

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.