

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,