

rimeligt arbejdsmiljø. Samtidigt vil lovforslaget forbedre trafikikkerheden.

Men EL og SF må samtidig fremhæve, at lovforslaget på en række områder er fyldt med mangler, som afslører, at ministerens ambitioner med lovforslaget er begrænset til i tykt og i tyndt at følge EU-direktivets minimumskrav og dets forskellige usaglige og uhensigtsmæssige indrømmelser til europæiske vognmandsinteresser på bekostning af chaufførernes arbejdsmiljø og trafikikkerheden.

Det mest groteske er, at en række chaufførgrupper ikke kan nyde godt af arbejdstidsreglerne, men fortsat kan udsættes for ekstremt lange arbejdsuger. Det gælder f.eks. bybuschauffører og taxichauffører.

Også det faktum, at selvstændige vognmænd ikke omfattes af arbejdstidsreglerne, savner logik. Det betyder, at selvstændige fortsat kan være til fare for trafikikkerheden på grund af træthed og nedslidning.

EL og SF har ikke kunnet få bare den mindste forklaring på disse problemer af ministeren i forbindelse med udvalgsbehandlingen. Der er altså ingen arbejdsmiljø- eller trafikikkerhedsmæssig begrundelse.

Samtidig har ministeren afvist at give teknisk bistand til EL's og SF's ønske om at stille ændringsforslag, der kunne rette op på manglerne, med henvisning til, at det skulle være for kompliceret. Det beklager vi dybt, fordi vi hermed ikke har mulighed for en politisk debat om disse spørgsmål.

EL og SF vil derfor fortsat arbejde for forbedringer af chaufførers arbejdsmiljø og forbedringer af trafikikkerheden med det udgangspunkt, at alle grupper af chauffører og selvstændige vognmænd skal omfattes af arbejdstidsreglerne.

Endelig skal det med, at det er en positiv nykæbelse, at arbejdstidsreglerne i dette forslag er absolutte, og det vil sige, at de også gælder for job ved siden af chaufførjobbet. Med andre ord kan dobbeltjob ikke undergrave princippet om en maksimal ugentlig arbejdstid. Dette princip ønsker EL og SF udbredt til også at omfatte andre grupper, så vi kommer ud over den situation, at hviletidsregler undergraves af, at folk har mere end ét job.

Et *mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget kan ikke acceptere det kraftige indgreb i mobile lønmodtageres frihed, som de bliver udsat for som følge af EU-direktivet.

Den måde, direktivet bliver implementeret på, betyder, at chaufførerne som den eneste lønmodtagergruppe ved lov bliver pålagt at indberette til deres arbejdsgiver, hvis de har et bijob. Det indebærer, at deres arbejdsgiver i så fald skal modregne disse timer i deres faste arbejdstid, og at chaufførerne således skal arbejde disse timer færre for deres faste arbejdsgiver.

Dansk Folkeparti finder, at dette er et kraftigt indgreb i den personlige frihed til selv at planlægge ens arbejdsliv en personlig frihed, som regeringen normalt sætter meget højt, og en frihed, som man ikke kunne forestille sig, at en borgerlig regering ville røre ved. Samtidig er det et kraftigt angreb på den danske aftalemodel fra EU's side. EU-direktivet er et skridt i retning af et indre arbejdsmarked i EU og en kraftig beskæring af den danske lønmodtagers frihed.

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *beskæftigelsesministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af DF):

Til § 10

1) Paragraffen affattes således:

»§ 10. Loven træder i kraft den 1. juli 2005.«

[Ændret ikrafttræden]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

På baggrund af folketingsvalget den 8. februar 2005 og for at sikre en betryggende behandling af lovforslaget i Folketinget er det nødvendigt at udskyde tidspunktet for lovens ikrafttræden. Det foreslås derfor, at loven træder i kraft den 1. juli 2005. Det betyder, at loven træder i kraft lidt se-