

(Kort bemærkning).

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Nu forstod jeg, at ministeren ville være meget, meget ked af det, hvis man skulle begynde at gribe ind i overenskomster. Men pointen er jo, at hvis vi har en buschauffør, der kører på en rute, der er over 50 km, så er der øjensynlig ingen grænser for, hvor meget man kan lovgive – og de her mennesker har altså også overenskomster – mens det tilsvarende ikke er tilfældet, hvis man kører under 50 km. Altså er det fuldstændig ulogisk i forhold til, hvad det er for nogle mennesker, vi har med at gøre.

Kan ministeren ikke bekræfte, at også folk, der kører bybusser, har brug for en pause, som minimum hver gang de har arbejdet i 4½ time?

Første næstformand (Svend Auken):

Undskyld, jeg skal lige gøre opmærksom på, at der ikke må tales i mobiltelefon i Folketingssalen under nogen omstændigheder. Jeg beder omgående om, at man slukker apparatet.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg tror, at den første del af hr. Jørgen Arbo-Bæhrs spørgsmål vedrørte det her med, at der er en grænse.

Sådan er det jo hver eneste gang, der sker lovgivning eller kommer nye regler; et eller andet sted skal grænsen være. I EU har man så valgt at sige, at der er en 50-kilometers-grænse, for så vidt angår det her område. Jeg skal ikke kloge mig på, om grænsen skulle have gået 10 km den ene eller den anden vej. 50 km er der, hvor grænsen er.

Det, jeg godt vil sige til hr. Jørgen Arbo-Bæhr, og det, der var en af pointerne i mit indlæg, er jo, at jeg sådan set synes, det er meget relevant og meget fornuftigt, når der er tale om grænseoverskridende trafik, som der jo er på transportområdet, hvor man kører med store lastbiler igennem flere europæiske lande, at der er nogle bestemmelser med hensyn til køre-hvile-tid af hensyn til færdselssikkerheden.

Kl. 15.35

Det samme hensyn gør sig ikke gældende, for så vidt angår bybusser. Mig bekendt er der ikke sket nogen store ulykker med bybusser mange, mange år tilbage. Der er overhovedet ikke noget færdselssikkerhedsmæssigt argument for at indføre sådanne regler, og mig bekendt er der da i de overenskomster – jeg skal ikke gå for meget ind i det, for det er jo ikke mit ressortområde,

men til brug for drøftelsen i dag har vi undersøgt, hvordan overenskomsterne er – indlagt pauser. Ellers gjorde fagforeningerne heller ikke deres arbejde godt nok.

(Kort bemærkning).

Jørgen Arbo-Bæhr (EL):

Jeg tror heller ikke, at justitsministeren skal klog sig for meget på overenskomsternes indhold, men det var ikke det, jeg spurgte om. Det, jeg spurgte om, var: Hvorfor er det sådan, at en buschauffør, der kører på en længere rute end 50 km – og det er ikke et spørgsmål om grænsen – er omfattet af pausereglerne, mens en buschauffør, der kører under 50 km, ikke er omfattet af pausereglerne? Med andre ord: Hvorfor skal der være en forskel?

Der er al den her snak om det med at overskride grænser. Det her har intet at gøre med, om man overskrider grænser eller ej. Det er, fordi den danske regering har valgt, at nogle af dem, der har det mest belastende arbejde blandt chaufførerne, nemlig bybuschaufførerne, skal holdes udenfor. Den danske regering kunne vælge hvad som helst andet. Der er intet og ingen, ikke engang EU, der forhindrer det.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til hr. Jørgen Arbo-Bæhr, at der nu nok er flere forskellige måder at definere belastende arbejde på. Det, man kan konkludere, er, at de chauffører, der kører over lange strækninger, oftere er involveret i uheld end dem, der kører på særdeles korte strækninger, og som har mange stop undervejs.

Der, hvor køre-hvile-tids-reglerne er relevante, er naturligvis i forhold til transporter, hvor der køres over lange lige strækninger på et længere vejstykke, og det gælder altså også dem, der kører rutebusser over en længere vejstrækning. Der er der selvfølgelig særlige hensyn, der gør sig gældende, fordi man bliver døsig, når man bare sidder der og skal køre lige ud hele tiden. Det samme gør sig ikke gældende for bybusser, for der er det sådan set det modsatte, der er tilfældet. Bybusser stopper ustandselig. Derfor er det helt andre hensyn, der skal tilgodeses, når man tilrettelægger køre-hvile-tids-bestemmelser for bybuschauffører.

Men jeg synes, det er mageløst, at Enhedslisten, der ellers benytter enhver chance til at bekæmpe EU, nu her har fundet en sag, hvor man ikke kan overimplementere godt nok og bryde