

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 livs-kvalitet, 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-