

HTSi
ERHVERVSORGANISATIONEN

Arbejdsmarkedsudvalget
AMU alm. del - Bilag 167
Offentligt

Folketinget
Arbejdsmarkedsudvalget
Christiansborg
1240 København K

HTSi
Børsen
DK-1217 København K

Danish Chamber
of Commerce

T +45 7013 1200
F +45 7013 1201
E htsi@htsi.dk
I www.htsi.dk

Dato: 7. marts 2006
Deres ref.: -
Vores ref.: JHS

Overgangsordningen for arbejdstagere i Danmark fra de nye EU-lande (Østloven)

Vedlagt fremsendes kopi af brev af 28. februar 2006 fra HTSi-medlemsorganisationerne Dansk Transport og Logistik (DTL) og International Transport Danmark (ITD) til Beskæftigelsesministeren.

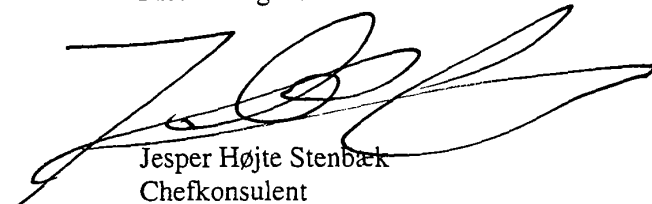
Brevet vedrører situationen for danske virksomheder og chauffører fra de østlige EU-lande, der udfører internationale transporter, hvoraf en del af transporten foregår på dansk grund.

Som det fremgår af brevet, er disse virksomheder og chauffører efter myndighedernes opfattelse ikke omfattet af den danske gennemførelse af Østloven og danske transportvirksomheder kan dermed ikke benytte chauffører fra de nye EU-lande på internationale transporter til, fra og igennem Danmark.

I det omfang man fra politisk side vælger at forlænge Østloven, vil dette skade Danmarks konkurrenceevne, idet det tvinger virksomhederne til at flytte fra Danmark med tab af danske arbejdspladser som konsekvens.

Udvalgets opmærksomhed skal herved henledes på dette problem, der efter vores opfattelse er særdeles alvorligt.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent



Beskæftigelsesminister
Claus Hjort Frederiksen
Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8
1061 København K

Grønningen 17
Postboks 2250
DK-1019 København K
Telefon: +45 70 15 95 00
Telefax: +45 70 15 95 02
E-mail: dtl@dtl-ek.dk
Internet: www.dtl-ek.dk

Deres ref.:

Vor ref.: bbo/lmi

Vort j. nr.:

Dato: 28.02.2006

Overgangsordningen for arbejdstagere i Danmark fra de nye østeuropæiske EU-lande (Østaftalen)

Kære Beskæftigelsesminister Claus Hjort Frederiksen

DTL, Dansk Transport og Logistik og ITD, International Transport Danmark, der er brancheorganisationer for de danske vognmænd, er opmærksom på at ovennævnte overgangsordning skal evalueres i de næste måneder, og der skal træffes beslutning om hvorvidt ordningen skal forlænges eller afskaffes for Danmark vedkommende.

ITD deltog den 9. februar 2006 i et møde arrangeret af SALA og GLS-A på Axelborg, hvor du holdt et indlæg der bl.a. vedrørte Østaftalen, og du opfordrede organisationerne til at give deres meninger til kende vedrørende såvel selve Østaftalen som til eventuelle ændringer vedrørende administrationen af Østaftalen, såfremt denne vil blive forlænget.

Det er DTL og ITD's primære ønske, at overgangsordningen bør afskaffes og at EU(8) landenes arbejdstagere stilles på samme måde som arbejdstagere fra de gamle EU-lande. Begrundelsen for indførelsen af overgangsordningen var, at den skulle virke som skjold mod ulige konkurrence fra de nye lande, men situationen er, at den har den omvendte effekt for de danske eksportvognmænd.

I tilfælde af at forligskredsen omkring Østaftalen mod al forventning beslutter at forlænge Østaftalen er det af stor vigtighed for DTL og ITD's medlemmer, at der tages særlige hensyn netop til eksportvognmændene, da der ikke i den nuværende Østaftale er mulighed for at give arbejds- og opholdstilladelse for eksportchauffører, der kun opholder sig få timer om ugen i Danmark. Se venligst vedlagte afgørelser fra Udlændingestyrelsen dateret den 4. januar 2006.

I tilfælde af at Østaftalen forlænges ønsker DTL og ITD, at der gives dispensation for arbejds- og opholdstilladelse for chauffører fra EU(8)-landene på dansk indregistrerede biler i forbindelse med af- og pålæsning i Danmark og i forbindelse med transitkørsel gennem Danmark.

I dag har alle udenlandske lastbiler, der transporterer gods til Danmark eller kører gennem Danmark mulighed for at anvende udenlandsk arbejdskraft, herunder arbejdskraft fra EU(8)-landene. De eneste vognmænd, der ikke har den mulighed, er de danske eksportvognmænd med dansk indregistrerede køretøjer.

Begrundelse:

- Behovet for anvendelse af udenlandsk arbejdskraft, særligt eksportchauffører, er for det første, at det i dag er mangel på danske chauffører, der er villige til at køre eksportkørsel, se venligst artikel fra ATL, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik.
- For det andet er der et stort behov for fleksibel arbejdskraft, der f.eks. bor i nærheden af de ruter som de kører på eller som er villige til i en periode at arbejde med et udgangspunkt der f.eks. kan være Warszawa eller Paris. Dette er i dag nødvendigt på grund af de skærpede krav til køre- og hviletid herunder sanktionerne for overtrædelse af samme, hvilket stiller krav til at chaufførlogistikken optimeres.
- For det tredje at det rent operationelt gøres muligt for vognmændene at drive deres forretning. Mange danske vognmænd er allerede etableret med udenlandske datterselskaber med arbejdskraft ansat. De danske vognmænd har ikke mulighed for at skulle tage i betragtning hvilke nummerplader, der sidder på den trækkende enhed, og ud fra dette skaffe en chauffør med den rigtige nationalitet. Det vil medføre, at der for at der skal kunne foretages af- og pålæsning i Danmark skal være chauffører med dansk pas, der står på ved grænsen, og overtager bilen fra f.eks. en litauisk chauffør, og herefter kører ind i landet og læsse af og på og kører ud igen. Eller såfremt Danmark kun skal transiteres så skal en dansk chauffør køre bilen fra grænse og til grænse f.eks. fra Padborg og til Malmø, hvorefter en udenlandsk chauffør f.eks. igen kan overtage bilen.

Det er hverken muligt operationelt eller forretningsmæssigt rentabelt at etablere en sådan "byttefunktion".

Hvis bilen derimod er indregistreret i Litauen, må bilen kører ind i landet og læsse af og på eller køre igennem landet uden at der stiles krav chaufførens nationalitet eller til arbejds- eller opholdstilladelse m.m.

I dag har de danske eksportvognmænd kun den option at flytte deres virksomheder til udlandet, såfremt de vil være konkurrencedygtige i forhold til deres udenlandske kollegaer på såvel fleksibilitet som pris. Det er organisationernes opfattelse, at grundet de mange arbejdspladser, der i dag afledes af eksportkørslen bør der være en interesse fra Folketingets side i at etablere forhold, der gør det muligt fortsat at bibeholde eksportbiler i danske virksomheder på danske nummerplader.

Vi er opmærksomme på at forholdene for eksportvognmændene og deres ansatte ikke har været drøftet i forbindelse med den første Østaf-tale, men går ud fra at disse forhold vil blive taget i betragtning såfremt Østaf-talen forlænges.



DTL og ITD har tidligere været i kontakt med Ole Bondo fra Beskæftigelsesministeriet og deltager gerne i møde til afklaring af de særlige behov som eksportvognmændene har i forbindelse med en evt. forlængelse af Østaftalen.

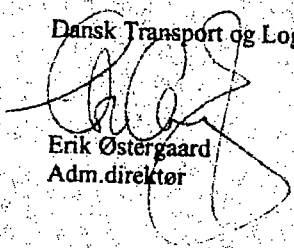
Med venlig hilsen

på vegne af
International Transport Danmark

Jens Iwer Petersen
Adm. Direktør

og

Dansk Transport og Logistik



Erik Østergaard
Adm. direktør

Udlændinge



Styrelsen

Erhvervs- og Familiesammenføringsafdelingen

Politimesteren i Viborg
Kriminalpolitiet
Rødevej 1
8800 Viborg

MODTAGET

20 SEP 2005

POLITIME
VIB

Date: 16 SEP. 2005
Konto: Erhvervskontoret
Saget behandler: Jeppe Torp Vestentoft
Telefon: 35308450
Telefonservicecenter: Man-fre kl. 9.00-12.00
E-post: work-education@udlsta.dk

Udtalelse (politiets j.nr. 4700-83990-00127-05)

Politimesteren i Viborg har ved brev af 1. september 2005 anmodet Udlændingestyrelsen om en udtalelse om, hvorvidt følgende estiske statsborger har arbejdet lovligt her i landet:

- [redacted], født den [redacted] 19[redacted], estisk pasnr. [redacted]

På baggrund af det fremsendte materiale, er det Udlændingestyrelsens vurdering, at ovennævnte udlænding har arbejdet uden fornøden tilladelse i Danmark.

Styrelsens vurdering er begrundet med følgende:

Sagens faktiske omstændigheder

Det fremgår af politiets anmeldelsesrapport af 31. august 2005, at politiet denne dato har antruffet den ovennævnte estiske statsborger hos [redacted] A/S, [redacted], som chauffør på en dansk indregistreret lastvogn, reg.nr. [redacted]. Lastvognen tilhørte firmaet [redacted] A/S.

Den pågældende estiske statsborger havde ikke opholds- og arbejdstilladelse i Danmark og har heller ikke ansøgt herom.

Den pågældende har til afhøringsrapport af 31. august 2005 oplyst, at han er ansat af det estiske firma [redacted], men at han i det daglige udfører transportopgaver for [redacted], som [redacted] har en samarbejdsaftale med.

Den pågældende har endvidere oplyst, at han får sin løn udbetalt fra det estiske firma, men at han ellers ikke har meget kontakt med firmaet i det daglige. Han får sine daglige instrukser fra [redacted] A/S. Han kører fortrinsvis mellem London og Tyskland, men han afløser også på andre europæiske ruter. Han har aldrig kørt i Estland for det estiske firma.

Politiet har i anledning af sagen rettet telefonsk henvendelse til [redacted] A/S, der over for politiet har oplyst, at [redacted] er et datterselskab, og at mange af dets medarbejdere er udstationeret rundt omkring i Europa, hvor de kører transporter fra land til land.

[redacted] A/S oplyste i den forbindelse, at man var af den opfattelse, at de pågældende chauffør var fritaget for opholds- og arbejdstilladelse i Danmark i medfør af udstationeringsreglerne.

Der er til sagen fremlagt kopi af en estisk kontrakt af 30. august 2004 mellem [redacted] OU og [redacted]. Kontrakten er ikke blevet oversat.

Udlændingestyrelsen
Frysgade 53
2150 København Ø

Telefon: 445 3536 6600
Telefonlfd: 9.00 - 12.00
Telefax: 35308450
E-post: udst@udlst.dk

Ekspedition:
Alle hverdage: 9.30 - 12.00
Torsdag iltige: 15.30 - 17.30
Information på Internettet: <http://www.udlst.dk>



Der er endvidere fremlagt en udateret erklæring på estisk, engelsk, tysk og fransk, hvorved [redacted] OÜ bekræfter, at [redacted] er ansat i firmaet, og at firmaet på baggrund af en samarbejdsaftale leverer tjenesteydelser til [redacted] A/S.

Der er ikke fremlagt en samarbejdsaftale mellem [redacted] A/S og [redacted] OÜ, ligesom der ikke er fremlagt dokumentation for [redacted] OÜ's registrering ved Told/Skat.

Der er endelig fremlagt en tilladelse fra Færdselsstyrelsen til firmaet [redacted] - [redacted] A/S til international varesgodstransport for fremmed regning. Efter det oplyste er firmaet [redacted] OÜ, Estland, ikke godkendt af Færdselsstyrelsen til chaufførvikarvirksomhed i Danmark.

Regelgrundlaget

Udlændingelovens regler

Af udlændingelovens § 13 fremgår, at udlændinge skal have arbejdstilladelse for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udføre selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet.

Af udlændingelovens § 14, stk. 1, nr. 2, fremgår, at udlændinge, der er omfattet af EU-reglerne, §§ 2 og 6, er fritaget for krav om arbejdstilladelse, dog ikke statsborgere i Estland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn med opholdstilladelse efter § 9 a.

Efter udlændingelovens § 9 a, stk. 5, kan der efter ansøgning gives opholdstilladelse til en udlænding, der er statsborger i Estland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet eller Ungarn.

- 1) hvis den pågældende har indgået en aftale eller fået tilbud om ordinær fuldtidsansættelse hos en herværende arbejdsgiver i henhold til en hos arbejdsgiveren gældende dansk overenskomst, der vedrører det pågældende arbejde, og hvor der som aftalepart på lønmodtagersiden mindst er tale om en lokal fagforening, som er medlem af en landsdækkende lønmodtagerorganisation,
- 2) hvis den pågældende på et arbejdsområde, hvor løn- og ansættelsesvilkårene sædvanligvis alene er reguleret i en individuel ansættelseskontrakt, har indgået aftale eller fået tilbud om ordinær fuldtidsansættelse hos en herværende arbejdsgiver som forsker, underviser, funktionær i en ledende stilling eller specialist m.v., eller
- 3) hvis den pågældende uden for de i nr. 1 og 2 nævnte tilfælde har indgået aftale eller fået tilbud om ordinær fuldtidsansættelse hos en herværende arbejdsgiver på sædvanlige løn- og ansættelsesvilkår.

Som en undtagelse til hovedkravet i § 13 om arbejdstilladelse fremgår det af udlændingebekendtgørelsens § 33, stk. 1, nr. 3, at "personale i udenlandske tog og biler i international trafik" er fritaget for krav om arbejdstilladelse.

Undtagelsesreglen i § 33, stk. 1, nr. 3, vil dermed ikke kunne anvendes, når der er tale om dansk indregistrerede lastbiler, idet der så ikke er tale om "personale i uden-



landske tog og biler i international trafik". Dette gælder uanset, om der er tale om intern kørsel i Danmark eller international trafik til og fra Danmark.

Undtagelsesreglen i § 33, stk. 1, nr. 3, vil dog gælde, når der er tale om udenlandsk indregistrerede lastbiler, der udfører transporter til og fra Danmark, idet der så er tale om "personale i udenlandske tog og biler i international trafik". Såfremt der er tale om intern kørsel i Danmark, gælder undtagelsen i udlændingebekendtgørelsen ikke, da der så ikke er tale om "international trafik".

Selvom der således kan være tale om fritagelse for arbejdstilladelse, vil de pågældende chaufførvikarer, såfremt de er visumpligtige, skulle søge om visum (lige- som ikke-visumpligtige chaufførvikarer efter 3 måneders ophold i Danmark vil skulle ansøge om opholdsbevis/opholdstilladelse alt afhængig af, om de pågældende er EU-borgere eller ej).

Vander Elst-dommen

Statsborgere i Estland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn, der udstationeres af en tjensteyder med virksomhed i et EU/EØS-land, kan hverken anses som arbejdstagere eller tjensteydere og kan derfor ikke indrejse og arbejde i overensstemmelse med EF-traktatens bestemmelser om fri bevægelighed.

Disse statsborgere er i stedet omfattet af de principper, som EF-Domstolen har fastlagt i Vander Elst-dommen, C-43/93, og er fritaget for krav om arbejdstilladelse her i landet under forudsætning af følgende:

- at udlændingen er fast beskæftiget i en virksomhed, som er etableret i et andet EU/EØS-land (virksomhedslandet), og som leverer tjensteydelser i Danmark,
- at udlændingen forinden udstationeringen opholdt sig lovligt i virksomhedslandet, og dér havde ret til at arbejde,
- at udlændingen opfylder den danske udlændingelovs regler om indrejse og ophold, dvs. udlændingen skal være visumfri, være meddelt visum eller opholdstilladelse,
- at udlændingen skal have mulighed for at vende tilbage til hjem- eller virksomhedslandet efter udførelse af arbejdet.

Arbejdstageren kan være statsborger i et af de nævnte lande eller statsborger i et 3. land, dvs. et land uden for EU/EØS.

Der kan ikke fritages for arbejds- og opholdstilladelse i følgende tilfælde:

- Hvis arbejdstageren alene er ansat som sæsonarbejder, daglejer, vikar eller på anden måde løst tilknyttet til den udstationerende virksomhed.
- Hvis arbejdstageren er ansat i et firma, der må anses for at være konstrueret for at undgå reglerne i overgangsordningen.



Hvis udstationeringen strækker sig ud over den periode, den pågældende arbejdstager kan opholde sig her i landet med visum eller visumfrit (3 måneder), skal der søges om opholdstilladelse hos Udlændingestyrelsen.

En virksomhed, der ikke er etableret eller repræsenteret i Danmark, men som ønsker at levere en momspligtig tjenesteydelse her, skal endvidere registrere sig hos Told/Skat i Sønderborg senest 8 dage før leveringen af tjenesteydelsen.

Rush-dommen

Særligt for så vidt angår vikarer bemærkes det, at EF-domstolen i sin dom *Societe Rush Portuguesa*, C-113/89, har fastlagt en række principper for den fri udveksling af tjenesteydelser, når det gælder arbejdstagere fra en ny medlemsstat, der er omfattet af en overgangsordning.

Dommen vedrører portugisiske statsborgernes mulighed for på deres arbejdsgivers foranledning at blive midlertidigt udsendt til en anden medlemsstat for dér som led i arbejdsgiverens præstering af tjenesteydelser at udføre byggeri eller offentlige bygge- og anlægsarbejder.

EF-domstolen kommer i sin præmis nr. 15 frem til, at undtagelsesregler (konkret artikel 216 i den portugisiske tiltrædelsestraktat), der begrænser adgangen til de andre medlemsstaters arbejdsmarked, ikke finder anvendelse i en sådan situation, idet "Sådanne arbejdstagere vender tilbage til deres hjemland efter udførelsen af arbejdet, uden at de på noget tidspunkt kommer ind på arbejdsmarkedet i den anden medlemsstat."

Det fremgår imidlertid af dommens præmis 16, at disse betragtninger ikke gælder i alle tilfælde, idet begrebet præstering af tjenesteydelser omfatter meget forskelligartede aktiviteter.

Det fremgår således videre af præmis 16, a. "et selskab, der driver virksomhed i form af at stille arbejdskraft til rådighed - selv om et sådant selskab præsterer tjenesteydelser i Traktatens forstand - udøver en virksomhed, der netop har til formål at bringe arbejdstagere ind på arbejdsmarkedet i den pågældende medlemsstat. I sådanne tilfælde vil tiltrædelsestraktatens artikel 216 være til hinder for, at en virksomhed, der præsterer tjenesteydelser, stiller portugisiske arbejdstagere til rådighed".

Udlændingestyrelsens udtalelse

På baggrund af de nu foreliggende oplysninger finder Udlændingestyrelsen ikke, at den ovennævnte estiske statsborger er fritaget for arbejdstilladelse i Danmark.

Styrelsen har herved lagt vægt på, at den pågældende har været chauffør på en dansk indregistreret lastbil, der har udført transport til og fra Danmark. Der er således ikke tale om "personale i udenlandske tog og biler i international trafik, hvorfor undtagelsesreglen i udlændingebekendtgørelsens § 33, stk. 1, nr. 3, ikke vil kunne anvendes.

Styrelsen finder det heller ikke dokumenteret, at den ovennævnte estiske statsborger er fast beskæftiget i en virksomhed, som er etableret i et andet EU/EØS-land (virksomhedslandet), og som leverer tjenesteydelser i Danmark og dermed er fri-



taget for en arbejdstilladelse i Danmark i medfør af principperne i Vander Elst-dommen.

Styrelsen har lagt til grund, at den pågældende chauffør er ansat i firmaet [redacted] OÜ, og at han modtager aflønning herfra.

Da den fremlagte estiske ansættelseskontrakt af 30. august 2004 ikke er blevet oversat, er det ikke muligt for styrelsen at fastslå, hvorvidt den pågældende er ansat på en tidsbegrænset kontrakt. Kontrakten angiver dog ikke umiddelbart tidsperioder, der kunne tyde på en tidsbegrænset ansættelse.

Såfremt der er tale om en tidsbegrænset kontrakt, kan det føre til det resultat, at Udlændingestyrelsen ikke finder, at den pågældende er fritaget for arbejdstilladelse som udstationeret, idet der er en betingelse herfor, at den pågældende er fast beskæftiget i det udstationerende firma.

På grund af sagens karakter har styrelsen foreløbig lagt til grund, at der rent faktisk er tale om en tidsbegrænset kontrakt. Såfremt dette i forbindelse med politiets videre undersøgelser viser sig ikke at være tilfældet, kan spørgsmålet på ny forelægges Udlændingestyrelsen med henblik på en udtalelse.

Selvom styrelsen således finder, at der er tale om en person, der er fast beskæftiget, finder styrelsen ikke, at den pågældende er fritaget for arbejdstilladelse i medfør af Vander Elst-dommens principper.

Det er i den forbindelse styrelsens opfattelse, at [redacted] OÜ i forhold til moderselskabet [redacted] A/S i den foreliggende sag driver virksomhed i form af at stille arbejdskraft til rådighed og dermed – selv om [redacted] OÜ herved præsterer tjenesteydelser i traktaters forstand – udøver en virksomhed, der netop har til formål at bringe arbejdstagere ind på arbejdsmarkedet i Danmark.

Formålet med at sende den ansatte chauffør til Danmark er således ikke, at han skal udføre arbejde her i landet som led i [redacted] OÜ's egen vognmandsdrift ifra Estland, men at han skal udlånes mod betaling til moderselskabet med henblik på at varetage transportopgaver til og fra Danmark i dette firmas lastbiler og dermed udføre en del af dette selskabs sædvanlige drift.

Hermed er der efter styrelsens opfattelse ikke tale om en udstationering men om, at den pågældende medarbejder bringes ind på det danske arbejdsmarked som chaufførvikar.

Det er fastlagt i tiltrædelsestraktaten med de nye EU-lande, at de nuværende medlemsstater som en undtagelse fra artikel 1-6 i forordning nr. 1612/68 om arbejdskraftens frie bevægelighed kan anvende et regelsæt til at regulere adgangen til deres arbejdsmarked for borgere fra de nye EU-lande. Regelsættet kan indføres for en periode af 5 år efter EU-udvidelsen og kan, hvis der forekommer eller er risiko for alvorlige forstyrrelser på arbejdsmarkedet, forlænges yderligere to år indtil udløbet af det syvende år efter tiltrædelsesdatoen.

Denne mulighed er i Danmark udmøntet i en politisk aftale om den såkaldte overgangsordning, der er baggrunden for bestemmelserne i udlændingelovens § 9 a, stk 5.



Den pågældende vil dermed i medfør af den danske overgangsordning for de nye østeuropæiske EU-borgere og i overensstemmelse med principperne i Rushdommen ikke være fritaget for arbejdstilladelse.

Det er således styrelsens opfattelse, at der ikke har været tale om udstationering af en medarbejder med henblik på levering af en tjenesteydelse i Danmark, men snarere om et enkeltstående tilfælde af arbejdskraftudlejning.

Det er derfor Udlændingestyrelsens samlede vurdering, at ovennævnte estiske statsborger har arbejdet uden fornøden tilladelse i Danmark.

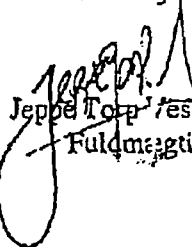
Firmaet [redacted] OU er som nævnt ikke godkendt af Færdselsstyrelsen til drift af chaufførvikarvirksomhed i Danmark. Styrelsen bemærker i den forbindelse, at en sådan godkendelse meddeles i henhold til godskørselslovens bestemmelser, hvorfor den ikke ville have fritaget chaufføreren ansat i [redacted] OU for arbejdstilladelse i Danmark i forhold til de udlændingeretlige regler.

Styrelsen skal afslutningsvis bemærke, at styrelsens udtalelse ikke har karakter af en afgørelse men er en vejledende tilkendegivelse.

Det er domstolene i Danmark, der i forbindelse med afgørelser om straf, jf. udlændingelovens § 59, vurderer spørgsmålet om, hvorvidt et konkret arbejdsforhold er foregået uden fornøden tilladelse.

Såfremt anklagemyndigheden vælger at rejse sigtelse i sagen, skal styrelsen venligst anmode om at blive underrettet om straffesagens udfald ved fremsendelse af udskrift af retsbogen samt domsudskrift inden ankefristens udløb.

Med venlig hilsen


Jeppe Toft, bestemt
Fuldmægtig

Vognmænd må sige nej til opgaver

Over halvdelen af vognmandsvirksomhederne indenfor godstransport har haft problemer med at skaffe arbejdskraft, og ofte betyder det, at virksomhederne må sige nej til opgaver. Det fremgår af en ny undersøgelse fra HTS.

HTS har som led i afdækningen af problemet med mangel på arbejdskraft undersøgt, hvordan situationen ser ud indenfor godstransport. Budskabet er, at transportbranchen er ramt af akut mangel på arbejdskraft. Undersøgelsen viser, at der mangler 650 eksportchauffører, 2.350 chauffører til kørsel indenfor landets grænser og omkring 500 andre til lagerarbejde og andre opgaver.

Tallene bekræfter tidligere udmeldinger

"Tallene bekræfter vores tidligere udmeldinger. Det nye arbejdstidsdirektiv betyder sammen med den stigende mængde opgaver, at manglen på chauffører bliver værre og værre. Desuden betyder de skærpede straffe og høje bøder, at nogle måske vælger at vende chaufførerhvervet ryggen," siger direktør Poul Juelsbjerg fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, der er en del af HTS.

Det nye arbejdstidsdirektiv vil forværre situationen yderligere, fordi chaufførerne fremover ikke må arbejde mere end højst 48 timer om ugen i gennemsnit. Derfor kan problemet med mangel på chauffører ikke løses med overarbejde. Undersøgelsen viser da også, at 43,6 procent af virksomhederne forventer at skulle ansætte nye chauffører for at holde vognene på vejene.

Ellers går det godt

Problemet med mangel på arbejdskraft i transportbranchen bliver ikke mindre - tværtimod. For der er masser af opgaver til vognmændene, hvis de ellers kan skaffe den nødvendige arbejdskraft.

61 procent af virksomhederne forventer en stigning af opgavemængden i 2006, 31 procent regner med at situationen næste år er den samme som i år, mens kun 2 procent frygter, at mængden af opgaver vil falde. Og forventningerne til indeværende år er endnu højere.

Sønderjyllands Fragt Service A/S er en af de virksomheder, som står overfor at skulle ansætte nye chauffører i de næste par år. De ekspanderer til nye lokaler og regner med at ansætte 18 chauffører foruden de 22, de allerede har på lønningslisten.

Resultaterne af undersøgelsen kommer ikke bag på virksomhedens direktør, Anni Schondelmeier: "Vi har endnu ikke selv haft problemer med at skaffe arbejdskraft. Men jeg hører ofte fra andre, at de har problemer. Der er mange, som er meget bekymrede over de store bøder for overtrædelse af køre-hviletidsreglerne. Hverken chaufførerne eller vognmændene vil risikere at skulle gå fra hus og hjem på grund af bagatel fejl."

"Situationen er meget alvorlig. Og det er ekstra ærgerligt, når det ellers går så godt for branchen. Vi er heldige, fordi vi ligger i en god landsdel med loyal og stabil arbejdskraft, men jeg har hørt, at det er meget slemt på Sjælland," siger Schondelmeier.

Værst i København og på Fyn

Undersøgelsen viser, at manglen på arbejdskraft er størst i hovedstadsregionen og på Fyn, hvor 65 procent af virksomhederne melder om mangel på arbejdskraft. Men også i Nordjylland og i Sydøstjylland er der store problemer. Mere end halvdelen (henholdsvis 55 % og 52 %) af vognmændene i disse regioner melder om problemer med at rekruttere medarbejdere til at tage rattet i vognene. Kun på Bornholm kan vognmændene få den arbejdskraft, de har brug for. Resten af landet ligger lavere end gennemsnittet.

Ingen lette løsninger

De virksomheder, der har haft problemer med mangel på arbejdskraft, blev bedt om at anføre, hvordan de har klaret sig igennem. 18,2 procent af virksomhederne svarede, at de havde set sig nødsaget til at begrænse antallet af nye opgaver, 23 procent fik deres medarbejdere til at påtage sig ekstra arbejde. Nogle virksomheder fandt den fornødne arbejdskraft, mens 23,4 procent af virksomhederne slet ikke har angivet nogen løsning.

"Hvis vi ikke gør noget nu, mister vi opgaverne til udenlandske vognmænd", siger Poul Juelsbjerg, som ikke vil udelukke, at det bliver nødvendigt at tage flere udenlandske chauffører ind til de danske vogne.

"Men vi skal ikke løse problemet med arbejdskraft udefra. Det gælder om at få sluset nogle flere unge ind på ungdomsuddannelserne og få de ledige omskolet til de erhverv, der mangler," siger Juelsbjerg. "Men det tager tid. Og når næsten en fentedel af vores medlemsvirksomheder melder, at de må sige nej til opgaver, må vi skaffe den arbejdskraft der skal bruges".

Grundlaget for undersøgelsen

1.442 virksomheder - alle medlemmer ATL - blev bedt om at deltage i undersøgelsen. Der kom svar fra 426 eller 30 procent af de adspurgte virksomheder.

Den høje svarprocent kan ses som udtryk for, at branchen har fokus på problemet.