

vide, for jeg er næsten overbevist om, at hr. Bent Bøgsted har læst aftalen.

Vi lempet på nogle områder, hvor der er fuld kontrol med tingene, for når det er overenskomstdækkede virksomheder, har parterne fuld indsigt med forholdene ude på arbejdspladsen. På den måde bliver der ikke givet det mindste efter.

Vi er også af den opfattelse, at det arbejde, som de østeuropæiske arbejdere kommer her til landet og udfører, skal være på normale løn- og ansættelsesvilkår. Vi vil altså ikke have to niveauer i Danmark.

(Kort bemærkning).

Bent Bøgsted (DF):

Det lyder godt. Men jeg er nu bange for, at hr. Jens Vibjerg siger det, fordi det er hr. Jens Vibjerg nødt til. Spørgsmålet er, om det ikke er noget rigtig snavs, hr. Jens Vibjerg har lokket Socialdemokratiet og SF ud i med det her. Jeg er bange for, at det kommer til at gå op for Socialdemokratiet og SF, at de måske er blevet taget lidt på sengen, og at det er langt mere vidtgående, end det måske var hensigten. Men nok om det, det finder vi ud af.

Jeg vil godt høre om cabotagekørslen. Nu bliver det godt nok trukket tilbage, men som jeg har læst i østaf-talen, den første, der blev lavet, omhandler den ikke selvstændige virksomheder, der driver erhverv i Danmark. Et lastbilfirma, der sender lastbiler til Danmark for at køre, er en udenlandsk selvstændig virksomhed og ikke en dansk virksomhed, der ansætter en udenlandsk chauffør. Jeg kan ikke rigtig se, hvordan det kan være omfattet af østaf-talen.

Jeg mener, at cabotagekørsel slet ikke hører til i østaf-talen, således som trafikministeren sagde, men at det er en god undskyldning for at få stoppet den her og nu. Jeg er fuldstændig enig med dem, der kritiserer – det har jeg også selv gjort – at det ikke hører hjemme at skulle have den. Men det er bare spørgsmålet, om den reelt hører hjemme i østaf-talen.

(Kort bemærkning).

Jens Vibjerg (V):

Det er rigtigt, at det ikke direkte er en del af østaf-talen, men man kan sige, at det ligger inden for ånden i østaf-talen. Derfor er jeg glad for, at transport- og energiministeren har gjort det, han har.

Formanden:

Tak til hr. Jens Vibjerg. Så er det hr. Thomas Adelskov som ordfører.

Thomas Adelskov (S):

Det var sådan, at jeg oprindeligt havde lavet en tale, hvor jeg ville tage udgangspunkt i, at vi i Danmark har en god overgangsordning for østeuropæisk arbejdskraft. Vi har ikke sænket jerngitteret og lukket porten. Vi byder østeuropæisk arbejdskraft fra de nye EU-lande velkommen i Danmark, hvis de vil arbejde på danske løn- og arbejdsvilkår.

Kl. 16.10

Desværre må man sige, at det her lovforslag og hele grundlaget for østaf-talen blev bragt i tvivl, da vi her for et par dage siden måtte konstatere, at regeringen i en anden forbindelse har håndteret grundlaget for østaf-talen på en fuldstændig urimelig måde og gjort Danmark til grin i udlandet. Det er efter vores bedste overbevisning fuldstændig amatøragtigt, at transportministeren har forhandlet med en række østlande og er nået til et resultat, som er fuldstændig i modstrid med den politiske aftale, som vi her i Folketinget har indgået med regeringen.

Det er jo sådan, at et af de væsentlige elementer, som vi i forhandlingerne om forlængelse af østaf-talen lagde meget, meget vægt på – ud over at Arbejdstilsynets indsats skulle skærpes i forhold til de arbejdspladser, hvor der er østeuropæisk arbejdskraft – var at få skærpet myndighedskontrollen med hele chaufførområdet og hele transportområdet.

Vi ønskede mere politi, vi ønskede mere kontrol med chaufførerne, og vi har jo set en lang række sager, bl.a. rejst af 3F, som underbyggede, at der på chaufførområdet var stor usikkerhed og en lang række vognmænd, som forsøgte at udnytte systemet og omgå østaf-talen med illegal arbejdskraft. Så går transportministeren ud og laver en aftale med nogle østeuropæiske lande, der i realiteten lovliggør den svindel, som er politianmeldt af 3F i en lang række sager, og som ville have som konsekvens, at der i Danmark kunne køre østeuropæisk arbejdskraft til 30 kr. i timen i helt op til 2 måneder med indenlandske transporter.

Man havde valgt ikke engang at høre alle relevante parter i sagen fra Transportministeriet, da man traf beslutningen. Man havde hørt nogle interesseorganisationer for nogle vognmænd, ikke engang hele vognmandsbranchen, og man havde fuldstændig undladt at tage 3F, som orga-