



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Arbejdsmarkedsudvalget
L 19 - Bilag 5
Offentligt

Arbejdsmarkedsudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

J.nr.: Transportgruppen - JAaJ/LH

25. februar 2005

Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren

I forbindelse med implementeringen af EU-direktiv om chaufførers arbejdstid (direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002) i lovforslag **L 19 (Forslag til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.)**, har der været rejst en række kritikpunkter blandt chauffører ikke mindst fra gruppen "Det tavse flertal/dtf48".

3F's Transportgruppe bakker op om formålet med direktivet og om direktivets indhold. Men også i 3F's Transportgruppe har direktivet givet anledning til tvivl på flere punkter.

Vi har i forbindelse med debatten om direktivet udarbejdet et notat, hvori vi gør rede for vores synspunkter og for de punkter, der kan give anledning til forskellige fortolkninger og problemer. I håbet om enighed om de væsentligste punkter, sendes hermed notatet til brug i forbindelse med det videre lovarbejde.

Hvis der skulle være spørgsmål, som måtte ønskes drøftet med 3F, står vi gerne til rådighed for dette.

Venlig hilsen


Jørgen Aarestrup Jensen

Jørgen Aarestrup Jensen, forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe
Telefon: 88920323 Email: joergen.aarestrup@3f.dk

Jan Villadsen, forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe
Telefon: 88920321 Email: jan.villadsen@3f.dk

FAGLIGT FÆLLES FORBUND
Kampmannsgade 4
DK-1790 København V
tlf. +45 70 300 300
fax +45 70 300 301
e-mail: 3f@3f.dk
www.3f.dk

Notat om arbejdstidsdirektivet for chauffører

"Nu bliver det helt umuligt at drive vognmandsvirksomhed", "Nu bliver vi nødt til at lukke forretningen og fyre chaufførerne", "Nu går vi ned i løn og må gå fra hus og hjem".

Sådan lyder nogle af de påstande og udsagn fra vognmænd og chauffører om konsekvenserne af et direktiv om arbejdstid for chauffører (mobile lønmodtagere) fra EU, som i disse uger er ved at blive til dansk lov på Christiansborg.

3F's Transportgruppe har fået flere henvendelser fra chauffører, der er vrede over direktivet og usikre på, hvad konsekvenserne af direktivet bliver. Ikke mindst på baggrund af indslag i medierne, hvor der efter 3F's Transportgruppe er blevet tegnet et unuanceret og fejlagtigt billede af direktivet, hensigten med direktivet og den nye lov som direktivet kræver vedtaget i det danske folketing.

I Transportgruppen skal vi gerne medgive, at der er en række løse ender i direktivet, og det danske udkast til lov. Men medierne og en gruppe talsmænd for chauffører og vognmænd glemmer helt formålet med loven og direktivet, som vi i 3F's Transportgruppe bakker op om:

At øge færdselssikkerheden

At skabe ensartede vilkår for konkurrence inden for transportbranchen og

At øge sikkerheden på vejene og skabe bedre sundhed blandt chaufførerne.

Ikke mindst de seneste ugers razziaer og kontroller har afsløret, at der i høj grad er et problem med overtrædelser af kørehviletidsbestemmelserne med usikker og ulovlig kørsel til følge – problemer som det så langt fra er lykkedes branchen og dens organisationer at rydde op i trods hensigtserklæringer og flotte taler gennem mange år.

Kritikken mod forslaget fokuserer først og fremmest på tallet "maximum 48 timers arbejde i gennemsnit om ugen" – og ikke på, hvordan man opgør disse timer. For eksempel om man i opgørelsen trækker pauser, hviletid og rådighedstid fra og på den fleksibilitet, der ligger i, at man indenfor transportområdet opgør maximum-timetallet over en seks måneders periode via aftale imellem overenskomstparterne.

Direktivet er endnu ikke blevet til lov og er således fortsat åben for fortolkninger. I den forbindelse fortolker vi i 3F nogle af de spørgsmål og kritikpunkter, der er blevet rejst omkring direktivet således:

* Er rygterne om, at alle chauffører går markant ned i løn på grund af de nye regler virkelig rigtige?

- Nej. Som vi tolker direktivet i hvert fald ikke, hvis man som chauffør hidtil har overholdt de gældende køre- og hviletidsbestemmelser. De giver i forvejen ikke mulighed for at køre 60 eller 70 timer om ugen i gennemsnit. Til gengæld vidner de seneste ugers razziaer om udbredte overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid. Det er vigtigt, at arbejdstiden opgøres korrekt, ligesom vognmandens planlægning er vigtig. Køre- og hviletidsbestemmelserne giver højst mulighed for at køre 90 timer i hver 14-dages periode eller gennemsnitligt 45 timer om ugen eller 56 køretimer i første uge og 34 køretimer ugen efter. Dette bliver der ikke lavet om på med direktivet.

*Østeuropæiske chauffører snupper vores job, fordi de har en billigere overenskomst eller slet ingen overenskomst.

- Nej - ikke på grund af direktivet. Snarere tværtimod for direktivet gælder netop alle chauffører i EU, og således også kolleger fra Litauen, Polen og Estland, uanset om de har en overenskomst eller ej, skal de også overholde reglerne om køre- og hviletid, og de nye regler, som følge af EU's direktiv om arbejdstid for chauffører.

* Skal timerne fra fritidsjobbet i cafeteriaet eller fra et andet ikke mobilt fuldtidsjob medregnes, når man opgør chaufførens arbejdstid hos vognmanden?

- Det er der tvivl om, men det håber vi. Vi har i årevis kæmpet for, at arbejdstidsreglerne følger manden og ikke arbejdspladsen, for blandt andet på den måde at opnå et mere sikkert og sundt arbejdsmiljø, men også for at hindre andre i, efter de er færdige med deres normale arbejde, at overtage gode chaufførarbejdspladser. Eksempelvis når skolelæreren sætter sig bag rattet og kører med turister i sin fritid.

*Skal rådighedstid trækkes fra ved opgørelse af timer, f.eks. hvis en planlagt aflæsning bliver fire timer forsinket, og chaufføren får dette at vide, når han ankommer.

- Ja. Efter vores fortolkning.

*Hvad med færgetid ellers hvis chaufføren skal vente 3 timer ved grænsen, tæller det med som arbejdstid?

- Nej. Som vi tolker det hører den slags ventetid under begrebet rådighedstid og skal fratrækkes ved opgørelse af arbejdstiden.

*Hvis jeg kører med som 2. mand på en transport. Skal de timer, hvor jeg "bare kører med" så trækkes fra.

- Ja. Efter vores fortolkning.

* Hvad hvis chaufføren holder en feriefri dag, ferie eller har anden frihed, skal de timer så fratrækkes ved opgørelse af den gennemsnitlige maximale arbejdstid på 48 timer?

- Ja. Efter vores fortolkning.

* Hvilken betydning får bestemmelserne om natarbejde for chaufføren?

- Hvis chaufføren kører ind i sin natperiodes 4 fastlagte timer, f.eks. klokken 00.00 til 04.00 nedsættes arbejdstiden det pågældende døgn til 10 timer. Men en eventuel negativ konsekvens af dette kan begrænses, hvis vognmanden opfylder sin pligt og laver en fornuftig planlægning. En positiv konsekvens af de nye bestemmelser om natarbejde er i øvrigt, at chaufførernes muligheder for en mere normal døgnrytme øges, men som nævnt, det stiller store krav til vognmandes planlægning.

* Er det overenskomstparterne, der skal kontrollere om reglerne bliver overholdt.

Nej. Efter vores fortolkning så handler det her om lovgivning. Derfor er kontrol en opgave for myndighederne. Men arbejdsgiverne har pligt til at opgøre og registrere arbejdstiden og opbevare oplysningerne i to et halvt år, således at myndighederne har mulighed for at udføre kontrol.

Et er fortolkninger. Noget andet er loven, som den kommer til at se ud i sin endelige form. Inden lovforslaget er endeligt færdig vil vi rejse disse spørgsmål om fortolkning overfor politikerne for at få endelige svar.

Når loven bliver endeligt vedtaget, har vi noget helt konkret at forholde os til. Til den tid vil 3F's Transportgruppe sætte en massiv informationskampagne i gang landet rundt. Men indtil da er vores råd til såvel vognmænd og chauffører: "Klap hesten". Som vi fortolker EU-direktivet, og det foreløbige udkast til lov, så vil de chauffører og vognmænd, der i dag overholder de gældende køre- og hviletidsbestemmelser stort set ikke blive berørt af de nye arbejdstidsregler. De nugældende regler om køre- og hviletid vil i øvrigt fortsat være gældende frem over.

Også 3F's Transportgruppe har været under beskydning i forbindelse med direktivet. En gruppe chauffører undrer sig over, at 3F ikke gør noget for at stoppe direktivet.

Hertil vil vi gøre opmærksom på, at den kommende lovgivning er en konsekvens af et EU-direktiv, som er blevet til efter flere års arbejde, og som blev vedtaget i Europaparlamentet i marts 2002. Her har vi undervejs forsøgt at gøre vores indflydelse gældende. Vi har blandt andet forsøgt at få selvstændige enkeltmandsvognmænd omfattet af direktivet. Vi vil gerne understrege, at vi i det store og hele bakker op om formålet med direktivet. Det ikke kan lade sig gøre for os, som faglig organisation, her 3 år efter vedtagelsen af direktivet at lave det om, og det ønsker vi heller ikke. Men vi ønsker fuldstændig klarhed over konsekvenserne inden loven træder i kraft på dansk jord.

Det hører med i den forbindelse, at der på det øvrige arbejdsmarked i årevis har været bestemmelser om en maximumgrænse på 48 timers ugentlig arbejdstid, uden at det har skabt nævneværdige problemer. På den baggrund forstår vi ikke, at dette ikke også skulle kunne lade sig gøre inden for transportsektoren. Der er heller ikke nogen blandt de chauffører, der har henvendt sig til 3F's Transportgruppe, der har kunnet dokumentere, at de vil blive ramt af direktivet – f.eks. ved at miste 60.000 kroner i årlig indkomst – naturligvis under forudsætning af, at de gældende regler i dag bliver overholdt.

Flere og flere – ikke mindst yngre chauffører – henvender sig om, at de ikke vil køre de mange overtimer, de får ordrer om. De vil have mulighed for et normalt familieliv. Samme melding fra medlemmerne hører vi på møder og konferencer, og når der skal udtages krav til overenskomstforhandlinger. Lige så længe vi har eksisteret som faglig organisation, har vi kæmpet for kortere arbejdstid. Det vil vi blive ved med.

Med venlig hilsen

Transportgruppen i 3F

For yderligere information om direktivet og dets konsekvenser kontakt

Jørgen Aarestrup Jensen, forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe
Telefon: 88920323 Email: joergen.aarestrup@3f.dk

Jan Villadsen, forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe
Telefon: 88920321 Email: jan.villadsen@3f.dk