

forhindringer på grund af, at det kan være teknisk svært at omfatte og undersøge deres arbejdstid.

Til det er kun at sige, at dette forslag jo er lavet på baggrund af et direktiv, som i øvrigt er 3 år gammelt, og som indeholder krav om, at selvstændige skal inddrages under direktivets rammer på et senere tidspunkt. Så det er et spørgsmål om, hvorvidt man vil have de selvstændige vognmænd med nu, eller om man vil udsætte det.

Hvad er konsekvenserne, når man udsætter det? Det er selvfølgelig, at mange af dem, som i dag kører som ansatte, i de kommende år vil køre som selvstændige vognmænd, hvor de ikke behøver at efterleve de regler, der bliver vedtaget her. Det vil så på længere sigt føre til, at når de bliver omfattet af reglerne, vil de risikere at gå fallit med deres vognmandsfirma, og det kan vi heller ikke være interesseret i.

Nogle andre er faktisk de 13 chaufførgrupper, som ikke er omfattet af lovforslaget. Disse 13 chaufførgrupper, som bl.a. omhandler bybuschauffører og taxachauffører, vil altså fortsat kunne have et fabriksarbejde, der varer 8 timer, og så gå direkte ud og sætte sig bag rattet i en bus eller en taxa og køre, indtil de nærmest falder om af træthed og ødelægger deres eget arbejdsmiljø og er til fare for trafiksikkerheden.

Vi har prøvet at spørge, om der skulle være nogen gode argumenter for, hvorfor de ikke er omfattet, om der f.eks. er nogle argumenter med hensyn til arbejdsmiljø, der gør, at de ikke er omfattet. Det er der ikke. Det eneste argument, der er for at undtage dem, er, at disse grupper også er undtaget i den forordning, som ligger til grund for direktivet.

Det, der er konklusionen, er, at det her lovforslag er den absolut minimale implementering af et EU-direktiv, og at det ikke omfatter de grupper, som bør omfattes til gavn for deres arbejdsmiljø og til gavn for trafiksikkerheden.

For at det ikke skal være løgn, så er konklusionen på de svar, vi har fået fra ministeren i denne her sag, da vi spurgte, om det kunne lade sig gøre at få teknisk bistand til at lave nogle ændringsforslag for at få forbedret det her lovforslag, at det ikke kunne lade sig gøre. Vi står derfor i en situation, hvor lovforslaget er mangelfuldt og kun omfatter få grupper, og nogle af de væsentligste grupper er ikke med.

Vi støtter altså forslaget, men vi vil fortsat arbejde for, at det også kommer til at omfatte nogle af de grupper, jeg har nævnt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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:

19) Forespørgsel nr. F 10:

Forespørgsel til beskæftigelsesministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om regeringens aktiveringspolitik over for arbejdsløse – i lyset af, at ordinære arbejdspladser inden for den offentlige sektor, ikke mindst i kommunerne, i stigende omfang omdannes til løntilskudsjob?«

Af Ole Sohn (SF), Steen Gade (SF) og Villy Søvnald (SF).

(Forespørgslen anmeldt 18/3 2005. Fremme af forespørgslen vedtaget 31/3 2005).

Begrundelse

Ole Sohn (SF):

Det må altid være en ansvarlig regerings fornemste pligt at sikre sig, at den politik, man lovgiver om, også virker efter hensigten. Eftersom jeg ikke finder, at regeringen i denne sag har udvist rettidig omhu, har vi valgt at fortage den her forespørgsel for at få drøftet aktiveringspolitikken, altså hele den aktive beskæftigelsespolitik, med fokus på de konsekvenser, den aktive arbejdsmarkedspolitik har på det offentlige arbejdsmarked.

Kl. 14.40

Det, vi kan se, og det, vi kan konstatere, er, at kommunernes økonomi bliver strammere og strammere og strammere år for år. Med det dagsordenspunkt, der i øvrigt er umiddelbart