

komplikeret forhandlingerne på sundhedsområdet.

Sundhedsministeren (Carsten Koch):

Mit svar er, at det altid komplicerer forhandlingerne, når man tager endnu flere partier ind i forhandlingerne. Der er kun det at sige til det.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 8: Forslag til lov om ændring af lov om valg til menighedsråd, lov om medlemskab af folkekirken, kirkelig betjening og sognebåndsløsning og lov om folkekirken økonomi. (Ajourføring af bestemmelser vedrørende værgemål, tidsfrister og brevstemmer på institutioner samt bestemmelser vedrørende medlemmer af Skt. Petri tyske menighed).

Af kirkeministeren (Margrethe Vestager). (Fremsat 6/10 99. Første behandling 14/10 99. Betænkning 17/11 99. Anden behandling 25/11 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 32: Forslag til lov om ændring af lov om sygehusvæsenet. (Bopælsamtskommunens finansiering af akut sygehusbehandling).

Af sundhedsministeren (Carsten Koch). (Fremsat 13/10 99. Første behandling 29/10 99. Betænkning 17/11 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 90: Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Chaufførvikarer).

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 17/11 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Jeg må sige, at trafikministeren med dette lovforslag om chaufførvikarer lever helt op til Trafikudvalgets betækningsbidrag til godstransportloven, og jeg synes faktisk også, at trafikministeren har ageret hurtigt. Jeg har også bemærket, at udvalgsarbejdet, som er grundlaget for dette lovforslag, har vist, at arbejdsmarkedets parter har kunnet mødes i et godt kompromis.

De væsentligste tvivlsspørgsmål, nemlig om beskyttelsesniveauet i bred forstand for chaufførerne, er nu fjernet. Derfor kan vi også med vedtagelsen af lovforslaget tilgodese behovet hos vognmændene for at kunne finde en vikar til afløsning for den ordinære chauffør på en ordentlig måde. Vi kan også fjerne de uautoriserede vikarbureauer, som særlig i grænseområdet har formidlet vikarer, ved at lave en tilladelsesordning, og det betyder også, at tilladelser kan mistes, hvis man ikke lever op til godkendelseskravene.

Lovforslaget er altså, som et bredt flertal i Trafikudvalget har ønsket, og derfor støtter vi fra Socialdemokratiets side forslaget. Jeg forventer, at vi kan gennemføre udvalgsbehandlingen hurtigt, og at forslaget kan vedtages inden jul.

Erik Jacobsen (V):

Dette lovforslag er et, som vi fra Venstre generelt kan støtte. Vi har jo op til flere gange forsøgt at få disse regler om chaufførvikarer vedtaget, og vi har forsøgt at bygge dem ind i godskørselsloven, og vi har også forsøgt os med et beslutningsforslag.

Desværre har det ikke været muligt for os at finde flertal for vores synspunkter, men nu ser det jo så ud til, at regeringspartiet Socialdemokratiet er kommet i bevægelse og kan støtte dette lovforslag.

Vi har nogle indvendinger imod det. Vi forstår ikke rigtig, hvorfor firmakørsel ikke kan komme med, og så synes vi heller ikke, det er korrekt, at chaufførvikarbureauer ikke bliver ligestillet med andre vikarbureauer. Så det er nogle sager, vi gerne vil have drøftet eller nærmere bearbejdet under det kommende udvalgsarbejde.

Og da den konservative ordfører ikke kan være til stede her i salen, gælder mine synspunkter således også for Det Konservative Folkeparti.

Ole Sohn (SF):

Jeg vil godt sige, at vi fra SF's side er meget positive over for lovforslaget.

Der ligger en række ting, som vi vil have uddybet under udvalgsarbejdet. Et af spørgsmålene er bl.a., om man har fået sikkerhed for – og det er det, vi godt vil bore lidt i – hvordan det objektive arbejdsgiveransvars placering ligger i loven, for det er noget af det, vi er meget opta-

get af, specielt når vi snakker om arbejdsmiljødelen. Men som udgangspunkt er vi meget positive over for lovforslagets gennemførelse.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er positivt indstillet over for lovforslaget. Lovforslaget er jo fremkommet ved, at bl.a. Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti har stillet forslag om, at man skulle ændre på de her regler i kraft af et beslutningsforslag i 1997-98, som ikke nåede at blive vedtaget, men kun nåede at blive førstebehandlet. Så havde vi et nyt forslag i 1998-99, der jo endte med en beretning, og der er så kommet en rapport om, at man anbefaler en bestemt måde at gøre det her på, og der er jo også allerede kommet nogle høringssvar.

Der er ikke ret mange betænkeligheder fra vores side, men vi vil godt lige under udvalgsarbejdet se, om der kommer flere deputationer, om der kommer yderligere henvendelser udefra, men som hovedsynspunkt er vi positive over for forslaget.

Arne Melchior (CD):

Også i CD finder vi, at retningen i dette forslag kører den rigtige vej, og som Venstres ordfører sagde, er det kun nogle mere teknisk betoned ting, man kan drøfte og diskutere, og det vil vi være med til.

Vi vil også gerne være med til at gennemføre det hurtigt. Nu skal det jo altså ifølge forslaget først indføres den 1. juli næste år, så da der kun er 6, 7 arbejdsdage, inden en betænkning skal være afgivet, tør jeg ikke love, at det kan nås inden jul. Vi skal ikke hindre det, men om det så skulle blive i januar, er det vel også i orden. Men altså positiv tilslutning til hovedsigtet i lovforslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

I Det Radikale Venstre synes vi, lovforslaget er et udmærket forslag. Det udvider de bestående muligheder for at låne arbejdskraft ud, og det sætter det i mere faste rammer, at man nu skal have tilladelse eller godkendelse til at gøre det, med den virkning, at den kan fjernes igen, hvis man f.eks. ikke giver overenskomstmæssig løn.

Vi synes, forslaget er godt, og vi kan støtte det, men vil selvfølgelig høre på, hvad der kommer i udvalget, hvis der skulle komme indvendinger.

Ole M. Nielsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget her, men vi er interesserede i at se, om der skulle komme nogle betænkeligheder frem i nogle høringsvar. Der kan jo være nogle af dem, der har forstand på det, og som ved, hvor skoen trykker, som kan have indvendinger imod det, men ellers er vi for lovforslaget.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten kan konstatere, at i den efterhånden langtrukne debat om chaufførvikarer har vi nu fået et forslag, hvor man prøver at regulere området så godt som vel muligt.

Jeg skal ikke skjule, at selv om vi har iagttaget, at der virkelig på en lang række niveauer finder en regulering sted, så er vi meget nervøse for, at man hermed kan invitere til mere løsarbejde. Er der noget, der ikke er behov for, så er det mere løsarbejde; der er behov mere stabilt og fast arbejde, og på den baggrund kan vi ikke umiddelbart tilslutte os lovforslaget.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

I Frihed 4000 ser vi positivt på det her lovforslag. Det er noget, vi har haft oppe tidligere.

Formanden:

Jeg går ud fra, at det er Frihed 2000.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Undskyld, det er dejligt, at formanden retter mig. Det er ikke Frihed 2000; det hedder Frihed 4000.

Formanden:

Nej, det hedder Frihed 2000. Der blev sagt Frihed 4000.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Vores gruppe hedder Frihed 2000.

Vi ser positivt på det her forslag med vikarordninger for chauffører. Det er noget, der kan være med til, at bilerne bliver brugt fuldt ud. En anden ting kan det også være medvirkende til, nemlig at hviletidsbestemmelserne overholdes.

Der er dog en del af lovforslaget, som vi finder ikke er nødvendig, nemlig at der er lagt op til, at de, der vil drive sådan en chaufførvikarvirksomhed, skal være nogle, der har gods- eller buskørselstilladelse.

Vi kan ikke se sammenhængen i det. Vi mener, at det, det drejer sig om, er, at med hensyn til de chauffører, der kan lejes hos et sådant

bureau eller en sådan virksomhed, er hovedsagen, at det selvfølgelig er chauffører, der har den rigtige uddannelse. Det mener vi er punkt 1. Hvorfor det absolut skal være nogle, som har gods- og buskørselstilladelse, der skal drive en sådan virksomhed, kan vi ikke rigtig forstå er nødvendigt. Det er det, der er lagt op til, men det må vi tale om i udvalget.

En anden ting er det, der hedder firmakørsel. Det er der jo meget af, for der er mange firmaer, der har lastbiler. De er også undtaget, de kan ikke rekvirere en chauffør fra sådan et vikarbureau. Jeg mener, det også er noget, vi må tale om i udvalget, for lige præcis dér er der et stort problem i ferieperioder og på andre tidspunkter, hvor den chauffør, der er vant til at køre den pågældende lastbil, skal have fri. Der er det da bedre, at den virksomhed kan rekvirere en chauffør fra sådan et vikarbureau, i stedet for at man bruger en tilfældig person, der har kørekort til bilen.

Men vi ser positivt på det her, og det, jeg har nævnt, kan vi snakke om i udvalget.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne takke for den generelt positive modtagelse af det her lovforslag, som jo baserer sig på et udvalgsarbejde, hvor parterne har været inddraget, og som derfor også har forsøgt at tilgodese alle de hensyn, der også skal tages med sådan et lovforslag. Jeg kan også forstå på de fleste ordførere her, at det er man sådan set helt indstillet på, så det vil jeg gerne kvittere for. Jeg tror, det tyder på, at vi kan få en lov igennem, som også branchen synes den kan bruge til noget. Det er jo vigtigt; det er jo det, det hele drejer sig om.

Til et par af de spørgsmål, som er rejst af ordførerne, vil jeg gerne lige komme med et par kommentarer, for det første spørgsmålet om, hvorfor firmakørsel ikke er med:

Det hænger jo sammen med et forsøg på at bruge de samme regler, som gælder på internationalt plan, på europæisk plan, hvor det er sådan, at en rådsforordning om adgang til markedet for godstransport i Fællesskabet bestemmer, at hvor kørsel sker fra eller til en medlemsstats område eller igennem en eller flere medlemsstats områder, ja, så må den alene foretages med virksomhedens eget personale, og det er sådan set det, der er grundlaget for, at forslaget ser ud, som det gør.

Men det er klart, at vi kan drøfte det spørgsmål nærmere. Jeg er også helt indstillet på at

drøfte det nærmere i udvalget, så vi kan se, om vi også her kan nå frem til en fælles holdning. Men udgangspunktet i forslaget har jo så været de europæiske regler på det her område.

Det andet, jeg gerne vil kommentere, er spørgsmålet om ligestilling med andre vikarbureauer:

Jeg tror, det er vigtigt, at man er opmærksom på, at det lovforslag her, som drejer sig om muligheden for at bruge vikarer inden for bus- og godskørselsområdet, jo skal betyde, at vi kan bruge vikarer inden for et område, der er baseret på et tilladelsessystem. Og det er jo netop for at spille op til dette tilladelsessystem og fortsat sikre, at der er ordnede forhold inden for de to brancher, vi lægger op til et tilladelsessystem. Det har branchen jo også selv både på lønmodtagerside og på arbejdsgiverside sagt at den sådan set godt kan leve med som en løsning på det her område.

Til hr. Ole Sohns spørgsmål om placering af det objektive arbejdsgiveransvar kan jeg sige, at det er noget af det, der har været behandlet i det udvalgsarbejde, der ligger foran, og jeg uddyber naturligvis gerne den løsning, der er fundet på det område.

Til hr. Arne Melchior vil jeg sige, at det er helt i orden, hvis det først bliver færdigt i januar; det har jeg sådan set ikke nogen indvendinger imod, og jeg synes ikke, der er nogen grund til at haste den her sag igennem. Men som jeg også kan forstå, er der en positiv fælles interesse for at få loven gjort færdig, og det vil jeg gerne takke for.

Med hensyn til det spørgsmål, som hr. Thorild Fransgaard fra Frihed 2000 nævnte: at han ikke rigtig kan se sammenhængen med, at man både skal drive busvognmandskørsel og så vikartjeneste, så er det en misforståelse. Det bliver sådan, at man kan vælge alene at drive vikarvirksomhed, men man skal altså stadig væk have en tilladelse, sådan at man kan få frataget sin tilladelse, hvis man ikke spiller efter reglerne, på samme måde som man kender det fra de egentlige vognmænd, der driver vognmandsvirksomhed.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Tak til ministeren for en delvis imødekommethed over for chaufførvikarbureauproblematikken vedrørende beløbsstørrelse og firma-kørsel.

Jeg vil gerne tilføje, at jeg er enig med ministeren i, at det kan være problematisk ved EU-kørsel, men jeg mener dog, at vi indenlands må kunne finde en løsning, idet det er et stort ønske fra forskellige firmaer, at det bliver bygget ind i lovgivningen.

Men det ser positivt ud, og jeg forventer, at vi får en hurtig afslutning på dette lovforslag, så vi kan få det sat i gang hurtigst muligt – det er et stort ønske fra erhvervet.

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

Afstemning

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 54: Forslag til lov om støtte til udvikling af landdistrikterne (landdistriktsstøtteleven).

Af fødevareministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsat 27/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Der kommer mange gode initiativer og forslag fra fødevareministeren, og det her forslag er et af dem.

Lovforslaget rummer mange foranstaltninger for at støtte udviklingen i landdistrikterne, særlig foranstaltninger, der fremmer miljømæssige, økonomiske, sociale og kulturelle forhold.

Forslaget her skaber også parallelitet til den nye EU-politik og forenkler grundlaget for strukturordninger under Fødevareministeriet. I det hele taget skaber det grundlaget for en sammenhængende politik for støtte til udviklingen af landdistrikterne, som også kan medvirke til landbrugets tilpasning til nye markedspolitik-