

Beskæftigelsesministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 af 25. februar 2005 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg (Offentligt).

Spørgsmål nr. 1:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 23. februar 2005 fra Dtf.48, jf. L 19 - bilag 3.

Marts 2005

Vores sag
6309-0002

Svar:

Gruppen af chauffører, kaldet Dtf.48, har udtrykt storutilfredshed med mit lovforslag L 19 og har begrundet det i 4 hovedpunkter, som jeg her skal kommentere:

1. en kraftig lønreduktion på 20-30 %

Jeg har som minister ikke særlige forudsætninger for at kommentere denne vurdering af lovforslagets forventelige betydning for aflønningen af chauffører. Jeg har dog noteret mig henvendelsen af 25. februar 2005 fra Fagligt Fælles Forbund, 3 F, hvordet er forbundets opfattelse, at der ikke er hold i rygterne om markante lønnedgange som resultat af direktivimplementeringen, særligt under henvisning til de eksisterende begrænsninger i køre-/hviletidsreglerne.

2. mistet ret til selv at vælge i forhold til andre erhverv

Jeg bemærker, at der også på det øvrige arbejdsmarked findes regulering af lønmodtageres arbejdstid, som vil stille krav til arbejdsgiverens tilrettelæggelse og være begrænsende for lønmodtagerens erhvervsudfoldelse. Jeg mener, at der bestemt må være grænser. Hovedformålene med det direktiv, som ligger til grund for L 19, er: 1) At beskytte sikkerheden og sundheden for de omfattede lønmodtagere, 2) At medvirke til øget færdselssikkerhed, og 3) At skabe ensartede konkurrencevilkår i vejtransportsektoren. For mig at se er det et nødvendigt initiativ fra EU's side at skabe fælles regler på dette område for netop derved at undgå, at konkurrencen kommer til at foregå på bekostning af den enkelte mobile lønmodtagers sundhed og sikkerhed. Også hensynet til trafikikkerheden har gjort det nødvendigt, for at vi undgår de alvorlige ulykker, vi allerede kender til fra medierne, hvor busser eller lastbiler forulykker på grund af en træt eller udkørt chauffør.

3. en hel skæv måde at gennemføre et sådant forslag på

I forhold til den udtrykte bekymring over, at der ikke skilleske en gennemførelse til tiden af direktivet i de andre medlemsstater, bemærker jeg, at der netop i direktivet udtrykkeligt er fastsat en frist for rettidig implementering. Der er altså ikke mulighed for at udskyde en implementering, hvilket gælder

alle medlemslande – gamle som nye. Et vigtigt formål er jo netop at skabe ens konkurrencevilkår på EU-plan. En ikke-rettidig implementering kan derimod resultere i en traktatkrænkelssag, og jeg er sikker på, at Kommissionen ikke ser igennem fingre med lange ubegrundede udsættelser af dette direktiv. I øvrigt har der fra Beskæftigelsesministeriet været gennemført en heltraditionel høring forud for lovforslagets fremsættelse, såvel internt inden for ministerierne, herunder en særskilt høring af Færdselsstyrelsen og Rigspolitiet, som eksternt i forhold til private organisationer og aktører. Jeg har i den anledning ikke bemærkninger til chaufførernes kritik af deres branches fagforeninger og arbejdsgiverforeninger. Jeg skal dog blot afslutningsvis pege på, at der er tale om minimumsimplementering af direktivet, hvilket betyder, at dette lovforslag ikke går videre end det, direktivet allerede har fastsat.

4. Fuldstændig mangel på sikkerhed i forslaget

Jeg bemærker, at det ikke har været et mål i sig selv, at de nye regler skulle skabe nye arbejdspladser eller gennemtvunge ændringer i chaufførers sammensætning, herunder for så vidt angår alder eller rutine. Derimod mener jeg nok, at netop de mere regulerede og ordnede arbejdsvilkår kan bidrage til, at vejtransportsektoren forbliver et attraktivt erhverv. Med hensyn til de selvstændige vognmænd lægger direktivet som påpeget op til, at disse også skal være omfattet, men i givet fald først fra 2009. Direktivet og lovforslagets regler lader sig ikke bare overføre på selvstændige, fx vil en (selv-)registrering af arbejdstiden for en selvstændig vognmand ikke give samme mening. Det er derfor fornuftigt, når direktivet bestemmer, at Kommissionen forud for 2009 må se nærmere herpå og senest i 2007 fremsætte forslag til, hvordan reglerne for selvstændige kan formuleres. Selvstændige vognmænd vil dog fortsat - som nu - være omfattet af de generelle køre-/hviletidsregler. Med hensyn til de undtagne køretøjer skyldes dette ene og alene, at disse køretøjer også er undtaget fra køre-/hviletidsreglerne. Der er altså overensstemmelse og sammenhæng i anvendelsesområdet for både køre-/hviletidsreglerne og det EU-direktiv, som dette lovforslag implementerer. Dette fremgår også af lovforslagets bemærkninger.