

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er jo i dag sådan, at færgerne sejler fifty-fifty. Det er jo ikke sådan, at det kun er danske færger, der sejler Rødby-Puttgarden, eller det kun er danske færger, der sejler Helsingør-Helsingborg. Man sejler fifty-fifty med de andre, og det er hensigten i det nye selskab at bevare de medarbejdere, der sejler på de ruter, på den måde, det foregår i dag.

Det nye selskab bliver en forholdsvis lille enhed. Der bliver et holdingselskab i Rostock med to datterselskaber, hvoraf det ene bliver det Scandlines A/S, som vi har i dag, med de medarbejdere, der sejler dér.

Det, der skal ske, er, at det meget gerne måtte udvikle sig sådan, at de fik flere opgaver fremover. Og jeg så meget gerne, at SweFerry kom ind i samarbejdet, så vi kunne skabe en slags færgeselskabernes SAS til at operere bl.a. i Østersøområdet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 89:**Forslag til folketingsbeslutning om etablering af chaufførvikarbureauer.**

Af Brian Mikkelsen (KF), Svend Heiselberg (V), Tom Behnke (FP) og Kristian Thulesen Dahl (DF) m.fl.

(Fremsat 12/12 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Spørgsmålet om en lovliggørelse af chaufførvikarbureauer har været drøftet mange gange i

Vejtransportrådet og Persontrafikrådet. Der har imidlertid ikke været enighed om spørgsmålet i disse råd, bl.a. fordi Kammeradvokaten i en udtalelse om lovliggørelse af chaufførvikarbureauer har udtalt, at der med det gældende lovgrundlag kan forekomme tilfælde, hvor det kan give anledning til betydelig tvivl, om arbejdsgiveransvaret påhviler chaufførens udlejningsbureau og/eller vognmanden

En lovliggørelse af chaufførvikarbureauer kan gennemføres ved en ændring af godskørsloven og busloven. Det kunne i givet fald ske ved indførelse af en autorisationsordning for chaufførvikarbureauer efter de samme principper vedrørende økonomisk baggrund, vandel, faglige kvalifikationer m.v., som gælder for vognmænd.

Jeg agter ikke at gå videre ad den vej, før der ligger sikkerhed for, at de chauffører, der arbejder for vikarbureauer, i enhver henseende ville blive lige så godt stillet som de chauffører, der er fastansatte hos en vognmand, både med hensyn til deres sociale sikringsordninger og med hensyn til, hvor ansvaret skal placeres. Jeg vil også sige, at vi skal være sikre på, at der kan føres samme kontrol f.eks. med køre-/hviletidsbestemmelserne for de medarbejdere, der vil arbejde her, som for de medarbejdere, der arbejder i en normal vognmandsvirksomhed.

Det er således afgørende, at vi ikke efter min mening skal medvirke til at skabe ringere arbejdsvilkår for visse grupper af chauffører. Men såfremt man kan sikre, at dette ikke vil ske, ja, så vil jeg gerne være med til at drøfte det, men gør opmærksom på, at det vil efter min mening kræve lov, og at det ikke vil kunne nås inden den 1. marts 1998. I øvrigt er der en forespørgsel i EU's system om, hvilke direktivforpligtelser der er dér.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg vil da godt som en af medforslagsstillerne til det her forslag takke ministeren for den store åbning, der kom omkring dette forslag fra ministerens side. Jeg forstår, at der er nogle ting, der skal belyses, bl.a. om medarbejderne skulle få dårligere arbejdsvilkår. Og derefter er man fra regeringens side åben for at få dette princip gennemført.

Jeg vil godt spørge: Hvis man er læge, sygeplejerske, sygehjælper, eller hvad ved jeg, og tilknyttet et vikarbureau – det kan også være folkeskolelærere, erhvervsskolelærere osv., der

jo har sådan et vikarbureau – er man så ikke mere eller mindre sikret nogle fornuftige vilkår? Jeg synes, det ser ud til, at vi er langt bagefter udviklingen på dette område, i hvert fald når det lige skal gå ud over ét erhverv.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg skal ikke udtale mig om andre områder, men jeg synes, at vi alle sammen må være meget optaget af, at Kammeradvokaten har sagt, at der kan være betydelig tvivl om, hvor arbejdsgiveransvaret er, hvis en chauffør fra et chaufførbureau kører en bil og bliver indblandet i en ulykke på motorvejen i Tyskland. Hvor er ansvarsfordelingen? Hvor er den hjælp, der skal være til chaufføren både socialt og på anden vis? Hvor skal ansvaret placeres? De spørgsmål og de, der relaterer sig til dem, synes jeg er væsentlige spørgsmål.

Så er der også spørgsmålet om, hvordan man får lavet en fornuftig kontrol af køre-/hviletidsbestemmelserne, hvis man skifter fra en virksomhed til en anden virksomhed, når man er chauffør i et chaufførvikarbureau.

Vi må i de spørgsmål være helt klar over, at det i hvert fald ikke bliver dårligere hverken med hensyn til chaufførens sikkerhed og ansvar for hans sociale ordninger eller med hensyn til kontrollen med, at køre-/hviletidsbestemmelser og andre bestemmelser bliver overholdt.

Erling Christensen (S):

Jeg skal ikke gentage ministerens argumenter. Jeg har såmænd heller ingen tilføjelser til de argumenter, som ministeren har. Derfor vil jeg bare på Socialdemokratiets vegne understrege, at når de problemer, som ministeren nævner her, er fuldt klarlagt, således at der ingen tvivl er om ansvar, ansættelsesvilkår, kontrol m.v., så er vi i Socialdemokratiet parat til at drøfte indholdet af et lovforslag om chaufførvikarbureauer.

Jeg tror også, at vi måske ville nå et lille stykke ad vejen, når Vejtransportrådet har modtaget Europa-Kommissionens udtalelse i sagen, som vi har rykket for gentagne gange, og dermed har jeg også sagt, at vi har drøftet sagen i Vejtransportrådet.

Men som sagt, på nuværende tidspunkt kan Socialdemokratiet ikke støtte det foreliggende beslutningsforslag.

Erik Jacobsen (V):

Det er et længe næret ønske fra vognmandsbranchen, at der åbnes mulighed for etablering af chaufførvikarbureauer. Sagen behandles i øjeblikket i Kommissionens 7. Generaldirektorat under ledelse af generaldirektør Robert Coleman. Denne sag er trukket unødigt i langdrag, idet den nu snart kan fejre 1-års-jubilæum. Det er selvfølgelig utilfredsstillende for en branche at skulle afvente en så lang sagsbehandling, hvor det må formodes, at det strider mod EU's direktiv 9626 om adgangen til det pågældende erhverv.

Det, der taler særligt for beslutningsforslagets berettigelse, er, at et forbud strider mod regeringens egen strategi for transporterhvervet, som det blev lanceret af erhvervsministeren den 7. januar i år. I »Logistik og godstransport« hedder det bl.a. i afsnittet om danske transportørers internationale konkurrencevilkår:

»Danske transportører bør have effektiv adgang til de udenlandske markeder, og de bør tidligere end konkurrenterne kunne omstille sig til internationale konkurrencevilkår.«

Ikke mindst den fuldstændige liberalisering af cabotagekørslen i EU vil bevirke, at danske vognmænd med forbud mod at anvende chaufførvikarer vil blive stillet ringere i konkurrencen på det europæiske marked, herunder naturligvis også det danske transportmarked.

Skal man nu se den sag i lyset af regeringens egen transportpolitik, burde regeringen derfor selv kunne stemme for beslutningsforslaget og derefter fjerne denne absurde hindring for erhvervets konkurrence. I Venstre forventer vi derfor en hurtig udvalgsbehandling, så denne hindring kan blive fjernet, og transportbranchen kan komme ud og konkurrere på lige vilkår med deres kollegaer i de øvrige lande. Venstre forventer derfor en meget hurtig udvalgsbehandling.

Brian Mikkelsen (KF):

Det nuværende forbud mod chaufførvikarer er at regne som ren diskrimination af danske transportører både nationalt og i forhold til EU.

Der kan ikke herske nogen tvivl om, at forbudet mod chaufførvikarer er en hæmsko for danske vognmænd i forhold til konkurrencen fra EU. For hvordan er situationen i dag? Ja, i dag er situationen jo den, at hvis man vil, kan man etablere sig med et sådant firma i Tyskland og i Sverige og i andre nabolande og på den måde gå ind og tage gode job, godt arbejde,

gode muligheder fra danske selvstændige og også tage danske arbejdspladser fra almindelige danske lønmodtagere. Det er altså hæmmende, og det er underligt, at vi ikke har fået ophævet det forbud før.

Det er vores opgave at sikre så gode konkurrencemæssige forhold som overhovedet muligt for vore danske virksomheder i konkurrence på det her punkt. Der er også mange tilkendegivelser fra forskellige vognmænd, som har gjort det klart, at der er et stort behov for en sådan konstruktionsmulighed inden for branchen. Dette behov må bureaukratiske og dybest set forældede regler ikke hindre i at blive tilfredsstillt.

Hvis regeringen fastholder at opretholde modstanden mod liberalisering på området, skylder regeringen også at forklare, og det synes jeg ikke vi har hørt en ordentlig forklaring på endnu, hvordan chaufførvikarer adskiller sig fra vikarer fra alle mulige andre faggrupper. Sandheden er jo, og det tror jeg er klart for alle, at der ikke er nogen forskel. For selvfølgelig skal man opretholde og overholde loven, uanset om man er vikar eller man er almindelig lønmodtager. Det her handler om, at det giver noget mere fleksibilitet, og det giver nogle flere jobmuligheder for en masse lønmodtagere.

Jeg er lidt bange for, at der er helt andre hensyn, som spiller ind i regeringens modstand imod det her forslag. Det ville da være utrolig ærgerligt, at man på den måde stopper et godt forslag, fordi man har nogle interesser, man prøver at varetage. Jeg synes også, det er urimeligt, at transporterhvervet her lider under en politisk rygmarvsreaktion, som egentlig mangler sagligt grundlag.

Når man læser regeringens egen strategi for transporterhvervet, bliver dens modstand imod en liberalisering på området så meget desto mere uforståelig, for det hedder nemlig her i redegørelsen, at danske transportører bør have lige adgang og effektiv adgang til de udenlandske markeder, og de bør tidligere end konkurrenterne kunne omstille sig til internationale markeder.

Når man i udlandet kan have de her firmaer og på den måde gå hen og stjæle danske job og man i en redegørelse skriver, at man skal kunne omstille sig til international konkurrence, så forstår jeg ikke, hvorfor man vil opretholde et forbud mod det i Danmark, men det får jeg sandsynligvis en forklaring på.

I dag er det tilladt at låne en chauffør hos en vognmand, og det er derfor et meget lille, men et væsentligt skridt hen imod at udvide den mulighed til også at kunne leje en chauffør hos et vikarbureau. Eftersom vikarer på chaufførområdet fra andre EU-lande gerne må operere i Danmark, betyder det, at forbudet opretholder en ulykkelig eksport af danske arbejdspladser. Og som følge af at både Sverige og Tyskland jo er medlemmer af EU, kan de danske myndigheder nemlig ikke skride ind over for disse landes chaufførvikarbureauer, når de opererer i Danmark, og i de lande er der jo ikke noget forbud mod de her bureauer.

Dette beslutningsforslag gavner både vognmændene, der opnår større fleksibilitet, chaufførerne, der får mere arbejde, og forbrugerne, der kommer til at nyde godt af hurtigere og mere effektiv transport.

Jeg håber derfor på en velvillig modtagelse her i Folketinget, jo hurtigere, jo bedre.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg tager ikke ordet for at forlænge debatten, men jeg synes, at den konservative ordfører mangler at forholde sig lidt til ministerens forklaring. Jeg synes, at den konservative ordfører helt mangler at fokusere på det, som ministeren sagde om ansvaret, virksomhedsansvaret, kontrolmulighederne, arbejdsvilkårene. Der er andre hensyn end det, som den konservative ordfører pegede på.

Vi sagde fra Socialdemokratiets side, at det er noget, vi lægger vægt på, og det er det, som man på det danske arbejdsmarked lægger vægt på. Det har vi været vant til i snart 100 år, så det saglige grundlag, kan vi sige, er på den anden side således, at det ikke bare er den vilde og voldsomme konkurrence, vi kigger på her. Vi har forståelse for erhvervens synspunkter, ja, og vi arbejder på at få det gennemført, men på nogle vilkår, som også dækker arbejdstagerne og deres arbejdsbetingelser.

Jeg tror, vi finder løsningen, men jeg synes, jeg mangler, kan vi sige, den anden indfaldsvinkel fra den konservative ordførers side.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg er ked af at måtte sige det, men jeg synes, at man i Socialdemokratiet mangler argumenter. På alle andre områder i det danske samfund eksisterer der jo vikarbureauer.

Sygeplejerskeområdet har tidligere været nævnt. Det gælder jo liv og død, det er menneskeliv, man står med i hænderne. For sygeplejerskevikarernes vedkommende har Dansk Sygeplejeråd været meget imod den konstruktion, meget imod, men alligevel har man valgt at opretholde muligheden for at have vikarbureauer. Man har Manpower, og hvad disse vikarbureauer ellers hedder, der stiller arbejdskraft til rådighed inden for jernindustrien, inden for kontorområdet osv. Alle de områder er mindst lige så farlige og mindst lige så komplicerede og mindst lige så vigtige som transporterhvervet. Alligevel er der ikke nogen reguleringer her, alligevel er der ikke nogen restriktioner

For hvad er sagens kerne? Uanset om man er vikar eller almindelig lønmodtager, skal gældende overenskomster og arbejdsmiljøregler selvfølgelig overholdes. Der er ingen forskel. Jo, der er en forskel her, og lad os sige det ligeud, og det er, at SiD har haft mulighed for at blokere for det her forslag. Det nævnte jeg ikke før, men jeg synes, det er meget beskæmmende for en dansk regering, at den på den måde lytter efter, hvad fagforeningen siger, og på den måde lader sig styre. Det synes jeg er uheldigt. Det skader dansk erhvervsliv, og det koster en del arbejdspladser.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Jeg prøver igen, igen ganske kort:

Ministeren sagde, at der kan forekomme tilfælde, der kan give anledning til betydelig tvivl om, hvorvidt arbejdsgiveransvaret påhviler chaufførens udlejningsbureau eller vognmanden. Sådan udtaler advokaten. Det er det, jeg synes at den konservative ordfører skal forholde sig til.

Det, jeg sagde på Socialdemokratiets vegne, var, at når den uklarhed bliver til klarhed, går vi i gang med at lave et lovforslag, og så må vi drøfte indholdet i lovforslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må jo bryde sammen og tilstå, at jeg ikke vidste, at det her var et problem. Det er i hvert fald ikke noget, som jeg har læst om, men derfor kan det jo godt være rigtigt. Jeg må nok sige, at jeg nok mest er imod.

Når man sammenligner med en sygeplejerske, vil jeg nok sige, at der er forskel på en sygeplejerske, selv om det gælder liv og død, og

en chauffør, der skal køre en stor 20 t lastbil, og som måske ikke kender den. Det har man ikke nogen garanti for.

Hvis hr. Brian Mikkelsen under udvalgsarbejdet kan overbevise mig om, at det her er det eneste rigtige, vil vi godt kigge på det. Ellers tror jeg nok, vi vil lade være.

Måske ville vi overveje, hvis man skulle lave et vikarbureau, at det så var SiD, der stod for det. Så havde man nogen kontrol med, at overenskomster og hviletidsbestemmelser osv. blev overholdt, og jeg synes, det var en god ting, at fagforeningen på den måde gik ind i det, hvis endelig det skulle være. Men som sagt er jeg ikke overbevist.

Vibeke Peschardt (RV):

Dette beslutningsforslag drejer sig i virkeligheden om udlejning af arbejdskraft, udlejning af chauffører. Det er jo kernen i, hvad vikarbureauer er og vikarbureauer står for.

Der har været nævnt flere andre vikarer, f.eks. kontorvikarer og sygeplejersker, og der er også brancher, hvor det fungerer udmærket. Men det, der er hovedkernen i det her, er jo: Hvor er ansvarligheden henne? Er den hos vikarbureauet, hvis der sker noget? Eller er den hos den, der lejer arbejdskraften ud? Eller hvor er den henne? Det finder vi ikke er løst i det her.

Hertil kommer, at de rent ansættelsesretlige regler, altså de, der egentlig burde herske på det her område, faktisk er fraværende i Danmark. De findes ikke for sygeplejersker, og de findes heller ikke for HK-vikarer. Der går man tilbage og kigger på gældende lovgivning f.eks. funktionærloven og den slags, som jo ikke kan bruges her. Derfor mener jeg, det er rigtigt, som ministeren sagde, at der er nogle juridiske problemer om ansvarsplacering, og så er der nogle ansættelsesretlige problemer.

Endelig er der det helt overenskomstmæssige. Jeg var glad for at høre hr. Brian Mikkelsen sige, at det naturligvis skulle foregå på overenskomstmæssig basis.

Hvis alt det her kunne blive løst, tror jeg da bestemt, vi ville være åbne over for at kigge på det her forslag, men det er ikke løst, og det er vanskeligt at løse.

Jan Køpke Christensen (FP):

Når der bliver sagt, at det skal være på overenskomstmæssige vilkår, siger det sig selv, at vi ikke kan have et enkelt område, hvor der ikke

skal være overenskomster. Hvad er det for noget, undskyld, jeg siger det, direkte sludder? Det er da klart, at alle da kun kan være interesserede i, at der skal være overenskomster på arbejdsmarkedet, også på det her område.

Det er jo ingen hemmelighed, at i Fremskridtspartiet er vi absolut ikke tilhængere af EU-lovgivning og implementeringer for den sags skyld, som vi ofte ser her i Folketinget. I princippet er vi selvfølgelig modstandere af, at centralistiske tiltag fra EU skal komme over os, men det kan naturligvis ikke undgås, at EU en gang imellem har ret. På det her område, lige så vel som vi i Fremskridtspartiet i sin tid plæderede, at der skulle liberaliseringer til på Helsingør-Helsingborg-overfarten og kæmpede meget for det, synes vi også, at arbejdskraftens frie bevægelighed er helt, som det bør være, og det er vi tilhængere af.

I forslaget henviser vi som medforslagsstillerne til den frie etableringsret inden for EU. Forslaget er i bund og grund et forslag, som alle burde tilslutte sig.

Fremskridtspartiet er som nævnt medforslagsstillere til forslaget, vi her behandler, og der er sådan set ikke meget at tilføje efter de andre ordførere, som har været inde i debatten i dag.

Jeg vil dog sige med hensyn til arbejdstidsregler, virksomhedsansvar, arbejdsmarkedet osv., der skal være med i udarbejdelsen af et konkret forslag, at det åbenbart ikke er regeringen som sådan, men nok nærmere, som også den konservative ordfører sagde, SiD, der måske kan gå hen og spænde ben for det her.

Men som jeg sagde tidligere, synes jeg faktisk, der virkelig var åbninger fra ministerens side. De her ting skal undersøges, og så er man – også efter det, Socialdemokratiets ordfører sagde her i dag – parat til at føre denne tanke ud i livet. Det synes jeg selvfølgelig er ret positivt.

Jeg må sige, at dette beslutningsforslag fra Det Konservative Folkeparti, Venstre, Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti blev fremsat den 12. december 1997 – den 12. december 1997 – så det er jo ikke noget, der kommer som lyn fra en klar himmel for regeringen. Hvis der er nogle ting, man skulle have undersøgt, kunne man jo for længe siden have undersøgt disse ting. Hvis der virkelig er vilje bag, som det i hvert fald i ord ser ud til, at der er, må vi så se, om der også er handling. Vi må se, om der sker noget på området, og om man går i gang med

det her, for man er åbenbart ikke startet alvorligt nok endnu, synes jeg, man kunne have undersøgt disse her ting med hensyn til arbejdsmarkedet osv.

Det kunne også være, at det, der er grunden til, at vi i dag ikke kan få en en større åbning, end det er tilfældet, er, at ministeren måske er bange for at tabe ansigt. Jeg vil så bare sige til ministeren, at det er bedre at tabe ansigt frem for hele hovedet.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg kan meddele, at Enhedslisten ikke har i sinde at medvirke til at oprette vikarbureauer med deraf følgende indskyldelse af et ekstra led mellem chauffør og vogmand med alt, hvad det kan indebære af forringede arbejdsvilkår og ansvarsforflygtigelse.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er medforslagsstiller til dette beslutningsforslag, og derfor går vi selvsagt ind for forslaget.

Jeg er, ligesom flere af de øvrige ordførere har givet udtryk for, meget glad for ministerens åbning med hensyn til at undersøge disse ting. Det lyder, som om der ville kunne samles et bredt flertal om denne sag, hvis undersøgelserne falder rigtigt ud, og det skal vi være de første til at glæde os over.

Ministeren siger, at det ikke vil kunne lade sig gøre inden den 1. marts. Nu har vi ventet så længe, så selv om der går lidt længere tid, vil vi også stille os tilfreds med det. Men Dansk Folkeparti støtter altså forslaget.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Brian Mikkelsen.

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil gerne takke for de mange positive bemærkninger. Jeg takker også for regeringens trods alt velvillige indstilling over for forslaget.

Jeg vil godt sige om den diskussion, der har været om overenskomster og gældende regler, at det selvfølgelig ligger både eksplicit og implicit i et sådant lovforslag, at alle de love, der overhovedet vedrører området, selvfølgelig skal overholdes, det drejer sig om arbejdsmiljø, feriepenge, overenskomster osv. Derfor adskiller dette område sig overhovedet ikke noget som helst fra andre vikarbureauområder. Det handler blot om, at man skriver ind, at alle lov-

givningsaspekter selvfølgelig skal overholdes, så det er bare med at slå til, og der burde ikke være så mange overvejelser.

Man kunne sagtens lave en hurtig lov, som regeringen også burde være med på, men vi ser fra forslagsstillernes side frem til behandlingen og til at høre mere fra trafikministeren. Vi glæder os til at forhandle med trafikministeren om forslaget, som vi mener der er behov for, og som vi også føler vi hurtigt kan få gennemført.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Første næstformand (Ivar Hansen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 30. januar 1998, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 15.59
