

Socialministeren (Henrik Dam Kristensen): Jeg har sådan set kun at sige tak til forligspartierne og Kristeligt Folkeparti for positiv modtagelse.

Også det spørgsmål, fru Jette Gottlieb rejste, vil vi klare under udvalgsbehandlingen, og jeg skal sørge for, at vi får en så smertefri udvalgsbehandling som overhovedet muligt ved i hvert fald at svare hurtigt på Folketingets spørgsmål.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Ja, det var superkort.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 115: Forslag til lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler.

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 15/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bjarne Laustsen (S):

Det er en rigtig god dag for vognmandserhvervet og også for miljøet. Det er sådan, at i finansloven har vi aftalt, at de lastbiler, der bliver købt og er blevet købt siden den 1. januar 1999, har mulighed for at få et tilskud på 10.000 kr., hvis de opfylder den såkaldte EURO 3-norm. Der er afsat en pulje på finansloven på 50 mio. kr. til det forslag.

Miljøet bliver jo kraftigt forbedret, når incitamentet bliver større til at skifte til den mere miljøvenlige vogntype. Det er faktisk sådan, at i forhold til miljøet får vi en reduktion på 6.000 t på

partikeludslippet og 100 t i forhold til kvælstofoxyder.

For at undgå, at vi får den her konkurrenceforvriddning i forhold til de vognmænd, der allerede har købt efter 1. januar 1999, så får de også muligheden for at få de 10.000 kr.

Jeg synes, det er godt, at skatteministeren har fremsat dette her forslag, selv om det måske nok er lidt usædvanligt, at man laver skatteforslag med delvis tilbagevirkende kraft.

Det er også godt at se, at de forhandlinger, der har været ført imellem ministeren og erhvervet, har ført til, at Danmark er et af de lande i Europa, der ikke har haft blokader på det her område, og det har ministeren så i avisomtaler fået megen ros for. Nu håber jeg ikke, det er gået for meget ud over skatteministerens omdømme, men ellers lever han nok med det for en enkelt gangs skyld.

Erik Jacobsen (V):

Det er et ganske udmærket lovforslag, som Venstre kan støtte. Det drejer sig om at tilbageføre 10.000 kr. pr. lastbil til de EURO 3-miljøvenlige lastbiler og lastbiler, som bruger mindre energi og er mindre støjende. Mange vognmænd har jo aldrig indtil nu investeret i de nye lastbiler, og det vil man nok gøre fremover.

Det er jo en branche, som er meget kapitalkrævende. En arbejdsplads i transportbranchen er lig med en million kroner i investeringer, og det har jo bevirket, at transportbranchen er meget klemt rent økonomisk i øjeblikket. Det vil sige, at man leaser eller lejer meget materiel. Og vi skulle gerne undgå med det her lovforslag, at det bliver leasingfirmaer, der kommer til at få de 10.000 kr. returneret.

Så vores forslag er til ministeren under det kommende udvalgsarbejde, om vi kan sikre os, at det bliver sådan, at det bliver brugeren, dvs. vognmanden, der får tilført de 10.000 kr. Det er da også muligt, ministeren allerede i dag, når jeg forventer, han kommer op på talerstolen, kan imødekomme Venstre i dette ønske.

Generelt er vi meget positive over for det lovforslag, og vi tror på, at vi nok skal kunne finde en fornuftig løsning.

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Jeg vil bare gerne takke Venstres ordfører, hr. Erik Jacobsen, for tilslutningen til dette lovforslag.

Vi har jo tidligere i denne samling behandlet lovforslag, der også vedrørte dette emne, og da var tilslutningen jo knap så stor fra Venstres side. Så det er dejligt, at Venstre kan være med til at støtte dette forslag. Det er jo også dejligt, når man kan være med til at dele penge ud, når det er andre, der har skaffet dem.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Erik Jacobsen for en anden kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg tror nok, jeg kan tilsikre ordføreren for Socialdemokratiet, når det gælder sådan et lovforslag, hvor kroner og øre bliver tilbageført til erhvervslivet, at Venstre altid vil være positiv.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Fru Eva Møller som ordfører.

Eva Møller (KF):

Det foreliggende lovforslag er set med konservative øjne et sympatisk lovforslag. Der tales om, at der skal gives 10.000 kr. til vognmænd, som anskaffer miljørigtige biler på et tidligere tidspunkt, end de ellers ifølge EURO-normerne var forpligtet til.

Ifølge den opgørelse, ministeren her er kommet med i forbindelse med lovforslaget, betyder det, at vi får 1.400 miljørigtige lastbiler på et tidligere tidspunkt, end vi ellers ville have fået det, og ifølge beregningerne, som de ligger fra Risø, kan vi se, at Danmark samlet vil få en gevinst på den miljømæssige balance på 100 mio. kr., og vi kan også se af tallene, at ministeren gætter på, at det koster 50 mio. kr., som altså føres tilbage til det betrængte erhvervsliv.

Alt dette er baggrunden for, at vi fra konservativ side mener, at det er et sympatisk forslag. Imidlertid er det således, at forslaget er en del af finanslovaftalen, og da Det Konservative Folkeparti ikke er med i finanslovaftalen og derfor heller ikke er med til at skaffe dækning for midlerne, så synes vi heller ikke, vi vil bidrage til at give dem ud. Vi vil derfor undlade at stemme til lovforslaget.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg ser ikke hr. Sohn i salen. Fru Annette Jørgensen som ordfører.

Annette Jørgensen (DF):

Da hr. Kristian Thulesen Dahl desværre ikke kan være til stede, skal jeg på Dansk Folkepartis vegne meddele, at vi synes, det er et godt forslag og kan derfor støtte det.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Nu skal vi til at se os godt om. Hr. Anders Samuelsen tror jeg bliver den næste.

Anders Samuelsen (RV):

Jeg skal på Det Radikale Venstres vegne sige, at vi kan støtte lovforslaget, og skal også hilse og sige, at det kan SF også.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Og fru Jette Gottlieb som ordfører.

Jette Gottlieb (EL):

Da vores ordfører på området ikke kan være til stede, så skal jeg tale for ham.

For tre uger siden vedtog Folketinget en implementering af nye EU-regler om differentieret vejafgift på lastbiler. Reelt var der tale om en udhuling af et gammelt EF-direktiv, der egentlig skulle have fastlagt, at vejafgifterne på lastbiler skulle stige. Også i EU snakker man jo meget om, at det er mere miljørigtigt at fragte gods med tog og skib, men efterhånden som tiden gik, så undlod EU at indføre højere afgifter på lastbilerne, og i stedet foreslog EU en ændring af direktivet, og det var denne ændring, som Folketinget gennemførte her i Danmark for tre uger siden.

For langt den største del af lastbilflåden medførte denne ændring, at vejafgifterne på lastbilerne blev sat ned i forhold til det, der skulle betales efter det første direktiv, og den miljømæssigt bedste halvdel af lastbilerne fik et fald i afgifterne på omkring 15 pct. i forhold til, hvad der skulle have været betalt. Med den tilskudsordning, vi behandler i dag, bliver den miljømæssigt bedste del, som altså i forvejen er blevet forkælet med en lavere afgift, reelt fritaget for afgiften og endda mere til.

Jeg vil bare konstatere, at såvel i EU som i regeringen er der meget langt mellem ord og handling, når talen falder på, at vi skal styrke godstransporten til søs og med tog. Alle tiltag har det nemlig sjovt nok med at trække den anden vej.

Enhedslisten kan ikke støtte forslaget.

Kim Behnke (FRI):

Lad mig starte med at konstatere, at Frihed 2000 naturligvis støtter forslaget; men vi synes ærlig talt, at fremgangsmåden en klunnet: Først opkræver man afgifter og skatter, og derefter udbetaler man tilskud.

Jeg lyttede med interesse tidligere på dagen, hvor erhvervsministeren soled sig i rosen til LetLønforslaget. Nu ville regeringen gøre det nemmere, og der var jo ingen grund til at gøre tingene besværlige, men her er jo endnu et eksempel på, at man får øget de administrative byrder hos både myndighederne og virksomhederne. Der kan jo ikke udbetales et tilskud, uden at der er en scribe embedsmænd, der skal sidde og administrere det, og der skal laves særlige skemaer og ansøgningsblanketter. I gamle dage var det med carbonpapirgennemslag, i vore dage kan det være, det er med elektronisk gennemslag, og så skal vognmanden udfylde og sikkert have revisorens stempel for at godkende, at det er rigtigt osv., så skal ansøgningen sendes ind, og så kommer der et tilskud på 10.000 kr.

Det er klunnet, men hvor er det socialdemokratisk. Så har man jo styr på tingene, så er det embedsværket, så er det staten, der gør borgerne til lydige undersåtter. De skal tigge og bede om at få krummer fra de riges bord af det franskbrød, de selv har bagt og finansieret.

Vi er heldigvis på vej mod en udvikling, hvor fabrikkerne vil komme med stadig flere miljøvenlige køretøjer. Fra 2003 kommer de første hybridbiler på markedet, men de vil i Danmark komme til at koste så mange penge, at ingen kan køre i de biler, selv om de kan køre 47 km på 1 l brændstof. I år 2007 kommer den næste generation, som kan køre 77 km på 1 l brændstof. Ud over de problemer, det provenumæssigt giver ministeren, når der ikke skal sælges så meget brændstof længere, får vi Lupo-situationen, hvor vi skal justere lovgivningen på grund af et enkelt køretøj osv., eller også skal vi vælge den model, at folk skal have en check fra det offentlige, når de har købt en særlig miljøvenlig bil.

Min opfordring til skatteministeren er: Lad os se at få lavet systemet om, så skatte- og afgiftssystemet for biler og lastbiler bliver indrettet på, at teknologien tager nogle kvantespring i de kommende år, og borgerne og virksomhederne faktisk får en tilskyndelse til at købe de billigste og miljøvenligste køretøjer. Det skal kunne ses på prisen i butikken i stedet for at give et løfte om, at staten efterfølgende leverer en check på 10.000 kr.

Vi synes ikke, fremgangsmåden er hensigtsmæssig, men målet er vigtigt. Vi vil gøre alt, hvad vi kan, for at holde liv i det danske vognmandserhverv, og vi håber, at de klarer denne administrative belastning, det er at sende ansøgninger ind og vente på at få 10.000 kr. tilbage.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Det er muligt, det er mig, der har læst forkert i dette lovforslag, men efter hr. Kim Behnkes udsagn skulle der være nogle administrative problemer i det, og det kan jeg altså ikke se.

Det er sådan, at når en ny lastbil bliver indregistreret, fremgår det af registreringsattest og bilens indførselsnummer, hvilken type det er, og så burde Told og Skat og ministeriet kunne se, om denne lastvogn er berettiget til at få 10.000 kr. retur. Det skulle være ganske problemløst, men det får vi nok afklaret, når ministeren senere tager ordet.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Jeg har nok været herinde for længe, men hver eneste gang man lover, at det bliver nemt, viser de breve og skrivelser og fotokopier, vi får tilsendt i udvalget, at det ikke er helt nemt alligevel.

Jeg vil være den første til at råbe hurra og takke, hvis dette her bliver ubureaukratisk, for så kunne det jo være, at det kunne inspirere til at gøre noget tilsvarende ved nogle andre love, som er nok så bureaukratiske. Men erfaringen fortæller os, at der altid er nogle formularer og nogle folk, der skal stemple og godkende, når skatteministeren skal af med et par småører hist og pist. Det er jo ikke mange penge, det er ikke 2,5 mia. kr. eller sådan noget, han er kommet til at opkræve for meget i moms, det er et beskedent beløb i forhold til de belastninger, der er på vort nok så trængte vognmandserhverv.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Da Kristeligt Folkepartis ordfører, hr. Flemming Kofod-Svendsen, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre følgende:

Vi synes, at lovforslag nr. L 115 er et godt og miljøvenligt forslag, som Kristeligt Folkeparti kan støtte. Vi ved, at de miljøvenlige lastbiler er et miljøpolitisk fremskridt. De bliver obligatori-

ske fra 1. oktober 2001, og Kristeligt Folkeparti støtter derfor, at der gives et tilskud, så der kan opnås en miljøgevinst af lastbiler, der er blevet eller bliver nyregistrerede i perioden fra 1. januar 1999 til og med 30. september 2001.

Vi støtter som sagt forslaget.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Det har ligesom været antydnet, at det er en usædvanlig situation, jeg befinder mig i her, for normalt er en skatteministers opgave at skabe rammerne for at kunne opkræve de skatter og de afgifter, som skal bruges andre steder. Det skal da heller ikke være nogen hemmelighed, at det har været overvejet noget, om det var et forslag, som trafikministeren skulle komme med, eller det var et forslag, jeg skulle komme med, men trafikministeren og jeg blev enige om, at da Told og Skat i forvejen er involveret, var det nok også, apropos talen om bureaukrati, mest hensigtsmæssigt, at jeg fik mulighed for at komme med et lille, godt forslag.

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at det selvfølgelig er et forslag, der har det primære formål at tilskynde til, at de lastbiler, der skal køre i en årrække fremover, og som anskaffes i den kommende tid, får den bedst mulige miljønorm, og at vi, så godt vi kan, prøver at undgå de skadevirkninger, som trafik jo nu engang har. Men der ligger også i det, vil jeg godt signalere, et af initiativerne i den række, som er kommet ud af nogle drøftelser, jeg har haft med Dansk Transportlogistik, altså organisationen af danske vognmænd.

Som det blev sagt af en af ordførerne, synes jeg, der er grund til at rose den måde, foreningens formand og bestyrelse har kæmpet indædt på. Jeg må jeg sige, at det har hårde forhandlere at sidde over for, men det har også været rationelle forhandlere, ikke forhandlere, der er gået efter alt eller ingenting. Derfor mener jeg også, at vi kan se dette initiativ i den sammenhæng og dermed også, at dem, der kommer med en saglig indstilling, som ønsker en saglig løsning, som lader sig påvirke af kendsgerninger og prøver at være med til at skabe de rette rammer for erhvervet, tager regeringen venligt imod.

Jeg skal lige nævne, at jeg lovede CD's repræsentant, fru Sonja Albrink, der er forhindret i at være her, at sige, at CD som aftalepartner om dette punkt af finansloven i sagens natur vil støtte forslaget.

Hr. Erik Jacobsen spurgte om leasing og brugne. Vi er i fuld gang med at finde ud af, hvor-

dan vi med størst mulig sikkerhed og mindst muligt bureaukrati kan sikre, at det er de rigtige modtagere, pengene ender hos. Vi er i kontakt med de folk, vi skal være i kontakt med, og under udvalgsarbejdet og inden forslaget når frem til tredje behandling, er jeg parat til at medvirke alt det, jeg kan, til at brugerne får gavn af det initiativ, vi her foreslår, hvad enten det kan gøres aftalemæssigt, eller vi skal justere loven.

Så kan jeg ikke lade være med at glæde mig over, at fru Jette Gottlieb tager EU-direktiverne alvorligt, for det mener jeg vi alle sammen skal. Men bekymringen for, at lovforslaget skulle udhule et EU-direktiv, synes jeg ikke er rigtig, og jeg forstår heller ikke bekymringen for, at det skulle være et skridt i modsat retning af det, som jeg tror, fru Jette Gottlieb og jeg er enige om, nemlig at en masse transport, der i dag foregår på gummihjul, ud fra en samfundsmæssig og miljømæssig betragtning kunne foregå fornuftigere på skinner eller pr. skib.

Men vi må også forholde os til det virkelige liv, nemlig at den altovervejende del af transporten rent faktisk foregår på gummihjul. Uanset hvordan vi forsøger at indrette tingene, er de langsigtede mål, som fru Jette Gottlieb og jeg er enige om, ikke noget, der kan nås hverken i morgen eller i overmorgen, og derfor har vi taget dette initiativ, der har til formål at sikre, at den transport, der nu og også i de kommende år vil foregå på gummihjul, bliver til så ringe ulempe for miljøet, som det er muligt, ved brug af den nyeste teknik så tidligt som muligt.

Jeg har svært ved at forstå, at Enhedslisten ikke går herop på talerstolen og siger: Det er et formål, vi kan støtte uden på nogen måde at gå på kompromis eller moderere vores bestræbelser for at få de langsigtede målsætninger, vi har for transport og specielt transport over meget lange afstande, gennemført. Jeg mener bestemt ikke, at fru Jette Gottlieb og Enhedslisten kan finde nogen begrundelser for at være imod forslaget, ikke så meget som et halmstrå, og med tanke på den velovervejethed, som Enhedslisten og fru Jette Gottlieb normalt behandler forslagene med, vil jeg opfordre til, at man lige prøver at tænke sig om en gang til.

Så skal det i øvrigt siges, at med hensyn til forholdet til EU og EU-direktiverne er dette et forslag af en sådan karakter, at det skal notificeres, dvs. at vi skal have accept på, at vi overholder statsstøttereglerne og bestemmelserne om lige konkurrencevilkår. Det er min klare opfattelse, at det gør vi, fordi der skal betales merpris

for miljømæssigt mere rigtige lastbiler, indtil de bliver obligatoriske den 1. oktober 2001.

Jeg forstod, at hr. Kim Behnke på trods af sine kritiske bemærkninger trods alt ville ende med at stemme for. Det takker jeg for, og så skal jeg sige til hr. Kim Behnke, at det, hr. Kim Behnke efterspurgte, er sådan set det, regeringen har gjort. Hvis vi tager den almindelige registreringsafgift for de biler, der opfylder de bedste miljønormer i forhold til brændstofforbruget, har vi jo lavet en løsning, der foreløbig rækker, så vidt jeg lige husker, frem til 2005, men problemet er, at det er meget svært at anvende det værktøj at lempe afgiften på en bil, der ikke betales afgift af. Derfor bliver redskabet til at nå målet, når vi taler om personbiler og biler, der er omfattet af registreringsafgiften, at påvirke prisen, der står på skiltet i udstillingslokalerne, for vi kan selvfølgelig ikke give en rabat på en afgift, der ikke opkræves, da den for de pågældende lastbilers vedkommende er lig nul.

Jeg glæder mig over hr. Kim Behnkes konklusion, som jeg mener er rigtig, og jeg glæder mig over at kunne sige, at den tankegang, der i øvrigt lå bag hr. Kim Behnkes bemærkninger, ikke er os fjern, idet vi i fællesskab allerede har vedtaget lovgivning vedrørende afgifterne på bilerne.

Jeg takker for en bred tilslutning i Folketinget til lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Nu skal der jo skarp lud til skurvede hoveder, og derfor er vi nødt til fra Enhedslistens side med vores stemmeafgivning at gøre opmærksom på den afgrund, den Philippinergrav, der er mellem regeringens målsætning og dens praktiske politik.

Det kan da ikke benægtes, at det, regeringen har gjort, er at ændre reglerne, så den pristalsregulering, der skulle have ligget i afgifterne, bliver sat ud af kraft, og at man gør det, fordi afstanden mellem det, der skulle have været betalt, og det, der faktisk bliver betalt efter den nye ordning, bliver ret stor. Man gør det naturligvis for at fremme de mindre forurenende biler, og det er selvfølgelig al ære værd, men samlet set laver man reelt en afgiftsnedsettelse, der selvfølgelig betyder, at man prioriterer gummihjulene frem for skinnerne og skibene. Det er jo det, der sker.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg er en lille smule forvirret, for jeg ved ikke, hvad det er for et lovforslag, fru Jette Gottlieb kommenterer. Det er i hvert fald ikke det, vi har til behandling her, for det indeholder kun en helt midlertidig ordning, der giver vognmændene incitament til, at de, indtil det bliver obligatorisk, køber de lastbiler, der skader miljøet mindst, når de skal købe nye.

Når vi i øvrigt taler lastbiltransport, ved jeg ikke, om det var brændstofafgifterne, fru Jette Gottlieb tænkte på. Her har vi jo i fællesskab tilsluttet os et forslag, som har været førstebehandlet, og vores målsætning er, at afgiften på brændstof skal være den højest mulige uden at være til skade for erhvervet konkurrenceevne, så vi sikrer, at danske interesser ikke skades ved, at man tanker de biler, der kører meget over landegrænserne, op på den forkerte side af grænsen.

Jeg tror ikke, afgrunden er så stor, og jeg vil i hvert fald meget gerne være med til at fylde den op, for jeg er ret overbevist om, at de målsætninger, fru Jette Gottlieb og Enhedslisten har med hensyn til transport og ikke mindst transport over lange afstande, er meget identiske med de målsætninger, regeringen har. Forskellen kan måske være, at fru Jette Gottlieb en gang imellem lader principperne gå forud for det virkelige liv, og det synes jeg er fair nok, for det har man lov til som et parti, der står frit. Men regeringen er nu engang nødt til at forholde sig til virkeligheden, og det er også derfor, det en gang imellem kan være en anelse besværligt. Men det er ad den vej, vi når de mål, vi sætter os, og ikke ved, at vi holder de store festtaler, så realiteterne har vi med os.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Nu kan forvirringen jo også være taktisk, og det var vist det, vi var udsat for her. Jeg vil bare nøjes med at konstatere, at regeringen nu igen har lovet, at den vil gøre nogle alvorlige og dramatiske indsatser for at sikre, at en større del af transporten af varer og gods bliver flyttet fra gummihjul til skibe og skinner, og det vil jeg tage som et løfte.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 22:

Forslag til folketingsbeslutning om regelforenklning gennem ændringer på arbejdsmiljøområdet.

Af Charlotte Antonsen (V), Pia Christmas-Møller (KF) og Lone Yalcinkaya (CD) m.fl. (Fremsat 24/10 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Arbejdsministeren (Ove Hygum):

Det er nu tredje gang, vi ser dette forslag, for partierne bag forslaget har tidligere stillet næsten identiske forslag i samlingerne 1997-98 og 1998-99.

Forslaget giver mig anledning til at komme med seks bemærkninger, og indledningsvis vil jeg gentage, hvad jeg sagde, da forslaget sidst var til debat den 17. november 1998: Regeringen vil luge ud i overflødige regler, og det er fortsat regeringens målsætning at lette virksomhedernes administrative byrder. Det er der da også tilfældigvis på et tidligere dagsordenspunkt ført bevis for.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt at lette administrative byrder, men når det er sagt, vil jeg også sige, at det er min fornemmelse, at partiernes ærinde i denne sammenhæng måske ikke så meget er at begrænse mængden af regler. For mig at se er de pågældende partier snarere ude i noget, der ligner et ideologisk felttog.

Flere af partierne bag forslaget har udtrykt vilje til at prioritere arbejdsmiljøindsatsen; men når det kommer til det konkrete niveau, må jeg desværre konstatere, at de samme partier er meget lidt konstruktive. Det får jeg nu igen bekræftet af nærværende forslag, hvor partierne kun

har kunnet svinge sig op til at kopiere et gammelt forslag.

Bemærkning nr. 2: Det er mere nødvendigt med regler på arbejdsmiljøområdet end på mange andre områder, for det handler nemlig om at sikre menneskers liv og helbred. De regler i arbejdsmiljøloven, som forslagsstillerne ønsker afskaffet, blev vedtaget af Folketinget i 1997 som grundlag for gennemførelsen af regeringens handlingsprogram »Rent Arbejdsmiljø år 2005«, og de er et væsentligt fundament i indsatsen for at sikre et sikkert og sundt arbejdsmiljø. Samtidig må jeg dog erkende, at de omhandlede ændringer endnu ikke har ført til det ønskede fald i antallet af arbejdsskader, men det betyder ikke, at reglerne må ophæves, tværtimod. Derfor har regeringen til forskel fra forslagsstillerne en række nye initiativer i støbeskeen, som skal få virksomhederne til at forstå, at nu er det alvor.

Folketinget er som bekendt allerede blevet præsenteret for forslaget om en generel arbejdsmiljøafgift, som indgår i en incitamentpakke, der skal give virksomhederne nogle økonomiske tilskyndelser til at prioritere arbejdsmiljøet. Dette forslag vil senere i denne samling blive fulgt op af et forslag om at ændre arbejdsmiljøloven, hvori bl.a. indgår forslag om administrative bøder. Fra regeringens side sidder vi således ikke med hænderne i skødet og håber på, at problemerne løses af sig selv.

En tredje bemærkning er, at vi vel alle er enige om, at virksomhederne er omdrejningspunktet for arbejdsmiljøindsatsen, og at problemerne i denne som i andre sammenhænge bør løses dér, hvor de opstår. Den skriftlige arbejdspladsvurdering eller APV'en, som vi kalder den i daglig tale, er et meget centralt element i det forebyggende arbejdsmiljøarbejde ude på de enkelte virksomheder, store som små. APV'en sikrer, at de enkelte virksomheder kommer hele vejen rundt om arbejdsmiljøet, også ud i de kroge, hvor man ikke tror, der er problemer, før ulykken indtræffer.

Selv om forslagsstillerne gerne vil blæse APV'en op til et stort administrativt uhyre, er det jo slet ikke det, der er tale om. Det handler i al sin enkelhed om, at den enkelte arbejdsgiver i samarbejde med sine medarbejdere skal gå virksomheden igennem og finde ud af, om der er nogle arbejdsmiljøproblemer. Hvis der er problemer, skal de beskrives og vurderes, og så skal der laves en plan for, hvilke problemer der kan og skal løses her og nu, og hvilke der skal søges løst på lidt længere sigt. Endelig skal man holde