

Dtf48 søger hermed om foretræde for arbejdsmarkedsudvalget.

Køge den 23022005

Dtf.48. Hvem er vi og hvorfor.

Dtf.48 står for det tavse flertal mod de nye regler om 48 timers arbejdstid for mobile lønmodtagere.

Dtf.48 er en gruppe som alle vil blive kraftigt berørt af de nye regler og består af chauffører, tidligere vognmænd og pårørende til chauffører.

Vi har sat os sammen for at se om vi kan påvirke denne nye lov om 48 timers arbejdstid for mobile lønmodtagere.

Vi har lavet en hjemmeside, dtf48.dk, som informere om, og beskriver vores og andres synspunkter om denne lov. Her kan man læse presseudklip, kommentere, debattere, og følge med i dtf48's arbejde. Denne hjemmeside havde alene i første 14 dage 8000 besøgende.

Vi har startet en underskriftindsamling.

Vi har planlagt og fået tilladelse til en demonstration omkring Christiansborg ved førstebehandlingen i folketinget.

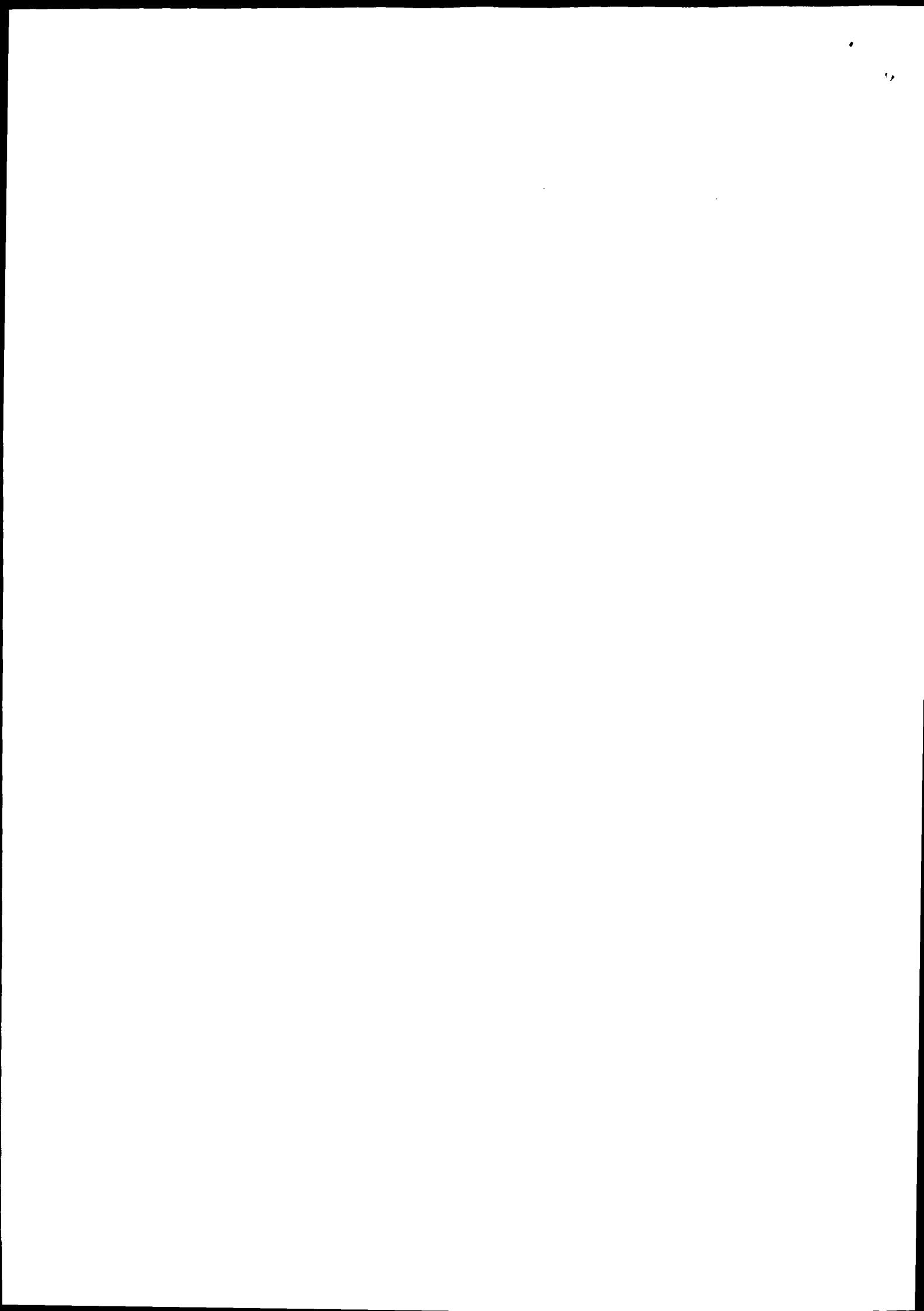
Vi har søgt om foretræde for arbejdsmarkedsudvalget og vi har bedt om et møde med beskæftigelsesministeren.

Vores utilfreds med lovforslaget består hovedsageligt af fire hovedpunkter.

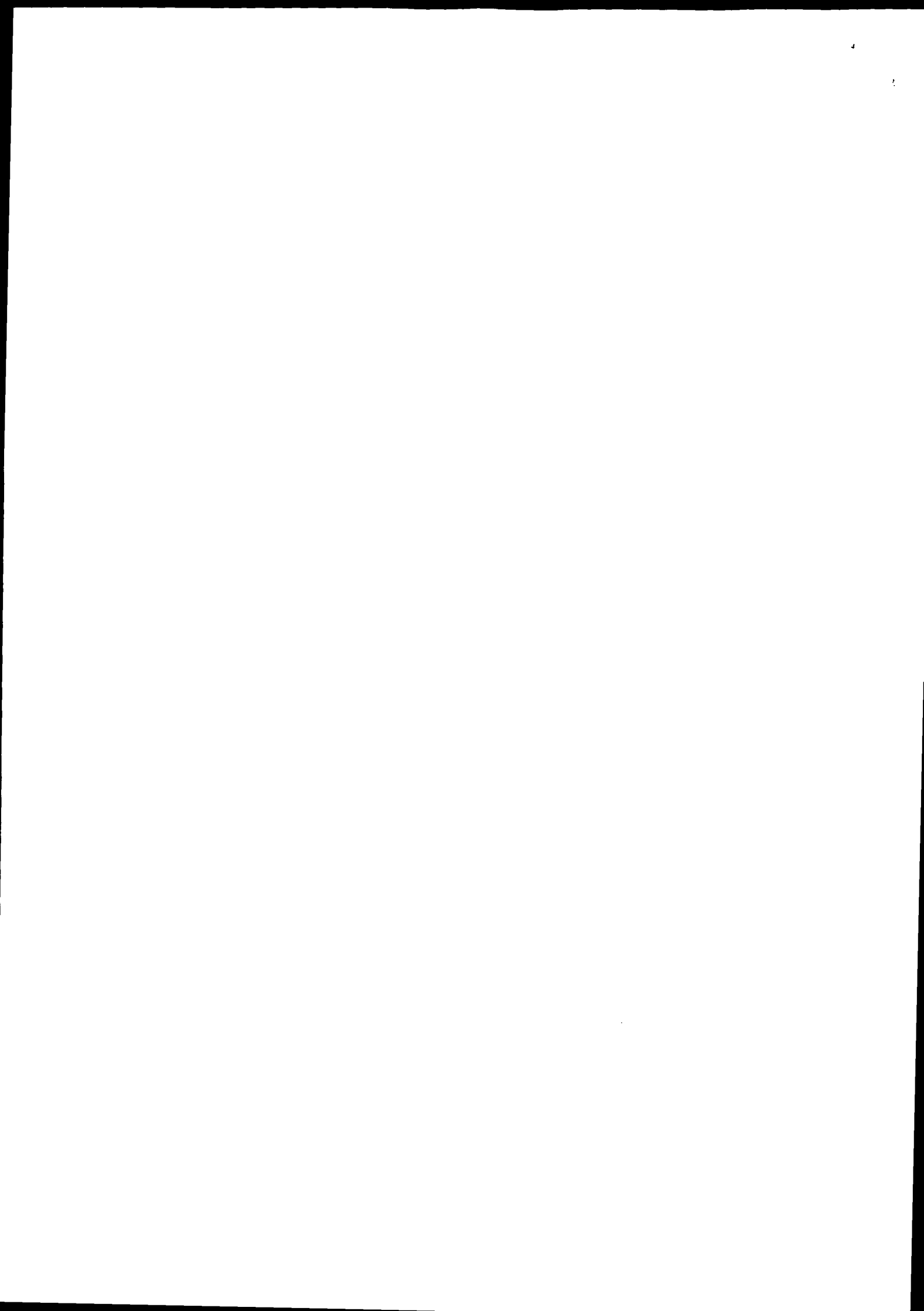
1. en kraftig lønreduktion 20-30 %.
2. mistet ret til selv at vælge i forhold til andre erhverv.
3. en hel "skæv" måde at gennemføre et sådant forslag på.
4. fuldstændig mangel på sikkerhed i forslaget.

Dtf48 forventer at møde op med følgende personer. Mads Jensen, Johannes Mårtensen, Erling Ipsen og Henning Olsen.

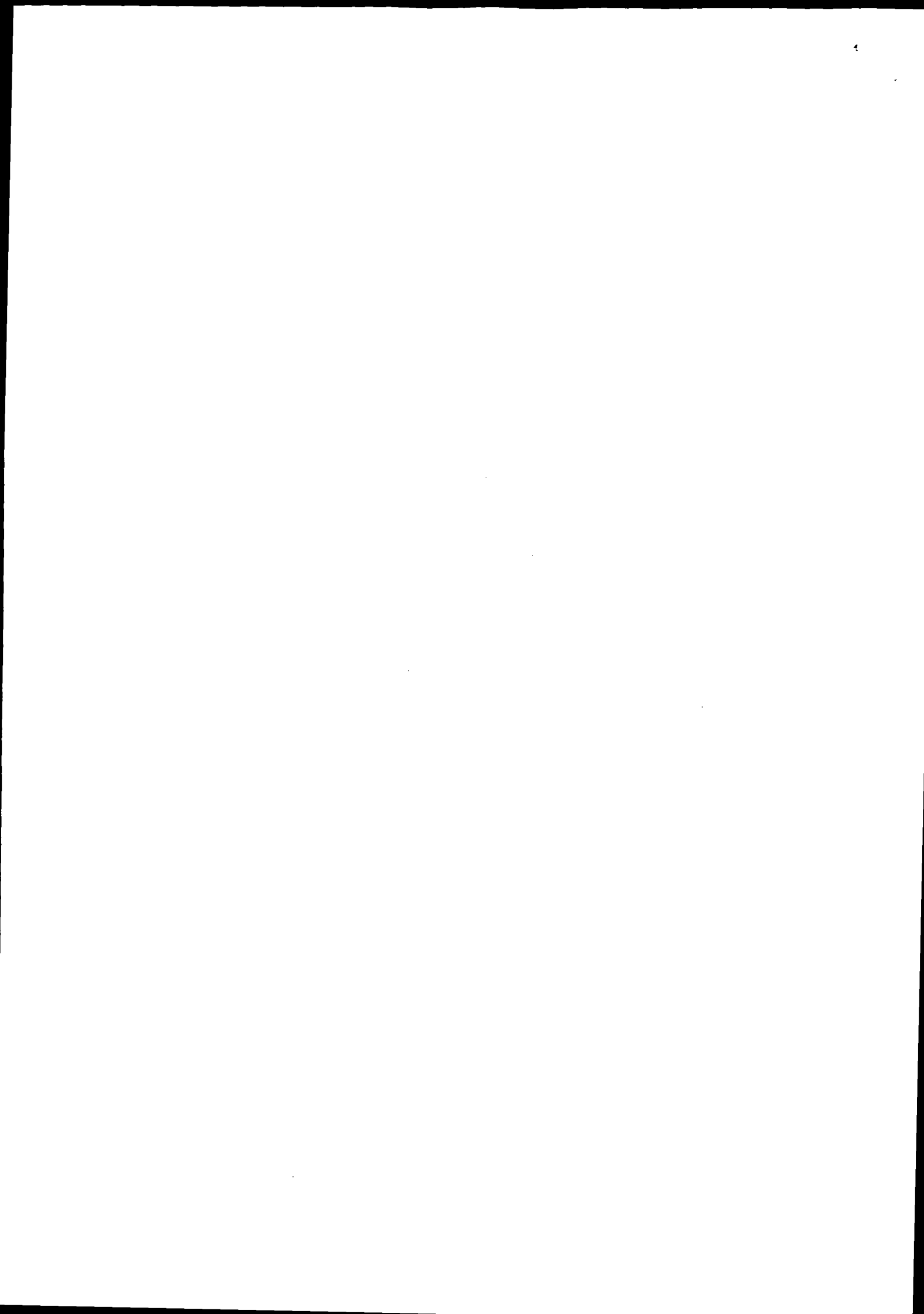
Mvh. på dtf48 's vegne Henning Olsen  
Salbyvej 191  
4600 Køge



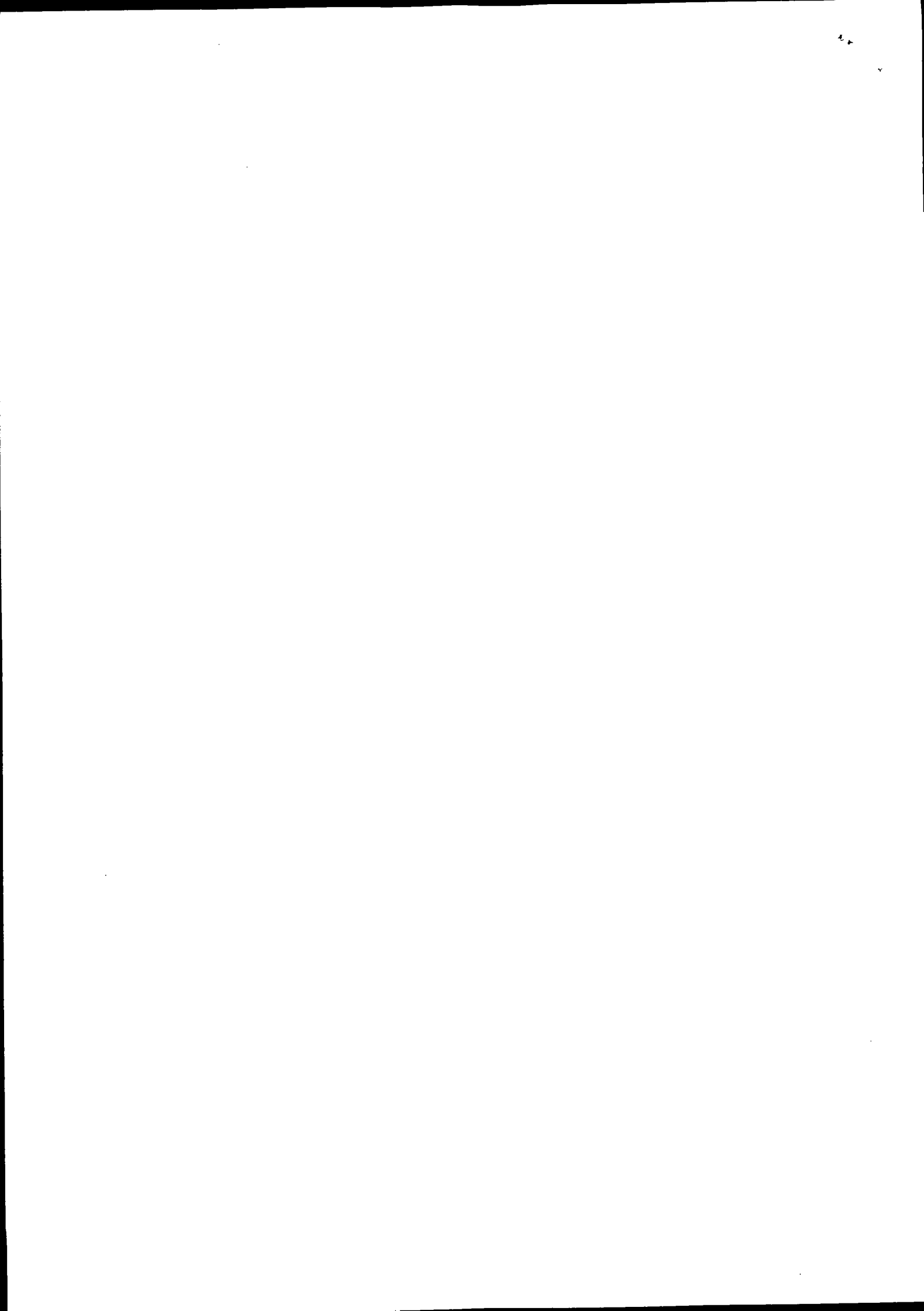
1. En kraftig lønreduktion 20-30%
2. Mange chauffører vil blive hårdt ramt økonomisk da de er vant til at arbejde noget mere end 48 timer i gennemsnit som lovforslaget lægger op til. Dette er noget som chauffører altid har skulle lægge ryg til når de hører den offentlige mening. Det er dog sådan at der er mange chauffører altid har været ansat til at have en meget varieret arbejdstid, og det er det de gerne vil fortsætte med at have.
3. Der er ca. 60.000 chauffører i Danmark og vi mener at ca. halvdelen arbejder uden faste rammer for arbejdstiden. Dette er dog ikke noget de har noget imod. De lever med det og har taget det som en mulighed for at tjene en god løn hjem, ved at arbejde måske 60-70 timer om ugen. Langturschaufførerne er nok dem der bliver hårdest ramt da de er vant til at køre hjemmefra søndag aften og først vil være hjemme fredag eller lørdag. De har hurtigt 100 arbejdstimer om ugen sådan som deres overenskomst er sat sammen. Skal de virkelig til at holde fri hver anden ugen og samtidigt gå 50% ned i løn.
4. Da chaufførerne i sin tid blev ansat har de jo vidst hvad de gik i gang med, og mange har jo taget jobbet fordi de godt kan lide det og fordi det har givet dem mulighed for at skabe en økonomi der kunne give dem det ekstra som de ellers ikke ville have mulighed for som måske ufaglært. Det skal da også nævnes at der i faget faktisk er mange med en uddannelse, men som har skiftet fordi de har haft chancen for at tjene mere og for at få den frihed som der er så mange der ikke forstår.
5. Vi mener ikke at det kan være rigtigt at mange af os skal gå fra hus og hjem på denne måde fra den ene dag til den anden. Nu har vi kørt mange år og føler faktisk at vi har tjent samfundet godt ved at køre dag, nat og weekend for at alle kan få de vare de vil have når de vil have dem.
6. Dette skal jo absolut ikke forstås på den måde at vi bare vil have lov til kører derudaf. De kører og hviletidsregler vi har i dag er vi ganske udmærket tilfredse med. En forenkling af disse kunne vi dog godt tænke os, men nu har vi levet med dem så længe at de er indarbejdet.



1. Mistet ret til selv at vælge i forhold til andre erhverv.
2. Det er åbenbart slut med at chaufførerne i Danmark selv kan vælge hvornår og hvor meget de vil arbejde. Vi skal åbenbart vænne os til at være den mest kontrollerede befolkningsgruppe i Danmark. Nu må vi kun arbejde 48 om ugen, og vi må vel at mærke heller ikke tage et lille bijob på trods af at vi er mange der skal til at gå hjemme hver femte uge eller hver sjette måned.
3. Det kan ikke være rigtigt at læger der både arbejder i det offentlige sygehusvæsen og på private klinikker eller sygehuse kan arbejde så meget som de vil, eller en dommer der skal dømme en chauffør for en brud på nogle tidsregler selv må have så mange bijobs som det passer ham. Hvad med brandfolk og politifolk for hvem det er almindelig kendt at de har bijob på grund af meget frihed.
4. Prøv at sige til en politiker at vedkommende kun må arbejde 48 timer om ugen. Det er slut med lange forhandlinger. To dages arbejde så er det hjem i kassen og så ses vi ellers på næste mandag. Jamen hvad så med mine møder. Jo du bad luck men du sidder og skal tage nogle vigtige beslutninger på et helt samfunds vegne så du skal være frisk og klar i hoved, så hej hej. Og husk lige at du ikke tager bilen hjem, du er for træt. Hvad med fagforeningsformanden, arbejdsgiverformanden, direktøren, eller virksomhedsledere.
5. Det er i vores øjne ikke fair at vi skal rammes på denne måde. Der sker selvfølgelig meget når en lastbil kører galt, men at skære alle over en kam på denne måde er at slå under bæltstedet. Som i alle andre erhverv er der nogle få der ikke har forstået hvad der er alvor og hvad der sjov. Men vi er mange der har kørt i mange år og erfaring at nok det vigtigste i vores erhverv.



1. En hel skæv måde at gennemføre et sådant forslag på.
2. Set fra vores side er dette forslag kommet til verden uden at man har set på hvordan vores hverdag fungerer. Her tænker vi ikke kun på Danmark men også på vores kollegaer i resten af EU. Vi ved at vores kollegaer stort set fra alle andre EU lande er stærkt utilfredse med lovforslaget. Med hensyn til de nye lande i EU er vi alvorligt bange for at de ikke er klar til at gennemføre forslaget til tiden. Disse lande er jo dem vi frygter vil komme for at tage en stor del af vores arbejde, så hvis de ikke er med fra start skal vi helt sikkert vente til de er klar.
3. Det kan undre os noget at visse instanser og organisationer ikke er blevet hørt om dette forslag. Her tænker vi på politiet, rådet for større færdselssikkerhed og færdselsstyrelsen. Men også på os selv. Vi ved godt at i ikke kan høre manden på gulvet om et sådant forslag. Men det er da helt galt med branchens organisationer. Deres høringssvar bære helt tydeligt præg af at de ikke ved hvad deres medlemmer laver og ønsker.
4. Vi fandt jo ud af dette forslag er vedtaget i EU i marts 2002. Vi har intet hørt eller set fra vores organisationer før lige efter nytåret 2005. Hvorfor har disse ikke været ude for tre år siden for at forberede os. Men det største spørgsmål er, hvor får menigmand noget sådan her at vide? En ting er helt sikkert, som det fungerer nu har systemet spillet fallit. Bla. derfor overvejer vi at lade dft48 fortsætte efter denne sag er afsluttet. Vi ønsker at politikere, organisationer, fagforeninger og andre kan hører os for fremtiden, når det drejer sig om branchen og trafik. Dette er absolut ikke første gang at vi er flere tusinde der går og ryster på hovedet over regler eller love der vedrører os.
5. Vi må jo desværre konstatere at vores fagforeninger og arbejdsgiverforeninger langt fra er klar over hvad en meget stor del af deres medlemmer laver til hverdag. Mange vognmænd og chauffører kan overhovedet ikke bruge dette forslag til noget som helst og vi er rigtig mange der ikke ved hvad fremtiden skal bringe os. Mange er kede af det og usikker på fremtiden.





1. Fuldstændig mangel på sikkerhed i forslaget
2. I forslaget bliver der lagt stor vægt på en forbedret sikkerhed for den tunge trafik. Vi må jo nok indrømme at vi har meget svært ved at finde noget der kan gøre den helt store forskel. Her undre det os at der ikke er blevet efterspurgt høringssvar fra bla. rådet for større færdselssikkerhed, politiet, eller færdselsstyrelsen.
3. Det er vel heller ikke den største sikkerhedsforøgelse at sende mange tusinde nye urutinerede chauffører på gaden fra den ene dag til den anden. Ligeledes er det med frygt at vi tænker på alle de gennem rutinerede chauffører der vil stoppe med at køre på grund af dette forslag. Selvfølgelig skal vi gøre plads til nye chauffører og vi har i dag også rigtige gode uddannelser på området, men dette her vil ikke engang være sjovt for dem.
4. De selvkørende vognmænd kan fortsætte til år 2009 med at køre efter de nuværende regler. Hvis man virkelig mener at dette forslag betyder så meget for sikkerheden hvorfor har man så ladet denne gruppe få friløb. Vis os den dokumentation da beviser at de er involveret i færre uheld end ansatte chauffører er.
5. Biler under 3500 kg. er også undtaget fra dette forslag sammen visse busser i rutefart. Det er jo ikke ligefrem lighed for loven der skinner igennem i dette forslag. Langt langt de fleste chauffører ved udmærket godt hvad det at køre stor bil, de udviser et stort ansvar hver dag, og spørgsmålet er om ikke det er deres skyld at der ikke sker flere uheld med lastbiler end det er tilfældet.

