

have anledning til at kritisere, at der er lavet en aftale regeringen og Socialdemokratiet imellem om en minimumsimplentering, så kan jeg forstå, at man har fundet ud af, at det måske her er praktisk at lave en parallelitet til aktieselskabsloven, og det skal der da heller ikke lyde utak for her.

En af de ting, man kan nævne, og som jeg også mener bør være med i lovforslaget eller nok snarere i bemærkningerne til lovforslaget, er det, der står i § 4 om virksomhedernes pligt til at informere lønmodtagerne. Der tror jeg, at det kunne have været meget gavnligt, hvis man i bemærkningerne havde gjort opmærksom på, at det faktisk er lige så væsentligt, at der laves nogle procedurer for, hvordan man skal foretage sådan en information for at undgå, at der bliver for mange diskussioner i virksomhederne, for virksomhederne er jo selvfølgelig forskellige af karakter og lignende. Der skal indarbejdes en procedure, så begge parter ved, hvad det egentlig er, de skal gøre, og hvordan det er, man skal informere. Det skal præciseres i lovforslaget.

Men som udgangspunkt kan vi støtte forslaget.

Per Clausen (EL):

Nu er det mange år siden, jeg har gået i skole, så jeg skal ikke bidrage til geografiundervisningen, men nøjes med at sige, at vi kan tilslutte os det her forslag. Der er brugt meget tid på det, og det indeholder kun forbedringer, så det er vi helt med på.

Beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg vil gerne takke for tilslutningen til forslaget. Der er jo tale om et område, hvor vi på grund af vores mangeårige tradition for dialog og samarbejde på arbejdspladserne er godt kendt med disse arbejdsformer.

Vi kan vel fra dansk side godt være tilfredse med initiativet, men måske også lidt stolte af, at det i høj grad er parterne på det danske arbejdsmarked, som har trådt den sti, som alle EU's større virksomheder nu skal følge. Det har derfor været naturligt i forbindelse med det her arbejde at hente inspiration til udformningen i de samarbejdsaftaler, der eksisterer.

Ligesom ved de øvrige forslag står vi naturligvis til rådighed for afklaring under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 16.00

Den sidste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af lovforslag nr. L 19: Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Af beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen).

(Fremsat 23/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Bonnesen (V):

Lovforslaget her handler bl.a. om trafikikkerhed ved en gennemførelse af et EU-direktiv og omhandler arbejdstiden for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Lovforslaget giver også nogle påvirkninger for transportsektoren, men forslaget går ikke længere end EU-direktivet, og formålet med lovforslaget er for det første at forbedre forholdene for de mobile lønmodtagere og for det andet at skabe mere ensartede konkurrencevilkår i vejtransportsektoren og sidst, men ikke mindst, at gøre trafikikkerheden bedre på de europæiske veje.

Venstre kan støtte forslaget, også selv om det her har en betydning for planlægningen m.v. i transportsektoren. Der indføres et loft over, hvor meget man gennemsnitligt må arbejde om ugen, på 48 timer, og arbejdsgiveren pålægges en registreringspligt med hensyn til, hvor meget den enkelte medarbejder arbejder i alt. Gennemsnittet på de 48 timer og i perioder op til 60 timer om ugen og i enkeltituationer og i særlige tilfælde op til 65 timer er det, man har fundet frem

til efter lange forhandlinger i EU, og der er således også en vis fleksibilitet i reglerne.

Det er vigtigt at pointere, at der således skabes ensartede vilkår på dette område i hele EU, og det er til gavn for vejtransportsektorens medarbejdere og øvrige trafikanter, ligesom det styrker trafikikkerheden.

Jeg har også forstået, at organisationerne på området har taget forslaget til sig og er parate til nu at bistå deres medlemmer med at få det ført ud i livet og få det til at fungere i praksis. Der vil naturligvis være en række spørgsmål, som jeg ser frem til at få afklaret under udvalgsbehandlingen.

Venstre kan på det her grundlag støtte forslaget.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Jeg beder ordføreren blive på talerstolen; der er nogle korte bemærkninger. Det er først hr. Morten Messerschmidt.

(Kort bemærkning).

Morten Messerschmidt (DF):

Jeg ved jo, at Venstre er meget optaget af det her emne og jo hele to gange får lejlighed til at behandle sagen, nemlig dels som regering i Rådet, hvor man har været, og nu i Folketinget, hvor direktivet så skal implementeres, og netop fordi man jo, som jeg har forstået det, er optaget af at sikre arbejdstagerrettigheder, har man jo indgået denne her aftale med Socialdemokratiet, De Radikale og SF i forhold til den forestående forfatning, som vi skal stemme om den 27. september.

Det, jeg godt kunne lide at spørge Venstres ordfører om, er, hvordan man rent faktisk, hvis forfatningen måtte blive vedtaget, også fremover vil kunne sikre de danske arbejdstagerrettigheder, for sagen er jo nemlig den, at den aftale, man har indgået med de andre partier, kun gælder, så længe der er enstemmighed i Rådet, som det er i artikel 71, i henhold til hvilken artikel det her direktiv altså er gennemført, men i den nye forfatnings artikel 236 lægges der op til, at det skal vedtages med kvalificeret flertal, og dermed er der ikke mulighed for vetoret.

Derfor vil jeg gerne høre, hvordan regeringen og altså Venstre, hvis forfatningen måtte blive vedtaget, hvilket jeg forstår er Venstres politik, fremover vil sikre, at der ikke sker en generel forringelse af mange af de gode regler, som vi har i Danmark, en forringelse, som kommer fra EU, fordi mange af de lande, der er medlem af EU, jo har en helt anden struktur på arbejdsmar-

kedet. Det kunne jeg godt tænke mig en kommentar til.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

I Venstre har vi i høj grad også kigget på de ulykker, der har været, og de kalder jo på en reaktion, og vi har sat trafikikkerheden meget højt. Vi lever i en international verden, hvor man er nødt til også at skabe nogle ensartede vilkår, og det er det, vi har lagt vægt på her.

Der kan så være nogle forskellige teknikaliteter, ja, og det må vi så kigge på og slås med undervejs, men det er klart, at sigtet er, som jeg har redegjort for, trafikikkerheden.

(Kort bemærkning).

Morten Messerschmidt (DF):

Tak for svaret. Det har jeg også stor forståelse for. Problemet er bare, at der er 24 andre medlemslande af EU, og de er også meget optaget af trafikikkerhed, men det er ikke den samme form for trafikikkerhed og transportregler, som man altså er optaget af i Danmark. Der er meget stor forskel på, hvordan transportlovgivningen ser ud i de forskellige EU-lande, arbejdsmarkedspolitikken osv.

Det, der er problemet, er, at i dag har man artikel 70 i Nicetraktaten, som altså har åbnet op for, at der skal være enighed – det er artikel 70, stk. 2, så vidt jeg husker – om de her regler, for at man kan implementere noget, men i den nye forfatning, som Venstre altså støtter, skal man ifølge artikel 236 i del III, som altså er det, der overtager artikel 70 i Nicetraktaten, ikke længe have enighed, der skal man kun have kvalificeret flertal. Og der er det da et problem, at Venstres ministre glade kan komme til EU og kæmpe for trafikikkerheden, men blive stemt ned. Er det ikke rigtigt?

KL 16.05

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Jeg skal slet ikke tage afstand fra, at der kan være nogle teknikaliteter i det og forskellige forhold i de enkelte lande, men det her har jo taget sit afsæt i bl.a. de ulykker, der har været, og der er man nødt til at, om jeg så må sige, reagere på det, og der handler det altså også om, at nogle af de ulykker måske kan tilskrives, at man har kørt for længe, og det er også derfor, at sigtet med det her handler om at få sat nogle rammer om-

kring det. Teknikaliteterne i det andet må vi klare på anden måde.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Det drejer sig om nogle af de undtagelser, der er, for denne her lovgivning bliver jo gennemført af hensyn til trafiksikkerheden, og så er det, jeg godt vil spørge, hvad det er ved trafiksikkerheden, der gør, at man undtager mindre lastbiler, minibusser, bybusser, mælketransport osv. Hvad er forklaringen på, at disse områder er undtaget? For udgangspunktet er jo trafiksikkerheden, og jeg er sådan set lidt ligeglad med, om jeg bliver tromlet ned af en lastvogn, der kører med mælk, eller en, der kører med noget andet.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

For os i Venstre har det været vigtigt at få taget fat i problemet og få fat i væsentlige områder, hvor problemet findes, og så er der jo tale om en proces, og skulle der vise sig behov for, om jeg så må sige, at udvide det på et tidspunkt, så må vi naturligvis kigge på det. Men vi har taget fat på området, hvor problemerne ligger. Det er jo sagen i en nøddeskal.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg er selvfølgelig glad for, at man vil arbejde videre med det, men jeg synes da, at det er ret oplagt, når det nu er et alvorligt trafikmæssigt problem – og jeg er faktisk helt enig med ministeren i, at det er et vigtigt problem – at man så fik gjort noget ved det også i forhold til dem, der kører med mælk f.eks. Og bybusser kommer jo også indimellem ud for ulykker.

Jeg vil så også bare sige, at man også har valgt at undtage de såkaldt selverhvervende, altså de vognmænd, der selv kører, og det kan vel næppe heller være af trafikmæssige årsager.

Så jeg vil bare til sidst spørge, om det er sådan, at Venstre vil være med til at arbejde for, at vi får de ting væk som undtagelser, helst allerede her og nu, eller også forsøge at få ministeren til at gøre noget ved det i EU, hvis det er den tunge og lange vej, vi skal igennem.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Vi skal lige lægge mærke til, at det her forslag jo kom på bordet i EU efter flere års forhandlinger,

lange seje træk, hvor man havde været rundt om alle de her forskellige spørgsmål og så efter disse forhandlinger fundet frem til at lægge sig på de her kategorier som en start.

Skulle der vise sig trafikmæssige problemer også på andre felter, jamen så er vi naturligvis parate til at kigge på det, men prioriteringen er jo afvejet igennem forhandlingerne i EU og er landet på det her som udgangspunkt.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Nu snakker Venstre meget om trafiksikkerhed, trafiksikkerhed, trafiksikkerhed. Det er det eneste, det her direktiv tilsyneladende går ud på.

Hvorfor er det sådan, at Venstre så ikke sætter mere fokus på køre-hvile-tids-reglernes overholdelse og Venstre ikke sætter mere fokus på speditørernes og vognmændenes planlægning af kørselen med lastbiler? Var det ikke mere rimeligt at sige, at hvis vi skal have trafiksikkerheden i orden, så skal vi kigge på de områder, der omhandler trafiksikkerhed, og ikke et område som det her, der omhandler den enkelte chaufførs indtjening?

På den her måde tilgodeser man vognmændene, som måske kan skabe en større indtjening til sig selv, men det er chaufførerne, det går ud over.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Nu handler det her forslag jo først og fremmest netop om problemer på baggrund af, hvad der har været af ulykker, og ikke så meget om alle mulige andre ting. Vi kan sige, at en del af outputtet på det her jo er, at det også er med til at sikre job, fordi der kommer mere ensartede vilkår.

Kontrolforanstaltningerne kan man da tage op, hvis ikke de fungerer godt nok. Der må man som udgangspunkt sige, at det ligger et andet sted. Fungerer kontrollen ikke godt nok andre steder, må der selvfølgelig kigges på det særskilt. Det er ikke det, det handler om i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Jeg vil sige med hensyn til det her med sikkerheden, at direktivet jo foreskriver, at der skal være en køre-hvile-tid på 6 timer. Det skulle jo have noget med sikkerhed at gøre. Men i dag er det sådan, at der kun må være 4½ time, inden der

skal være pause. Hvordan hænger det sammen med sikkerhed? Det må jo give den modsatte effekt, hvis man forlænger den tid. Det kan jeg ikke rigtig få til at hænge sammen. Jeg tror, der er noget, Venstre har overset i den her forbindelse.

Kl. 16.10

Venstre har jo haft meget fokus på sikkerhed og har ladet sig pådutte, at det her er et direktiv, der går på sikkerheden, men der er helt andre bagtanker med det her direktiv. Tværtimod er det her med til at gøre, at vi får ét stort indre marked, som der også lægges op til i forfatningen, som vi skal have her til efteråret, og så går det endnu mere hårdt ud over den danske arbejder. Men i den forbindelse er Venstre vel også ligeglad med, hvor arbejdspladserne ligger, om de ligger i Danmark eller i EU, i Polen eller i Italien.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Det her har jo, kan vi sige, også afsæt i, at ... Jeg skal lige have den der drejet den vej rundt. Nu tabte jeg lige tråden fra spørgsmålet. Man må ikke gentage det, vel? Nej.

Formanden:

Så går vi videre, og det er hr. Ole Sohn for en kort bemærkning til ordføreren.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Man skal huske på, at det her er et meget komplekst lovforslag, og at en række temaer, som også er berørt af tidligere spørgere, bl.a. bybusstrafik og anden transport, er omfattet af andre regler, men man kan altså ikke lave nogle regler isoleret set, hvor resultatet er, at man får forskelligartede regler.

Derfor vil jeg godt spørge Venstres ordfører, om man ikke er opmærksom på, at vi er nødt til at få hanket op i arbejdstidsbestemmelserne, køre-hvile-tids-bestemmelserne for eksempel vis bybuschauffører og andre, men også det, som har direkte relation til lovforslaget, og det er, at når man ændrer på arbejdstidsreglerne, som det er tilfældet her, så er der mange chauffører, der bliver tvunget til at overgå til at være selvstændige, det vil sige, at de bliver tvunget væk fra at være i et ansættelsesforhold hos en arbejdsgiver og til, at de køber deres egne truckere. Så bliver de formelt set selvstændige, og så er de fuldstændig fri af reglerne, og det er i hvert

fald ikke noget, som fremmer færdselssikkerheden, og derfor er vi også nødt til at få selvstændige omfattet af reglerne.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Der ligger også i bemærkningerne til forslaget, at nu starter vi med det, man har forhandlet sig frem til nu, og så ligger der nogle overgangsbestemmelser om, at der kan blive koblet flere grupper på på et senere tidspunkt. Og der må jeg så henvise til udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Hvis vi skal se på det som borgere, som kan risikere at blive kørt ned af en lastbil, så er det sådan set ligegyldigt, om det er en chauffør, der er omfattet af reglerne, eller en vognmand, som ikke er omfattet af reglerne, som kan køre og blive træt. Derfor er man nødt til at lave ensartede regler for ensartet arbejde.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Jo, men det må jo være rimeligt, at man får sat fokus på problemet og tager fat der, hvor det er væsentligst og størst, og det er det, man har gjort, og så er det klart, at så må det udbredes i takt med det behov, som der måtte være.

Formanden:

Tak til hr. Erling Bonnesen.

Så er det hr. Bjarne Laustsen som ordfører.

Bjarne Laustsen (S):

Det lovforslag, vi behandler her i dag, vil blive udsat for en fin behandling. Det er bare ikke hver dag, vi har så meget opmærksomhed omkring de ting, vi går og laver herinde i Folketinget. Nogle gange siger folk: Har I virkelig vedtaget det her inde i Folketinget? Ja, det har vi.

Men i dag kan vi ikke gennemføre det her lovforslag, uden at der er nogle, der ved det. Der sidder masser af folk på tilhørerpladserne, og man er endda kommet kørende hertil. Det er jo ikke så usædvanligt, når man skal til København, i hvert fald når man kommer fra Jylland, men det er da nok lidt usædvanligt, at op imod 100 lastbiler holder parkeret udenfor, de plejer jo at køre ude på landevejene og tjene valuta ind til Danmark; det gør man altså ikke lige i dag, og det er jo deres ret at gøre det.

Jeg vil nu godt sige, at et langt stykke hen ad vejen er direktivet her til fordel for nøjagtig dem, der protesterer over det i dag. Det kan man have forskellige holdninger til, og man kan også have forskellige holdninger til, hvordan man skal løse en sådan sag som den her, om man skal gøre det, at man protesterer, eller man skal gøre det, at man møder op i Arbejdsmarkedsudvalget, som jeg har opfordret chaufførerne og vognmændene til, og lægger tingene frem for dermed på god demokratisk vis at præge det parlamentariske arbejde, således at vi får en lovgivning, der tager sigte på at gøre noget, som er fornuftigt. Det vil vi i hvert fald lytte til, det kan jeg give tilsagn om på Socialdemokratiets vegne, vi lytter altid til de ting, der kommer.

Når det så er sagt, handler det her jo om livskvalitet, det handler om arbejdsmiljø, det handler om trafikikkerhed og sundhed. Når der derfor er lagt nogle grænser for, hvor meget man i det hele taget må arbejde, så kan det jo lyde af voldsomt meget, at vi har en debat også omkring at sætte arbejdstiden ned.

Vi har en ugentlig arbejdstid på 37 timer. Her har man en ugentlig arbejdstid på 48 timer, og så er der endda en mulighed for at hæve den til 60 timer inden for en 4-måneders-periode, og hvis man implementerer det i overenskomsten, ja, så kan man gå helt op til 6 måneder. Det er, synes jeg, nogle ganske fornuftige ting.

Kl. 16.15

Det, som Dansk Folkeparti er imod, er jo det sædvanlige. Det gælder om altid at være på tværs, når det drejer sig om EU-politik. Men hvis de danske vognmænd og de danske chauffører ikke vil udkonkurreres, så drejer det sig om, at vi har lige og fair konkurrencevilkår inden for det marked, hvor vi skal køre. Og derfor skal vi selvfølgelig have ministeren til at sikre, også gennem Kommissionen, at det, vi vedtager her i Danmark, også kommer til at gælde i alle de andre medlemsstater. Så undgår vi, at der er en unfair konkurrence. Det bryder vi os heller ikke om i Socialdemokratiet.

Jeg vil også godt sige, at når vi kigger på de her ting, så er der en lang række af undtagelsesbestemmelserne, som også undrer mig og Socialdemokratiet. Dem vil jeg give tilsagn om at vi får kigget meget grundigt på i udvalgsarbejdet. Jeg er helt enig med dem, der allerede har nævnt, at hvis man mener noget med trafikikkerhed, så er det ligegyldigt, om man er chauffør eller vognmand.

Vi kender godt reglerne omkring turistbusser og andre, hvor køretiden er udløbet. Så kører man med en privat vogn til grænsen, og så kører den nye chauffør i bussen hjem, og så kører den trætte chauffør bare i en privat bil. Det er ikke den rigtige måde at gøre det på. Det kan godt være, at det her er forbundet med nogle omkostninger, men i så fald må vi betale de omkostninger.

Når nogle måske har indrettet deres økonomi på at arbejde en 60-70 timer om ugen og de så påstår, at de nu får en nedgang i økonomien, så kan jeg ikke vide, om det er tilsigtet, men i Danmark har vi det jo sådan, at lønforhold er noget, man ordner mellem arbejdsmarkedets parter, og det vil sige, at hvis der er nogle problemer der, så synes jeg, man skulle tage fat i det og møde op på sin generalforsamling og præge debatten dér.

Hvad angår reglerne her, vil vi lytte i den periode, hvor vi har lovgivningsarbejdet, for at få ændret de ting. Vi synes også, det er underligt, at man fritager indsamling af mælk ude på landet og har noget med nogle grænser på 3.500 kg for biler osv. Det vil vi meget gerne se på, således at vi får et ensartet grundlag, der kommer til at gælde i alle EU-landene, og også at den endelige lovgivning kommer til at omfatte også selvstændige vognmænd.

Formanden:

Der er nogle korte bemærkninger til ordføreren, først fra hr. Per Clausen, værsgo.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg skal bare være helt sikker på, at jeg har forstået hr. Bjarne Laustsen rigtigt. Det er vel sådan, at hr. Bjarne Laustsen er enig i, at det er urimeligt, at dem, man kan kalde de selvkørende vognmænd, ikke er omfattet af den her lovgivning.

For problemet er, at hvis de ikke bliver omfattet, så kan vi jo være sikre på, at der vil komme et massivt pres på chaufførerne for at etablere sig som selvstændige uden de rettigheder, de så har som lønmodtagere. Og så kan vi risikere at få de samme tilstande, som man har set i USA, hvor et hæderkronet firma som A.P. Møller jo er kommet ud i svære vanskeligheder og er blevet omtalt i dårlige vendinger, fordi man har etableret en situation, hvor chaufføren er blevet selvstændig og dermed ikke er omfattet af overens-

komster og andre aftaler, der gør, at tingene kan fungere fornuftigt.

Så jeg vil bare være sikker på, at jeg har forstået hr. Bjarne Laustsen rigtigt, at Socialdemokratiet vil støtte, at de selvkørende vognmænd bliver omfattet af den her lovgivning.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg kan sige til hr. Per Clausen og andre, der lytter, at når det handler om de der såkaldt selvstændige, så har vi kigget på dem inden for andre brancher, også arme og ben-firmaer og hvad man ellers kalder dem, og vi synes, at der skal være nogle regler, der gør, at den lovgivning, vi laver herinde, gør, at der ikke må være nogen smuthuller, så man kan kalde sig noget andet end det, man reelt er. Og derfor vil vi kigge meget på det forhold, om det, at man er undtaget her, giver mulighed for, at man kan komme uden om direktivet ved at kalde sig selvstændig. Så det er vi meget opmærksomme på.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Så vil jeg bare følge lidt op på det, for nu er det sådan, at vi laver det her af hensyn til trafikikkerheden, og så må jeg sige til hr. Bjarne Laustsen: Selv hvis der nu er tale om en rigtig selvstændig, er det så ikke stadig væk et stort problem for trafikikkerheden, hvis vedkommende kører rundt efter de her 48 timer? Og burde vi ikke også gribe ind over for det? Ville det ikke være hensigtsmæssigt?

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg er fuldstændig enig. Altså når vi begrundet det i trafikikkerhed, så må der være fuldstændig klart gældende regler for, om man er selvstændig eller chauffør. Jeg går ikke ud fra, at man er mindre træt, hvis man er selvstændig, end hvis man er chauffør, hvis man har kørt mere end 48 timer. Så i den sag er vi enige.

Jeg vil ikke stå heroppefra og sige, om jeg har mulighed for at præge det i den retning. Det vil jeg gerne gøre, men jeg ved ikke, om direktivet åbner mulighed for, at vi kan gøre det. Jeg vil arbejde for, at vi får ens regler, så vi undgår plattenslageri på det her område.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Det er egentlig underligt at sidde og høre hr. Bjarne Laustsen komme med tilsagn om at gå ind og ændre på direktivet, når vi ved, at hr. Bjarne Laustsen har en skriftlig aftale med regeringen om, at man holder sig til minimumsdirektivet. Men vi ser vi da frem til udvalgsarbejdet, da vi nu har tilsagn fra hr. Bjarne Laustsen om, at Socialdemokratiet vil være med til at ændre på det her direktiv. Det kan vi kun se frem til med glæde.

KL 16.20

Det, der undrer mig, er, at hr. Bjarne Laustsen og dermed Socialdemokraterne kan være med til at pålægge en gruppe som chaufførerne som den eneste gruppe i Danmark, at de skal indberette til deres arbejdsgiver, hvis de har nogle ekstra timer ved siden af deres job. Det er den eneste gruppe, der kommer til det i Danmark, alle andre skal ikke.

Er det sådan, at hr. Bjarne Laustsen nu fremover vil have lavet lovforslag om, at f.eks. slagteriarbejderen eller en læge eller en politibetjent, eller hvad det nu måtte være, skal indberette til deres arbejdsgivere, hvis de har et bijob ved siden af, og at det så skal regnes med i den samlede arbejdstid? Er det det, hr. Bjarne Laustsen med det her lovforslag lægger op til? For så er det nytænkning. Det er en måde at bringe arbejdstiden ned på et fast minimum på: Når man har arbejdet, så skal man bare sætte sig i en stol hjemme.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg tror, at jeg vil konstatere, at hr. Bent Bøgsted er faret vild i klassekampen. Hr. Bent Bøgsted har svært ved egentlig at finde rede i, hvad det er, man skal med et ordentligt arbejdsmiljø, hvad det er, man skal med trafikikkerhed osv. Nogle gange kan vi jo se på det her område, at branchen ikke selv har været i stand til at sørge for, når chaufførerne bliver stoppet derude, at der ikke gentagne gange har været problemer med køreskiverne, at der har været overtrædelser af det ene og det andet og det tredje.

Alle de chauffører, der er her i dag, ved jo udmærket godt, at der findes brodne kar i alle brancher, og derfor er det en fordel at få nogle regler i EU, der er fuldstændig ens, således at arbejdsgiveren ikke kan sige til den enkelte chauffør, at man godt lige kan køre nogle flere timer.

Der synes vi faktisk, at hvis man vil lønmodtagerne det godt, have et ordentligt arbejdsmiljø, sikre nogle brancher, så må vi også gå ind og sige: Ja, her er behov for, at vi laver noget. Og det er jo faktisk også med til at sørge for, at det for de folk derude, der har bierhverv, som lejlighedsvis kommer ind og kører nogle timer som chauffør, ikke kan lade sig gøre i fremtiden. Det mener jeg bestemt er en fordel for de chauffører, der skal leve af deres arbejde hele dagen hver dag.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Det fremgår jo mere og mere tydeligt, hvor hr. Bjarne Laustsen er. Altså, der var tale om klassekamp her. Det har vi jo hørt hr. Frank Jensen være ude at tale om. Men den klassekamp og den kamp, hr. Bjarne Laustsen fører, er jo i hvert fald ikke chaufførernes kamp. Det kan jeg da tydeligt høre.

Lovforslaget går jo også ud på, at der skal være ensartede konkurrenceregler i vejtransportsektoren, men det her lægger jo op til at forringe chaufførernes løn. Nu var hr. Bjarne Laustsen på vej til for lidt siden at gå arbejdsgivernes ærinde i et lovforslag, men det her – ensartede konkurrencevilkår – er for arbejdsgiveren.

Er det så sådan, at hr. Bjarne Laustsen nu med det her, hvor det meget tydeligt fremgår, at chaufførerne kommer til at gå ned i løn, vil have det danske lønssystem tilpasset det polske? Er det det, hr. Bjarne Laustsen går ind for? For det er sådan, det kommer til at virke. Det er polske chauffører, der kommer til at overtage den transport, som de danske chauffører kører i dag.

Det er sørgeligt, at Socialdemokratiet er kommet så langt ud, at de ikke kan se, hvilken retning de bliver ført i. Det er beklageligt.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg ved ikke, hvad det er for en hest, som hr. Bent Bøgsted rider på i dag, men i hvert fald hørte jeg, at der er et eller andet i forhold til EU-politikken, som man lige skal have luftet. Vi ved jo, at der skal være en folkeafstemning omkring den, og det er fint nok, helt godt.

Jeg vil bare sige, at man i chaufførernes egen organisation siger, at de chauffører, der kører efter køre-hvile-tids-bestemmelserne i dag, ikke bliver ramt af det lovforslag her. Og hvis man

kan påvise, at de har et udestående med hensyn til, at de kommer til at mangle noget løn, så har vi jo begge to anvist vejen, så må de komme ind i Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis der er problemer med hensyn til lønnen, så må det jo klares mellem arbejdsmarkedets parter.

(Kort bemærkning).

Morten Messerschmidt (DF):

Jeg er glad for, at hr. Bjarne Laustsen synes, det er fint nok, at vi kan blande lidt EU ind i det, for det synes jeg faktisk er meget relevant. Det er jo sådan, at EU blander sig i en ufattelig mængde områder, som egentlig burde være nationale anliggender. Og det er jo sådan, at med den nye forfatning vil EU jo komme til at blande sig i endnu flere områder, som egentlig burde være nogle, vi ordnede her i Folketinget.

Kl. 16.25

Med den nye aftale, som er indgået mellem hr. Bjarne Laustsens parti og regeringen og andre partier, vil man jo sådan prøve at berolige folk lidt. Og derfor vil jeg bare høre, om ikke hr. Bjarne Laustsen kan bekræfte, at man i dag på en del områder inden for transportsektoren altså har mulighed for at nedlægge veto. Det har regeringen mulighed for, men det vil ikke være muligt, hvis det går, som hr. Bjarne Laustsens parti gerne vil, nemlig at man vedtager EU-forfatningen, for så bortfalder vetoretten på transportområdet, sådan at EU yderligere kan forringe forholdene for chaufførerne og for danskerne og for arbejdsmarkedet generelt.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg vil sige til hr. Morten Messerschmidt, at man da ikke skal nedlægge veto mod noget, som er godt. Det skulle man måske gøre mod noget, hvis det var fåbeligt. Men det her lovforslag tager jo sigte på at beskytte den enkelte.

Det er sådan generelt set, at jeg ikke kender et eneste sted, hvor et eneste EU-direktiv har forringet vilkårene for danske EU-borgere – overhovedet ikke. Det kender jeg ikke til. Det, jeg kender til, er, at lande, der har et højt beskyttelsesniveau, bliver udsat for en ubillig konkurrence fra lande, der har et lavere beskyttelsesniveau, og derfor er det i dansk interesse at sørge for, at vi har ensartede regler, når vi skal konkurrere på et indre marked. Og det her lovforslag tager sigte nøjagtig på det.

Formanden:

Der er ikke flere korte bemærkninger. Så siger vi tak til hr. Bjarne Laustsen, og så er det hr. Bent Bøgsted som ordfører.

Bent Bøgsted (DF):

Hr. Bjarne Laustsen kender ikke noget til EU-direktiver, der har forringet vilkårene for danskerne, men bare vent, til det her er vedtaget, så har vi i hvert fald et godt eksempel.

Endnu en gang bliver vi udsat for et EU-direktiv, som ikke er særlig velovervejet. Denne gang er det et direktiv, der rammer mobile lønmodtagere. Her drejer det sig især om lastbilchauffører, der hovedsagelig kører i Europa og dermed er væk fra hjemmet i rigtig mange timer, men der er også andre, der bliver ramt af det.

De får et loft på 48 timers arbejde om ugen. De er normalt lønnet, fra de kører hjemmefra, til de er tilbage igen, det vil sige, at de får en løn for alle timer, også hviletimer. Det vil betyde, at lastbilchaufførerne kan få en lønning på 20.000-60.000 kr. om året, og det går selvfølgelig ud over hele familien.

Det har været fremme, at det vil give flere arbejdspladser, op til 5.000, og det ville jo være dejligt, hvis bare det var her i Danmark, de kom. Men de bliver oprettet uden for Danmark. Det bliver arbejde for polske chauffører, litauiske chauffører, eller hvor de nu kommer fra. Det resultat, der vil komme, er, at vognmænd ansætter chauffører fra Østeuropa, der typisk kun skal have halvdelen eller endnu mindre af, hvad en dansk chauffør skal have i løn.

Det kan jo heller ikke hjælpe noget, at en lastbil strandet et sted i Europa på grund af, at EU skal blande sig i de danske arbejdstidsregler. Det vil komme til at betyde, at de danske chauffører kører lastbilen ud af Danmark, og så kommer der to chauffører fra Østeuropa, der så sørger for den videre transport i Europa.

Det er også mærkeligt, at der, når der nu skal laves et EU-direktiv om arbejdstidsregler, ikke på nogen måde er tænkt på at stramme op over for dem, der planlægger kørselen gennem Europa. Vi ved alle, at arbejdsgiverne og speditørerne er stærkt medvirkende til at presse chaufførerne til at overtræde køre-hvile-tids-bestemmelserne, fordi varen skal være fremme til et bestemt tidspunkt uanset forholdene. Det burde der også være taget højde for i det her direktiv.

Det er også underligt, at chaufførerne skal stå til regnskab over for deres arbejdsgiver for, hvad

de laver i deres fritid, og at det skal indregnes i deres arbejdstid.

I lovforslaget er der ingen positive konsekvenser, kun negative. I den forbindelse er der ikke nævnt noget som helst om de konsekvenser, som det får for den mobile lønmodtagers indkomst. Det vil igen betyde, at enten skal chaufføren have en anden aflønningsform, hvad der dermed giver stigende udgifter for vognmændene, eller også er der rigtig mange danske chauffører, der kommer til at stå uden arbejde.

Det er også underligt, at selvkørende vognmænd først er omfattet af direktivet fra marts 2009. Det er forunderligt, at et direktiv, der har en så katastrofal virkning for chaufførernes arbejde og indkomst, ikke bliver implementeret i EU-landene samtidig. Jeg kan kun tolke det på den måde, at EU vil lave et stort indre marked, hvor det er EU ligeegyldigt, hvor arbejdspladserne er.

Kl. 16.30

I den forbindelse synes jeg, at Socialdemokraterne skulle tage sig lidt sammen og vise, at den danske arbejder betyder mere end EU. Så kan vi sammen sende direktivet tilbage til EU og sige, at vi simpelt hen ikke kan bruge det, de har lavet. Det duer ikke. Hvis Socialdemokratiet ikke vil være med til det, må vi kun konstatere, at det ikke er et arbejderparti mere, at det betyder mere for Socialdemokraterne, hvad EU siger i den forbindelse her, og at vi herhjemme i Danmark bare skal lægge os fladt på ryggen for alt, hvad der kommer fra EU. Det kan vi simpelt hen ikke bruge til noget.

Jeg synes også, at det er forbavsende, at beskæftigelsesministeren i denne forbindelse har været så arrogant at sige, at det her bare er sikkerhed. Skidt med de danske arbejdere, hvilken lønindkomst de har. Det her er sikkerhed, selv om vi alle ved, at sikkerheden for lastbilchaufførerne er overholdelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne, som vi har lov om, og så må vi jo stramme op på det område i stedet for at komme med et EU-direktiv, der går ud over den enkelte chaufførs arbejdsmuligheder her i Danmark. Jeg synes ikke, vi kan være det bekendt.

Dansk Folkeparti kan i hvert fald ikke støtte det her forslag. Vi tager stærkt afstand fra det og det uanset, om man kan sige, at der er noget godt i det for nogle, for der er selvfølgelig nogle chauffører, der er godt tilfredse med det her. Men når vi rammer en stor gruppe på dens levebrød, når vi rammer den enkeltes familie, synes

jeg, det strengt taget er forkert. Vi burde sende det her tilbage til EU hurtigst muligt.

Formanden:

Så er der en række korte bemærkninger til ordføreren, og det er først hr. Ole Sohn.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

Jeg forstår ikke helt hr. Bent Bøgsteds argumentation. Jeg er enig i, at der ligger en lang række emner i det her lovforslag og direktiv, som er dårlige, og som vi skal have rettet. Jeg er fuldstændig enig. Men at begynde at argumentere for, at det, at man får nogle fælles regler i EU, som gør, at lønmodtagerne bliver ligestillet, sådan at der ikke bliver konkurrence mellem chaufførerne i de forskellige EU-lande, skulle være til ugunst for danske arbejdere, har jeg svært ved at forstå. Hr. Bent Bøgsted må lige forklare, hvorfor det skulle være en ulempe for chauffører i Danmark eller for den sags skyld Italien, at der bliver fælles spilleregler. Det forstår jeg simpelt hen ikke. Hvori ligger ulempen for danske lønmodtagere ved, at man får nogle fælles regler?

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Hvis vi skal have nogle fælles regler i hele EU, der er til gavn for de danske chauffører, så skal vi først og fremmest sikre os, at det er de samme betingelser, de har at køre under i Østeuropa, som i Danmark eller i Italien. Og det ved hr. Ole Sohn jo godt langtfra er tilfældet. Det er et spørgsmål om, at vognmændene i sidste ende med sådan nogle regler, der bliver problematiske for de danske chauffører, så de skal til at have en ny overenskomst, fordi de ikke kan klare sig med den aflønningsform, de har i dag, ansætter en polsk chauffør i stedet for. Det er langt billigere.

Hvis der nu var samme regler, samme aflønningsform i hele EU, så var det i orden. Men det er selvfølgelig også det, hr. Ole Sohn går ind for i den nye forfatning, det at EU vil have et stort indre marked, hvor det er uden betydning, hvor den enkelte arbejdsplads er. Det er det, det hele går ud på.

(Kort bemærkning).

Ole Sohn (SF):

For historikkens skyld er det mig bekendt sådan, at Dansk Folkeparti går ind for det EU, som

vi etablerede i 1986, altså et indre marked. Det er det, der er målsætningen for Dansk Folkeparti, og det er derfor, man har været imod alt muligt andet siden. Man vil blot have det indre marked. Det er bare lige for, at hr. Bent Bøgsted ved, hvad det er, Dansk Folkeparti står for. Men det kan da aldrig nogen sinde være til ugunst, at man har nogle fælles regler.

Jeg er fuldstændig enig i, at det er et problem, hvis lønmodtagere uden for EU kommer ind og laver løntrykarbejde. Det skal vi tage fat i, og det skal vi gøre både nationalt og i EU. I Danmark har vi gjort det med Østaftalen. Det har man ikke gjort i Tyskland. Der har man tværtimod lavet den her såkaldte 7-års-regel, som gør, at man bare kan komme ind via kvoter, og så er der ingen regler. Det er jo selvfølgelig til ugunst.

Men det er jo den regel, Dansk Folkeparti ønsker. Man ønsker jo de forhold, som er i Tyskland, hvor der slet ikke er nogen reguleringsmuligheder, frem for den aftale, som vi har lavet i Danmark, hvor vi kan sikre, i den udstrækning vi kan få den overholdt, og det sker jo da i hvert fald i langt hovedparten af tilfældene, at de lønmodtagere, som kommer udefra, bliver aflønnet efter danske forhold.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Nu synes jeg ikke, at det sådan lige var den bedst tænkelige situation, hr. Ole Sohn fremhævede, for jeg synes da, vi har set eksempler her på det sidste på, at den nye Østaftale ikke har været særlig god, og at der er kommet arbejdskraft ind fra østlandene, der går til en lavere betaling end den danske. Det synes jeg der har været meget i pressen om her det sidste stykke tid, og det er den aftale, som hr. Ole Sohn roser og siger er så god, og at den tager hånd om det hele, trods det at vi ved, at den bliver omgået gang på gang på gang.

Det her med chaufførerne betyder, at de kommer til at køre deres lastbiler syd for grænsen, så kommer en polsk chauffør og overtager, og så kan den danske chauffør bare sige farvel og tak her, nu kan han tage hjem og holde fri. Det er det, der bliver resultatet af det, hr. Ole Sohn gerne vil.

Kl. 16.35

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Dansk Folkeparti og hr. Bent Bøgsted råber ulven kommer, ulven kommer, ulven kommer. Jeg

vil gerne høre, om der findes et eneste EU-direktiv, som hr. Bent Bøgsted og Dansk Folkeparti synes er godt, om der er noget som helst godt ved det. Er det ikke bare generelt sådan, at man er imod alt, uanset hvad det er? Hvis det er sådan, at man siger, der er gode ting, der også kommer fra EU, så må det være let at nævne dem.

I den sammenhæng vil jeg gerne spørge, om EU ikke er os selv. Er det ikke sådan, at de danske organisationer, både fra lønmodtagerside og fra arbejdsgiverside, har været med til at udarbejde det her forslag, og at det også har en fælles opbakning? Er det ikke sådan?

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Nu ved hr. Bjarne Laustsen jo lige så godt som jeg, at Dansk Folkeparti har stemt ja til en del EU-direktiver, som er gode nok. Ingen tvivl om det. Men vi har også forbeholdt os ret til at tale imod de EU-direktiver, som vi ikke bryder os om.

I den forbindelse synes jeg, at det er påfaldende, at en organisation, der skal varetage chaufførernes interesser, ikke har været mere på banen i den forbindelse her. Vi har jo hørt tydelige udsagn her de sidste par dage om, at chaufførerne ikke har fået en opbakning fra 3F, som de hører under, og som hr. Bjarne Laustsen henviser til. De har jo ikke fået den opbakning, som de gerne ville have i den forbindelse her. Havde de fået det, så var der måske også kommet lidt ændringer i det her. Det er ikke nemt at vide.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Nu fik jeg ikke at vide, om der findes nogen EU-direktiver, der er gode, eller om det bare var, fordi man ville støtte regeringen, at man stemte for, eller hvad årsagen var. Det, det altså handler om, er, om man kan bruge det fælles marked, det indre marked, til at forbedre vilkårene for danske lønmodtagere, men også sørge for, at de ikke bliver udsat for en unfair konkurrence, fordi der er nogle andre lande, der har nogle ringere beskyttelsesregler. Der synes jeg og Socialdemokratiet, at vi kan se nytten i, at vi har fælles regler omkring det her.

Er det så ikke også rigtigt, at et direktivforslag jo nogle gange er 20 år undervejs, og at man der har input fra både lønmodtagerside og fra arbejdsgiverside, og at der er masser af chauffører. Jeg har set i alle SiD's fagblade, at det her har

været beskrevet, hvor langt man er kommet med det, og hvordan man vil øve indflydelse på det. Så har chaufførerne ikke haft indflydelse på det?

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Nu ved vi jo godt, at det er sådan, at det ikke er alle chauffører, der er omfattet af en LO-overenskomst. Der er også chauffører, der er omfattet af en LO-overenskomst, der er utilfredse med det her direktiv.

Det er også almindelig kendt, at hr. Bjarne Laustsen egentlig er ligeglad med de personer, der ikke er omfattet af en LO-overenskomst. Det er jo det, vi har hørt flere gange fra hr. Bjarne Laustsen i de udtalelser, der er kommet. Hvis det ikke er med i en LO-overenskomst, så duer det ikke. Det er hr. Bjarne Laustsens bagland. Hvis ikke de støtter det bagland, så duer det ikke. Det er det, vi har hørt gang på gang.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Geday (RV):

Jeg vil gerne lige have lov at fortsætte lidt i forlængelse af hr. Bjarne Laustsens kommentarer. Jeg vil gerne bede om hr. Bent Bøgsteds kommentarer til, at så vel 3F, som jo altså trods alt organiserer en stor del af de chauffører, som bliver omfattet af direktivet, og HTS, som organiserer en stor del af arbejdsgiverne, jo altså bakker op om det her forslag.

Jeg har specielt hæftet mig ved, at begge organisationer fremhæver, at det er et beskyttelsesforslag, altså et forslag, som forbedrer arbejdsmiljøet for chaufførerne, fordi de ikke vil blive udsat for helt så lange arbejdstider, som de bliver i dag, og at det desuden er et forslag, som øger trafikikkerheden.

Jeg kunne godt tænke mig mere præcist at få hr. Bent Bøgsteds overvejelser i den forbindelse.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Jamen jeg kan udmærket forstå fru Elisabeth Gedays holdning til det her, for De Radikale er jo også omfattet af den fælles aftale, der ligger. Så der er ikke noget med at komme med nogen rettelser der.

Med hensyn til at det udelukkende skulle være med tanke på chaufførerne, og hvad de gerne vil, så synes jeg, det tydeligt fremgår af de sidste par dage og af den tilslutning, der er til demonstrationen hernede, at fagforeningerne i

hvert fald ikke udelukkende har tænkt på chaufførernes holdning til det og chaufførernes familiers holdning til det. Det synes jeg meget fremgår. Og i den underskriftsindsamling, de har haft i gang, er der mange protester. Der er også rigtig mange vognmænd, der protesterer mod det her, fordi de ikke kan få det til at hænge sammen.

Kl. 16.40

Tænk på den vognmand, der har et kranfirma. Når de skal ud og rejse nogle vindmøller og kommer til et bestemt tidspunkt, så må de ikke arbejde mere, og så pakker de bare sammen. Sådan fungerer virkeligheden ikke. Man skal have fleksibiliteten til at fungere på det danske arbejdsmarked, ellers kan vi ikke få det til at hænge sammen, heller ikke for chaufførerne.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Geday (RV):

Så vil jeg bare gerne bede hr. Bent Bøgsted om at fortælle mig, om han opfatter de chauffører, som er til stede her i dag, både fysisk og ude foran på pladsen, som mere repræsentative for de danske chauffører end en organisation som 3F?

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Hvis fru Elisabeth Geday hørte efter, hvad jeg sagde i ordførertalen, så sagde jeg også, at for mange chauffører var det her udmærket.

De, der normalt kører under forhold i dag, der er indeholdt i de regler her, får ikke problemer med det, men det går ud over de chauffører, der har tilrettelagt hele deres liv på at køre langture, på at køre de ture, hvor de er væk en hel uge ad gangen. De kører hjemmefra mandag morgen, og så kommer de måske hjem fredag aften, måske lørdag, det er ikke nemt at vide. Det går ud over dem, og det er det, fru Elisabeth Geday ser stort på i det her. Jeg ved udmærket godt, at De Radikale siger ja og amen til alt, hvad der kommer fra EU, så det er jo ikke noget nyt.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg er blevet en lille smule forvirret i denne her debat, for jeg kan ikke helt finde ud af, om hr. Bent Bøgsted i grunden er imod arbejdstidsregler, at folk skal have lov til at arbejde præcis lige så lang tid, som de selv ønsker, og som de kan blive enige med deres arbejdsgiver om, og at alle indgreb i det er skadelige. Det synes jeg at noget

af det, hr. Bent Bøgsted siger, tyder på, og jeg vil gerne have bekræftet eller afkræftet, om det forholder sig på den måde.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Nej, jeg synes, at arbejdstidsreglerne er udmærkede. Men jeg har også den holdning, at den danske arbejder godt selv kan være med til at tage vare på, hvordan arbejdstiden planlægges.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg er sådan set helt enig med hr. Bent Bøgsted i, at det ville være en god ting, hvis danske arbejdere fik endnu større indflydelse på at tilrettelægge deres arbejdstid, og at det ikke i så stor udstrækning som i dag blev dikteret af arbejds-giverne:

Men tilbage står jo alligevel: Er hr. Bent Bøgsted ikke enig i, at det grundlæggende nok er en meget god idé, at man ikke arbejder mere end 48 timer om ugen? Eller er det sådan, at hr. Bent Bøgsted faktisk mener, at det sådan er en hævdevunden menneskeret, at man skal have ret til at arbejde mere end 48 timer om ugen, og at indgreb som sådan kan virke lidt forstyrrende på produktionen og sådan noget fra lovgivningens og andres side, og at det skal forhindres?

Jeg synes sådan set, at det, at vi har fået arbejdstidsaftaler og arbejdstidsregler og sådan noget, for langt de fleste lønmodtagere må betragtes som en meget god ting.

Jeg kan forsikre hr. Bent Bøgsted om, at inden for områder i det danske samfund og andre steder, hvor man ikke har arbejdstidsaftaler, opfattes det faktisk ikke som nogen fordel, men som en stor ulempe for lønmodtagerne.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Jeg er egentlig lidt overrasket over det, hr. Per Clausen siger, for i forhold til de korte kommentarer, der er kommet til de andre ordførere, havde jeg jo egentlig fået den opfattelse, at hr. Per Clausen var imod det her direktiv. Men nu går det op for mig, at hr. Per Clausen egentlig går ind for det her direktiv, at der skal være de her faste arbejdstidsregler, der ligger i det her direktiv. Det er kun sådan, jeg kan tolke de spørgsmål, der kommer fra hr. Per Clausen nu her, og i den forbindelse kan jeg jo godt se, at Dansk Folkeparti står ene med kritikken af det her direktiv. Jeg havde nemlig fået den opfattelse, at En-

hedslisten også var imod det her direktiv, men det er gået op for mig, at de er tilhængere af direktivet.

Formanden:

Tak til hr. Bent Bøgsted.

Så er det hr. Jakob Axel Nielsen som ordfører.

Jakob Axel Nielsen (KF):

Lad det være sagt med det samme: I Det Konservative Folkeparti kan vi støtte det her forslag. Det kan jo sådan umiddelbart ud fra en ideologisk betragtning måske virke lidt paradoksalt, at vi, som gerne vil give folk frihed til at arbejde så meget, de vil, godt vil være med til at begrænse folks mulighed for at arbejde helt frit, men det gør vi med god samvittighed i denne her sag.

Lad mig også sige fra denne her talerstol, at de 99 pct. af danske chauffører kører pænt og ordentligt. Men der er nogle brodne kar. Og en stor 40 t tung lastbil i hænderne på en træet chauffør er livsfarlig, så derfor synes jeg, at det er helt fint, at vi får nogle ordentlige regler, der kan dæmpe eller reducere risikoen for, at en stor lastbil bliver kørt af en træet chauffør.

Kl. 16.45

Med hensyn til om det skal være nationale regler eller EU-regler, synes jeg, at det er meget, meget fint, at der er tale om EU-regler. Her må jeg sige, at jeg kan følge hr. Ole Sohn i hans bemærkninger om, at så længe vi får et fælles EU-regelsæt, så får vi ens vilkår for chaufførerne rundt omkring i hele EU.

Og så synes jeg, at vi i Arbejdsmarkedsudvalget skal tage en åben og fordomsfri debat om, hvad vi gør i forhold til de chauffører uden for EU, der måtte komme ind og køre på EU's marked.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg synes også, at hr. Jakob Axel Nielsen giver udtryk for nogle meget fornuftige synspunkter om trafikikkerhed. Men jeg vil bare stille det samme spørgsmål, som jeg stillede tidligere, og som jeg ikke synes jeg har fået noget særlig godt svar på: Hvordan kan det være, at det der med transport af mælk og at det der med chauffører, der kører rundt i deres egen lastbil, ikke er nær så farligt for trafikikkerheden? Det kan jeg simpelt hen ikke begribe.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Jeg forstår også godt spørgsmålet, og jeg synes, at vi skal tage en debat om det i Arbejdsmarkedsudvalget. Det er en nærmere drøftelse, og det hører ikke helt til under førstebehandlingen, men jeg vil gerne være med til at drøfte det i Arbejdsmarkedsudvalget. Det kan være, at der er et eller andet, jeg har overset, et eller andet med veterinære transporter, som berettiger det her. Jeg ved det simpelt hen ikke. Men lad os få en drøftelse af det i Arbejdsmarkedsudvalget.

Formanden:

Tak til hr. Jakob Axel Nielsen. Så er det fru Elisabeth Geday som ordfører.

Elisabeth Geday (RV):

Det Radikale Venstre kan med entusiasme tilslutte sig det her forslag. I vores øjne kan det være med til at forbedre arbejdsmiljøet blandt chauffører, som er et af de dårligste på arbejdsmarkedet. Sat lidt på spidsen arbejder chauffører for meget, og de dør for tidligt.

Forslaget kan være med til at øge trafikikkerheden og reducere det store antal trafikdræbte i Europa ved at begrænse antallet af trætte chauffører bag rattet. Endelig mener jeg også, at forslaget er med til at skabe mere ens konkurrencevilkår, fordi de her regler kommer til at gælde, uanset om chaufføren hedder Vladimir og er fra Letland, eller han hedder Valdemar og er fra Danmark.

Når det er sagt, er vi godt klar over, at forslaget også har sine problemer. Et af dem har allerede været fremme i dag, nemlig at de selvstændige chauffører er undtaget fra reglerne om arbejdstidens begrænsning. Jeg er heller ikke i tvivl om, at det kan give anledning til nye virksomhedsformer – i gåseøjne – hvor vognmænd vil benytte selvkørende vognmænd for at omgå reglerne. Jeg er klar over, at Europa-Kommissionen er opmærksom på lige præcis det problem, og jeg forventer i hvert fald, at den problemstilling vil blive fulgt meget nøje i årene fremover.

Alternativt føler jeg mig overbevist om, at vi vil kunne finde et flertal her i Folketingssalen for at lave et decideret lovforslag, som betyder, at selvstændige vognmænd bliver omfattet af regler, der svarer til dem, som nu vil gælde for lønmodtagere.

Desuden tyder det store fremmøde her i dag på tilhørerpladserne og ude foran på, at der er ganske mange chauffører, som vil opleve en løn-

nedgang. Jeg kunne godt tænke mig at få afdækket i udvalget, hvor mange af de chauffører, som i dag overholder de gældende køre-hvile-tidsbestemmelser, der rent faktisk vil opleve en markant lønnedgang. Hvis det er tilfældet, vil jeg godt give mit tilsagn om at se velvilligt på den problemstilling.

Endelig vil forslaget utvivlsomt pålægge arbejdsgiverne et større administrativt arbejde, fordi de nu skal til at registrere de ansattes arbejde så vel inden for som uden for virksomheden. Igen håber jeg på, at udvalgsarbejdet vil belyse, hvordan de administrative gener kan begrænses mest muligt.

Lovforslaget gennemfører et EU-direktiv fra 2002, og forslaget her er jo, som vi har aftalt i forligskredsen, en såkaldt minimumsimplementering. Det betyder jo, at hvis Folketinget vedtager noget, som er mindre indgribende end det, der ligger på bordet her, så læner vi os meget tungt op ad en sag ved EF-Domstolen. Det giver os folkevalgte her i salen en begrænset mulighed for at ændre på tingenes tilstand i udvalgsarbejdet. Omvendt synes jeg, det er vigtigt for os alle sammen at huske på, at de eventuelle problemstillinger, som måtte kunne rejses, passende kan bringes videre til vores partiers repræsentanter i Europa-Parlamentet.

Med de her ord ser jeg frem til en god udvalgsbehandling.

Formanden:

Tak til fru Elisabeth Geday. Så er det hr. Ole Sohn som ordfører.

Kl. 16.50

Ole Sohn (SF):

Jeg tror rolig, man kan sige, at det her er et lovforslag, der bliver en vis debat om også i udvalgsbehandlingen og ved anden- og tredjebehandlingen. Jeg vil godt indlede med at sige, at det grundlæggende er en fordel, at man får nogle fælles beskyttelsesregler, nogle forbedrede færdselssikkerhedsregler i EU. Det er alt andet lige en fordel for alle.

Det, der gør denne sag vanskelig og problematisk, er dels de undtagelser, der ligger i det, som gør, at man skævvrider markedet, det, som jeg har nævnt tidligere i mit spørgsmål, at man undtager nogle områder, eksempelvis buschauffører, dels at man laver et system, som presser et chaufførerhverv ganske hårdt med det resultat, at vi vil opleve en lang række chauffører blive

presset over i enmandsfirmaer som selvkørende vognmænd, hvor de bliver undtaget reglerne.

Derfor mener jeg, at det er meget farligt at lave lovgivningen på en sådan måde, at man skelner mellem chauffører, som skal omfattes af reglerne, mens selvstændige vognmænd ikke skal. Det har kun én konsekvens, nemlig at vi vil se et stadig stigende antal selvstændige vognmænd på området, som vil være undtaget reglerne.

Jeg ved godt, at der er den her regel mellem regeringen og Socialdemokratiet om, at man kun laver minimumsimplementering. Men jeg vil meget stærkt anbefale og opfordre til, at man går videre, sådan at man fremrykker den implementering, som ligger i direktivet omkring selvstændige, fra 2009 til i dag.

Jeg mener også, at der er et andet område, man skal tage fat i – det har selvfølgelig ikke direkte noget med direktivet at gøre, men alligevel – nemlig at man er nødt til at få lavet nogle skærpede regler for speditio nsfirmaerne, for det, der dybest set er problemet, er, at chaufførerne bliver tvunget til at køre og køre og køre til lav løn i lange tider af speditio nsfirmaerne. Det er deri, nogle af problemerne ligger, så også det skal vi have taget fat på.

Og så er det grundlæggende noget rod, at man blander arbejdstidsregler og køre-hvile-tids-regler sammen, som det sker i det her direktiv.

Vi har også i SF en lang række spørgsmål, som vi vil have rejst under udvalgsbehandlingen. Men jeg mener grundlæggende, at vi skal sørge for at se det her med udgangspunkt i, at det er nogle beskyttelsesregler, der bliver lavet, men at vi skal have dem implementeret på en sådan måde, at det ikke bliver chaufførerne, der entydigt kommer til at betale for den bedre sikkerhed.

Der må man simpelt hen sige: Det koster mere at få transporteret varer fra A til B, og det kan ikke løses ved, at man undergraver de overenskomstmæssige regler. Derfor må en af konsekvenserne af den her lov selvfølgelig også være, at man får rejst debatten om specielt de selvkørende vognmænd, specielt speditio nsfirmaerne, som presser chaufførerne, på en sådan måde, at det ikke er chaufførerne, der ved lavere indtjening skal betale for den øgede sikkerhed. Sikkerheden skal være i top, men den skal bare ikke finansieres af chaufførerne. Derfor er der en lang række spørgsmål, der skal tages op under udvalgsbehandlingen.

Formanden:

Den næste ordfører er hr. Per Clausen.

Per Clausen (EL):

Set fra vores synspunkt må det her forslag handle om to hensyn: For det første hensynet til de mennesker, der arbejder som chauffører, og som i dag på en række områder har meget dårlige arbejdsmiljøforhold, og for det andet hensynet til trafikikkerheden, så vi får mindsket risikoen for død og ødelæggelse på vejene.

Det er det, der er baggrunden for, at vi går ind i behandlingen af det her lovforslag i en positiv ånd, og at vi også mener, at forslaget om en ugentlig arbejdstid for chauffører på højst 48 timer i udgangspunktet kan være fornuftigt.

Men jeg vil også sige, at forslaget rejser en række spørgsmål, og det er jo også fremgået af debatten. For det første er der alle dem, der er undtaget – folk, der kører mindre lastbiler, minibusser, bybusser osv., for slet ikke at tale om mælketransporter. Medmindre ministeren er i stand til at komme med en bedre forklaring, kunne man jo få det indtryk, at det var Arla og andre mejerigiganter rundtomkring i Europa, som havde fået den her undtagelse ind, fordi de havde adgang til at udøve en håndfast pression på Kommission og ministre.

Uanset dette har jeg i hvert fald svært ved at se de fornuftige begrundelser for de her undtagelser, og det er ligegyldigt, om man snakker om chaufførernes arbejdsmiljø eller om trafikikkerhed. Bybuschaufførernes arbejdsmiljø er en helt anden problemstilling, som ikke er inde på banen i forhold til den her debat, men hvis det var bekymring for arbejdsmiljø og trafikikkerhed, der virkelig bekymrede dem, der står bag det her forslag, var det i hvert fald en oplagt ting at tage op.

Kl. 16.55

Så er der det med de generelle arbejdstidsregler. Enhedslisten har faktisk flere gange foreslået, at man skulle sikre, at de 48 timer og det med andre arbejdstidsregler faktisk blev absolutte regler forstået på den måde, at der var grænser for, hvor meget man kunne arbejde, også selv om man var så smart, at man delte det op på flere job.

Derfor er vi ikke negative over for grundtanken, men vi er lidt overraskede over, hvorfor man indfører det her og ikke benytter lejligheden til i hvert fald at sige, at det må vi sørge for at udbrede til andre områder, når vi får mulig-

hed for det. Hvorfor tager man den her ene gruppe og skiller den ud på den her måde?

Jeg må også sige, at det faktisk er vores opfattelse, at hvis det her skal komme til at fungere nogenlunde fornuftigt, må man sørge for, at det bliver gennemført på en sådan måde, at det kommer til at fungere i hele EU-området nogenlunde samtidig. Det vil vi også følge op på i udvalgsarbejdet.

Så har flere været inde på det der med, at det er ubegribeligt, at selvkørende vognmænd ikke er omfattet af lovforslaget på linje med de ansatte chauffører. Logisk set kan det kun forklares med, at man ønsker at få afskaffet det, at folk er ansatte på de vilkår, det giver med overenskomster og regler, og i stedet for erstatte det med den samme tilstand, som man har i USA. Jeg kan sådan set ikke helt forstå, at der kan være flertal for det i det danske Folketing. Hvis man ikke ønsker det, så synes jeg, at vi skulle sikre, at de her selvkørende vognmænd bliver omfattet på samme måde som ansatte chauffører.

Det er udgangspunktet for en række af de spørgsmål, som vi vil tage op i det fortsatte udvalgsarbejde, og som forhåbentlig kan ende med, at vi kan forholde os positivt til det her lovforslag i sidste ende.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Normalt er der over Enhedslisten et globalt snit, nemlig at man godt kan kigge lidt ud over tingene, også med et vist internationalt format. Derfor vil jeg godt spørge hr. Per Clausen: Hvorfor er man egentlig på nogle punkter for det, men på andre punkter imod det? Er det, fordi det er fællesskabsregler, at man er imod det? Eller synes man, at der slet ikke skal være nogen fælles regler om det? Hvad nu, hvis det var sådan, at det kun var i Danmark, mens alle de andre lande havde nogle andre regler, hvordan ville verden så se ud set fra Enhedslistens synspunkt?

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Nu kan jeg jo være fejlinformeret, og der kan være sket ting, jeg ikke har opdaget. Men det er min klare opfattelse, at Enhedslisten ikke stemmer imod forslag, fordi de kommer fra EU. Enhedslisten stemmer imod forslag, som er dårlige og dumme. Hvis de kommer fra EU og er fornuftige og rigtige, så stemmer vi for dem.

Ganske ofte er det i forhold til arbejdsmiljø og andre områder sådan, at vores primære indven-

dinge mod de direktivforslag, der kommer fra EU, er, at de ikke er vidtgående nok. Jeg vil sige til hr. Bjarne Laustsen, at vi ikke er skeptiske over for elementer i det her forslag, fordi det stammer fra EU. Man kunne jo godt få den idé, at nogle af undtagelserne og nogle af de ting, der gør det her rigtig dårligt, bl.a. skyldes, at EU er blandet ind i sagen.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Så må jeg konkludere, at Enhedslisten og hr. Per Clausen synes, at det er en god idé at have fællesskabsregler på det her område. Det direktiv, der ligger her, er bare ikke vidtgående nok.

Så ser jeg da frem til, at vi under udvalgsarbejdet kan se og høre, hvilke ting Enhedslisten synes kan kvalificere det her, således at man opnår det, som kan gerne vil have på området.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Nej, det, hr. Bjarne Laustsen kan konkludere, er, at Enhedslisten synes, at det er en rigtig god idé, hvis man laver internationale aftaler, også om sådan noget som det her.

Hr. Bjarne Laustsen kan ikke konkludere, at vi synes, det er en god idé, at EU træffer afgørelser på de her områder. Nu kan man sige, at her er tale om områder, hvor der skal være enstemmighed, så dermed er man ikke kørt over på nogen måde fra den danske regerings side. Det er så vores udgangspunkt.

Men derudover kan jeg love hr. Bjarne Laustsen, at vi vil indgå uhyre konstruktivt og positivt i behandlingen af det her forslag, og så håber vi på, at den der aftale, hr. Bøgested har omtalt, som hr. Bjarne Laustsen har med regeringen om, at man ikke kan gennemføre noget, der er mere vidtgående end det, der står i direktiverne, kan hr. Bjarne Laustsen rives ud af på det her område og måske også på andre områder, så vi kan få noget lovgivning i Danmark, som faktisk på nogle områder måske er lidt bedre end det, man har i EU. Det ville ikke være nogen dårlig idé. Det var det, en tidligere statsminister vist kaldte, at Danmark kunne være et foregangsland.

Formanden:

Tak til hr. Per Clausen. Så er det beskæftigelsesministeren.

Beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg vil indlede med at takke de ordførere, som kan støtte dette lovforslag. Forslaget gennemfører jo EU's direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Loven, der ikke går videre end direktivet, skal supplere de regler om kørehvile-tid, vi allerede kender, med arbejdstidsregler.

Kl. 17.00

Det mest markante ved lovforslaget er nok, at der indføres et loft over den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, og at arbejde udført for andre arbejdsgivere tæller med ved beregningen af den ugentlige arbejdstid. For at sikre, at loftet på maksimalt 48 timers arbejde om ugen i gennemsnit overholdes, indeholder lovforslaget desuden en pligt til at føre regnskab med, hvor meget den mobile lønmodtager arbejder.

Der er tre hovedformål med lovforslaget: at skabe mere ensartede konkurrencevilkår i vejtransportsektoren, at øge trafikikkerheden og at forbedre de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold for den mobile lønmodtager.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at forslaget, især pligten for arbejdsgiveren til at registrere arbejdstiden og lønmodtagerens pligt til at oplyse herom, vil have visse økonomiske og administrative konsekvenser. Ministeriet har i den seneste tid modtaget en del henvendelser fra chauffører, der er utilfredse med, at de ikke længere har mulighed for at arbejde betydelig mere end 48 timer om ugen i gennemsnit, og som peger på, at begrænsningen i adgangen til at arbejde meget over vil have voldsomme konsekvenser for deres privatøkonomi.

Til begge disse indvendinger vil jeg sige, at her vejer hensynet til færdselssikkerheden altså tungest. Det nytter ikke at gå på kompromis med sikkerheden. Vi har alle gennem medierne været vidner til slemme ulykker, hvor f.eks. også danske busser har været involveret, og det er efter min mening helt uomgængeligt, at sikkerheden på dette område skal forbedres.

Jeg synes, det er fornuftigt, at vi får en øget beskyttelse også for de folk, der er ansat i branchen, og at det sker i internationale regler, så vi har samme konkurrencevilkår inden for EU.

Så er der blevet rejst spørgsmålet om, hvorfor visse køretøjer er undtaget. Der fremgår det jo af lovforslagets bemærkninger, at kørsel med visse typer køretøjer er undtaget fra regelsættet. Det gælder f.eks. busrutekørsel, hvor ruten er under

50 km, og brandbiler, forsvarsmateriel samt køretøjer til indsamling af mælk fra gårde.

Baggrunden for det er, som det også fremgår af bemærkningerne, at disse køretøjer også er undtaget fra forordningen om køre-hvile-tidsregler. Den forordning er jo lagt til grund for anvendelsesområdet for det EU-direktiv, som vi implementerer med det her lovforslag.

Lovforslaget lægger op til, at selvstændige vognmænd også skal være omfattet, men det vil i givet fald først blive fra 2009. Direktivet indeholder dog en artikel 2 om, at Kommissionen i 2007 vender tilbage med supplerende bestemmelser, eventuelt ligefrem et forslag om, hvordan de her regler skal implementeres. Men det er jo et spørgsmål, vi kommer tilbage til.

Jeg skal pege på, at der i vidt omfang er adgang til, at direktivet kan implementeres ved kollektiv overenskomst, og at parterne på arbejdsmarkedet kan udnytte direktivets undtagelsesmuligheder, hvis de vælger selv at implementere direktivet.

Det er kun bestemmelserne vedrørende registrering af den mobile lønmodtagers arbejdstid, der ikke kan overenskomstimplementeres, og det skyldes, at pligterne i den henseende ikke er egnede til håndhævelse gennem det fagretslige system.

Jeg ser frem til det videre arbejde og til Tingets velvillige behandling af forslaget, og jeg er

sikker på, at uafklarede spørgsmål vil kunne løses under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Arbejds-markedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 2. marts 2005, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 17.05
