

**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