveau og samfundsniveau. Virksomhedsniveauet er gennemsnit af svarene fra de berørte virksomheder, mens samfundsniveauet er en opregning af resultaterne til den samlede population i Danmark, jf. afsnit 4.1. De angivne tal på samfundsniveau er afrundede tal.

2.3 Administrative konsekvenser af lovforslaget

I dette afsnit præsenteres de administrative konsekvenser som følge af forslag til lov om nye arbejdstidsregler for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Som beskrevet ovenfor forventer 58 virksomheder i fokuspanelet at blive administrativt berørt af forslaget.

2.3.1 Administrativt arbejde

Virksomhederne er blevet bedt om at vurdere, hvorvidt lovforslaget betyder mere administrativt arbejde i omstillingsfasen samt på løbende basis. Svarene er angivet i nedenstående tabel.

Tabel 2: VII lovforslaget betyde mere administrativt arbejde for virksomheden?

	Virksomhedsniveau			Samfundsniveau*			
	Antal	Pct.	Gennemsnit	Antal	Minimum	Gennemsnit	Maksimum
Omstillingsbyrder	36	62%	5 timer	3.500	11.000 timer	16.000 timer	21.000 timer
Løbende byrder	55	95%	41 timer	5.400	170.000 timer	220.000 timer	280.000 timer
Nej	0	-	-	-	-	-	-

Note: Alle tal er afrundede. Tallene summerer ikke til 100%, da en virksomhed kan være berørt på mere end et område.

Resultaterne i tabellen kan sammenfattes i følgende punkter:

- 36 virksomheder (svarende til 62% af de berørte) forventer omstillingsbyrder på gennemsnitligt 5 timer som følge af lovforslaget.
- På samfundsniveau svarer dette til omstillingsbyrder på mellem 11.000 timer og 21.000 timer, fordelt på 3.500 virksomheder.
- 55 virksomheder (95%) forventer at lovforslaget fremover vil medføre løbende byrder for virksomheden på gennemsnitligt 41 timer årligt.
- På samfundsniveau svarer dette til løbende byrder på mellem 170.000 timer/år og 280.000 timer/år, fordelt på 5.400 virksomheder.
- Samtlige administrativt berørte virksomheder forventer at lovforslaget vil medføre administrative byrder internt i virksomheden.

Virksomhederne har haft mulighed for at uddybe deres forventninger vedr. lovforslagets konsekvens for deres administrative arbejde. Forventningerne til lovforslagets omstillingsbyrder begrundes primært i, at de eksisterende IT-systemer skal ændres således at de nødvendige oplysninger om medarbejdernes bibeskæftigelse kan registreres og kontrolleres. Virksomhederne begrundes desuden omstillingsbyrderne i det forhold, at der skal indsamles oplysninger om hvilke medarbejdere, der har bibeskæftigelse. Endelig begrundes omstillingsbyrderne med den tid det tager at analysere og fortolke de nye regler, herunder at informere medarbejderne om de nye regler.

Virksomhedernes vurdering af de løbende byrder begrundes primært i den tid det tager at indsamle og registrere oplysninger om de mobile medarbejders arbejdstid, herunder ikke mindst at kontrollere, at arbejdstiden ikke overskrider de tilladte grænser.

Ingen virksomheder forventer, at lovforslaget vil betyde mindre administrativt arbejde.

2.3.2 Behov for ekstern assistance

I undersøgelsen er virksomhederne yderligere blevet adspurgt, hvorvidt lovforslaget forventes at påvirke deres brug af ekstern assistance. Tabellen nedenfor viser virksomhedernes bedømmelse af om lovforslaget har betydning for behovet for ekstern assistance.

Tabel 3: Har lovforslaget betydning for virksomhedens brug af ekstern assistance?

	Virksomhedsniveau			Samfundsniveau*			
	Antal	Pct.	Gennemsnit	Antal	Minimum	Gennemsnit	Maksimum
Engangsbyrder, ekstern assistance	8	14%	2.400 kr.	780	610.000 kr.	1,8 mio. kr.	3,1 mio. kr.
Løbende byrder, ekstern assistance	1	2%	-	-	-	-	-
Nej	49	84%		4.800			

Note: Alle tal er afrundede.

Resultaterne i tabel 4 kan sammenfattes i følgende punkter:

- 8 virksomheder (svarende til 14% af de berørte) forventer, at lovforslaget vil betyde engangsudgifter til ekstern assistance på gennemsnitligt 2.400 kr.
- På samfundsniveau svarer dette til 780 virksomheder med samlede engangsbyrder på mellem 610.000 kr. og 3,1 mio. kr.
- En virksomhed vurderer, at lovforslaget vil medføre et løbende behov for ekstern assistance (revisor). Virksomheden har dog kunne vurdere behovet for assistance og dermed heller ikke de løbende omkostninger til ekstern assistance.
- 49 af de berørte virksomheder (84%) mener ikke, at lovforslaget får betydning for brugen af ekstern assistance.

Vurderingen af omstillingsbyrder til ekstern assistance begrundes af virksomhederne i behovet for revisorassistance til at informere om konsekvenserne af reglerne samt behovet for assistance fra konsulenter i forbindelse med ændring af de eksisterende IT-systemer.

Ingen virksomheder mener at lovforslaget vil føre til lettelser i virksomhedernes behov for ekstern assistance.

2.3.3 Indkøb af udstyr og hjælpemidler

Virksomhederne i fokuspanelet er blevet bedt om at vurdere, hvorvidt lovforslaget vil få betydning for hvor mange ressourcer virksomheden anvender til indkøb af udstyr og hjælpemidler. Tabellen nedenfor viser virksomhedernes bedømmelse af om lovforslaget har betydning for indkøb af udstyr og hjælpemidler.

Tabel 4: Har lovforslaget betydning for virksomhedens indkøb af udstyr og hjælpemidler?

	Virksomhedsniveau			Samfundsniveau*			
	Antal	Pct.	Gennemsnit	Antal	Minimum	Gennemsnit	Maksimum
Engangsbyrder, hjælpemidler	11	19%	11.000 kr.	1.100	6,5 mio. kr.	12 mio. kr.	17 mio. kr.
Løbende byrder, hjælpemidler	3	5%	-	300	-	-	-
Nej	45	78%		4.400			

Note: Alle tal er afrundede. Tallene summerer ikke til 100%, da en virksomhed kan være berørt på mere end et område.

Tabel 5 viser at:

- 11 af de berørte virksomheder i fokuspanelet (svarende til 19%) forventer at lovforslaget vil medføre øgede omkostninger til indkøb af udstyr og hjælpemidler for gennemsnitligt 11.000 kr. pr virksomhed.
- På samfundsniveau betyder dette en samlet byrde på mellem 6,5 mio. kr. og 17 mio. kr., fordelt på 1.100 virksomheder.
- 3 virksomheder (5%) vurderer, at lovforslaget vil medføre et løbende behov for indkøb af udstyr og hjælpemidler.
- 78% af virksomhederne forventer ikke øgede byrder til indkøb af udstyr og hjælpemidler som følge af lovforslaget.

Virksomhedernes vurdering af lovforslagets konsekvenser for indkøb af udstyr og hjælpemidler i omstillingsfasen begrundes i behovet for ændring af de eksisterende IT-systemer, herunder især lønsystemer.

Blandt de tre virksomheder, som forventer at lovforslaget vil medføre et løbende behov for indkøb af udstyr og hjælpemidler, vurderer den ene, at der vil være behov for ansættelse af to nye administrative medarbejdere. Efter som disse skal have mulighed for at arbejde hjemmefra er omkostningerne til hjælpemidler (telefon, internetopkobling mv.) vurderet til 5.000 kr. pr. nyansat.

Den anden af de tre virksomheder vurderer at der vil være behov for at opdatere virksomhedens IT-systemer. Systemerne skal opdateres så virksomheden man kan registrere arbejdstid ved anden arbejdsgiver og holde styr på at medarbejdernes arbejdstid ved anden arbejdsgiver ikke overstiger den tilladte grænse. Virksomheden har dog ikke været i stand til at vurdere omkostningerne forbundet med opdateringen af IT-systemerne.

Den sidste af de tre virksomheder, som forventer at lovforslaget vil medføre et løbende behov for indkøb af udstyr og hjælpemidler, vurderer at der vil være behov for yderligere omkostninger til farvepatroner og papir, således at der kan printes kopier af medarbejdernes lønsedler.

Ingen virksomheder mener, at lovforslaget vil betyde et mindre behov for indkøb af udstyr og hjælpemidler

2.3.4 Uddannelse af virksomhedens administrative medarbejdere

Virksomhederne i fokuspanelet er blevet bedt om at vurdere, hvorvidt lovforslaget vil få betydning for hvor mange ressourcer der anvendes til uddannelse af virksomhedernes administrative personale. Tabellen nedenfor viser virksomhedernes bedømmelse af, om lovforslaget har betydning for uddannelsen af administrative medarbejdere

Tabel 5: Har lovforslaget betydning for uddannelsen af virksomhedens administrative medarbejdere?

	Virksomhedsniveau			Samfundsniveau*			
	Antal	Pct.	Gennemsnit	Antal	Minimum	Gennemsnit	Maksimum
Engangsbyrder, uddannelse	7	12%	2.300 kr.	680	740.000 kr.	1,6 mio. kr.	2,4 mio. kr.
Løbende byrder, uddannelse	1	2%	-	-	-	-	-
Nej	51	88%		5.000			

Note: Alle tal er afrundede. Tallene summerer ikke til 100%, da en virksomhed kan være berørt på mere end et område.

Tabel 6 viser at:

- 7 af de berørte virksomheder (svarende til 12%) forventer at lovforslaget medfører omstillingsbyrder til uddannelse på gennemsnitligt 2.300 kr.
- På samfundsniveau svarer dette til en samlet byrde på mellem 740.000 kr. og 2,4 mio. kr., fordelt på 680 virksomheder.
- En enkelt af de berørte virksomheder (2%) forventer at virksomhedens administrative medarbejdere løbende vil skulle uddannes.
- 51 af de berørte virksomheder (88%) mener ikke, at lovforslaget har betydning for uddannelsen af virksomhedens administrative medarbejdere.

Virksomhedernes uddybende kommentarer til spørgsmålet viser, at deres vurdering af omstillingsbyrder til uddannelse, begrundes i behovet for kurser til de administrative medarbejdere om de nye regler og information oplæring vedrørende ændringerne i IT-systemerne.

Ingen af virksomhederne forventer, at lovforslaget betyder et mindsket behov for uddannelse af virksomhedens ansatte.

2.4 Analyser af supplerende spørgsmål

De omfattede virksomheder er blevet bedt om at angive hvorvidt reglerne i lovforslaget vil have betydning for, den fremtidige ansættelse af personer med bibeskæftigelse. Tabellen herunder viser svarene fra virksomhederne, fordelt på hhv. størrelse, antallet af mobile medarbejdere og branche.

4. Undersøgelsens metode

4.1 Stikprøve og population

Lovforslagets målgruppe er alle virksomheder, der for fremmed eller egen regning udfører transporter, som er omfattet af køre-hviletidsforordningen eller den såkaldte AETR-overenskomst (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport). Med udgangspunkt i udtræk fra KOB, er populationen i Danmark fastsat til i alt 15.705 virksomheder.

Der er i undersøgelsen gennemført interview med 161 virksomheder, hvoraf 48 virksomheder (30%) vurderer, at de ikke er omfattet af lovforslaget. Yderligere 55 virksomheder, svarende til 34%, forventer ikke at de vil blive administrativt berørt af reglerne i lovforslaget. Undersøgelsens resultater beror således på svarene fra i alt 58 virksomheder, der har vurderet, at lovforslaget ville medføre administrative konsekvenser for dem.

4.2 Validitet

Det er konsulentfirmaets vurdering, at de interviewede virksomheder har forstået lovforslaget og de stillede spørgsmål. Virksomhederne har således været i stand til at begrunde, hvilke administrative aktiviteter, der har været forbundet med de angivne administrative konsekvenser.

Det skal dog som et grundlæggende forhold nævnes, at det er svært for virksomhederne at vurdere de præcise implikationer af regelændringerne, før de har oplevet de nye regler i praksis.

Med disse forbehold in mente finder vi, at validiteten af undersøgelsens resultater er god som en foreløbig indikator på, hvilke administrative konsekvenser lovforslaget får for de omfattede virksomheder.

Bilag 1. Beskrivelse af lovforslaget

For blandt andet at øge færdselssikkerheden foreslår beskæftigelsesministeren nye regler om, hvordan arbejdstiden skal tilrettelægges for lønmodtagere, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Dette kan være chauffører på transporter omfattet af køre-hviletidsforordningen, men også lønmodtagere der er mobile, fordi de følger med en transport som fx flyttemænd.

Med reglerne bliver der indført et loft over, hvor mange timer en mobil lønmodtager må arbejde om ugen. Den mobile lønmodtager må med de nye regler ikke arbejde mere end 48 timer om ugen i gennemsnit over 4 måneder, og aldrig mere end 60 timer på en enkelt uge. Samtidig stiller reglerne krav om, at du som arbejdsgiver registrerer hvor meget arbejde hver enkelt lønmodtager udfører for andre arbejdsgivere om ugen.

Hvilke virksomheder skal efterleve de nye regler?

Alle virksomheder, der for fremmed eller egen regning udfører transporter, som er omfattet af køre-hviletidsforordningen eller den såkaldte AETR-overenskomst (europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport).

En række køretøjer er undtaget fra reglerne. Hvis din virksomhed udelukkende opererer køretøjer af denne art, er den undtaget fra de nye krav. Det vedlagte bilag 2 indeholder en liste over undtagelserne.

Administrative opgaver som følge af de nye regler

1. Du skal registrere de mobile lønmodtageres samlede arbejdstid:

- Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid skal beregnes som et gennemsnit over en periode på 4 måneder. For at kunne opfylde dette krav, skal registreringen derfor som minimum ske hver 4. måned.
- For at kunne registrere lønmodtagerens arbejdstid skal du skriftligt bede ham om oplysninger om hvor meget arbejde han udfører for andre arbejdsgivere om ugen, og han skal give oplysningerne på skrift (via lønseddel, ansættelseskontrakt, notat el.lign.) til dig. Hvis ingen lønmodtagere har andet arbejde er dette ikke nødvendigt.

2. Du skal opbevare oplysningerne om lønmodtagerens arbejdstid i op til 2 ½ år. Hvis lønmodtageren beder om det, skal du give ham en kopi af de registrerede oplysninger.

3. Senest den 23. marts 2005 skal du oplyse alle mobile lønmodtagere, der allerede er ansat om, at de har pligt til at give oplysningerne til dig.

Du skal ikke indberette oplysningerne til det offentlige, medmindre du bliver bedt om det.

Bilag 2. Køretøjer der er undtaget fra reglerne

- a) køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogne eller sættevogne **ikke overstiger 3,5 tons**;
- b) køretøjer, der benyttes til personbefordring, og hvis indretning og udstyr gør dem egnede til **befordring af højst ni personer**, føreren iberegnet, og som er konstrueret til dette formål;
- c) køretøjer, der benyttes til **rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km**;
- d) køretøjer, hvis **hastighed ikke må overstige 30 km/time**;
- e) køretøjer, der benyttes af **forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten**, eller køretøjer, som er under disses kontrol;
- f) køretøjer, der benyttes af **vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne**;
- g) køretøjer, der anvendes i **katastrofetilfælde eller under redningsoperationer**;
- h) specialkøretøjer, der anvendes til **lægelige opgaver**;
- i) køretøjer, der benyttes til transport af **cirkus- og tivoliudstyr**;
- j) specialkøretøjer til **vejhjælp**;
- k) køretøjer, der prøvekøres på veje med henblik på **teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer**, som endnu ikke er indsat i drift;
- l) køretøjer, der benyttes **til ikke-erhvervsmæssig varetransport i privat øjemed**;
- m) køretøjer, der benyttes til **indsamling af mælk fra gårde** og til retur-
nering af mælketransportspande eller af mælkeprodukter til foderbrug.

Arbejdsmarkedsudvalget
L 144 - Bilag 2
Offentlig

- Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K.

Dato: 17. januar 2005
Deres ref.:
Vores ref.:

- **Vedr.: Lovforslag 144: Forslag til lov for mobile arbejdstagere inden for vejtransportområdet**

HTS-A er som den mest betydende organisation inden for vejtransport stærk betænkelige ved to konkrete forhold i ovennævnte lovforslag. Vi finder, at disse vil have skadelig indvirkning på lovgivningen og i øvrigt være mere vidtgående, end det tilgrundliggende EU direktiv.

Vi finder bestemmelserne i lovudkastets § 1, stk. 3 yderst betænkelige. Ved at åbne mulighed for at uorganiseret arbejdsgivere i samarbejde med uorganiseret arbejdstagere tiltræder overenskomstimplementeringen af arbejdstidsdirektivet, skabes der stor sandsynlighed for, at direktivets bestemmelser kan omgås. Vi har svært ved at se, hvorledes overtrædelse af lovgivningen i et sådan tilfælde kan påtales. Vi har endvidere svært ved at se, hvorledes sanktionsbestemmelserne kan udmøntes. Umiddelbart vil en overtrædelse, der er strafstakioneret, ikke kunne finde vej til, hverken det arbejdsretslige system, eller civilretssystemet.

Man kan næppe forvente, at arbejdsmarkedets parter vil føre sager, der vedrører ikke-medlemmer for Arbejdsretten. Vi finder også at en civilretslig behandling af overtrædelserne er tvivlsom, ikke mindst da de civile domstole jo i almindelighed ikke behandler overenskomstmæssige spørgsmål.

Vi finder derfor at ansættelsesforhold, der ikke er omfattet af kollektive overenskomster i denne sammenhæng, alene bør omfattes af lovgivningen. Alt andet vil alene motivere til tilsidesættelse af arbejdstidsloven.

For så vidt angår § 7 i lovudkastet vedrørende godtgørelse til chauffører, finder vi at en sådan bestemmelse kun kan motivere til overtrædelse af reglerne. Chaufførerne er jo i høj grad selv nødt til at overvåge regeloverholdelsen al den stund, arbejdsgiveren ikke altid vil have muligheder herfor. Så snart chaufføren har forladt hjemadressen, har han i høj grad selv indflydelse på sin arbejdstid. Det synes derfor uforståeligt, at chaufføren kan bringe sig selv i en situation, hvor han kan påregne en godtgørelse udover den almindelige lønindtægt.

For så vidt angår § 7, stk. 2, finder vi, at de almindelige afskedigelsesregler vil være tilstrækkelige til at give chaufføren den fornødne godtgørelse i forbindelse med uretmæssig afskedigelse.

■
HTS · Handel, Transport
og Serviceerhvervene
Børsen
1217 København K
Telefon 70 13 12 00
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Vi finder således, at hele § 7 bør udgå, også da direktivet ikke nævner erstatninger.

HTS-A er i gang med at implementere arbejdstidsdirektivet for landevejstransport i sine relevante overenskomster med forbundet 3F, og vil have afsluttet dette inden 23. marts 2005. Vi forventer at opnå en overenskomstimplementering til gavn for såvel transporterhvervet som de beskæftigede chauffører og håber ikke, at lovgivningen vil lægge hindringer i vejen herfor.

Vi beder Dem kontakte os, såfremt der er spørgsmål vedrørende ovennævnte, De måtte ønske uddybet.

Med venlig hilsen



Thage Løbner

TEL/KIS

165877