

ning, så har vi fantastisk dygtige buschauffører og rutebilschauffører, og de laver stort set ikke skader, de forårsager stort set ikke færdselsuheld.

Nu nævnte ministeren, at de lavede 1,2 pct. af uheldene, eller de var involverede i 1,2 pct. – det må være det rette ord, for de er jo også involverede, når en eller anden går ud foran dem, eller en eller anden bil kører ind i dem. Jeg er sikker på, at hvis vi lavede en statistik, der viste, hvor mange færdselsuheld bus- og rutebilschauffører var skyld i, ville vi få et endnu lavere tal end de 1,2 pct., så jeg tror ikke, der overhovedet er noget færdselssikkerhedsmæssigt i det her, og derfor er det måske nok mere et arbejdskampsspørgsmål.

Jeg kunne også godt tænke mig at vide: Hvad siger buschaufførerne selv til det her? Nu har jeg lagt mærke til, at der henvises til FOA, deres organisation, men jeg tror, at hvis man spurgte den enkelte buschauffør, om han gerne ville have fartskriver i sin bus med deraf følgende yderligere stressmomenter, som det måtte give, hvis ikke han får udfyldt skiverne rigtigt, hvis ikke han får afleveret dem til tiden, og hvad ved jeg, ville han sige nej tak. Vi har jo masser af lastbilschauffører, som meget gerne ville undgå at have de her fartskrivere, altså have de her køre-hviletids-bestemmelser, som jo netop er indført af hensyn til færdselssikkerheden. Så jeg tror ikke, at det her forslag er noget værd set med færdselssikkerhedsmæssige øjne, og jeg er sikker på, at buschaufførerne – i den ånd – helst er fri. At de så kunne få nogle bedre aftaler med den anden del af arbejdsmarkedets parter; jamen det må de klare i det forum og ikke i det her forum, vi står i nu.

Så vi skal fra Venstres side afvise forslaget.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi beder ordføreren om at blive stående. Der er tre, der har bedt om korte bemærkninger. Den første er hr. Jørgen Arbo-Bæhr.

(Kort bemærkning).

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Hvis vi nu siger, at det her er et spørgsmål om, at det er buschaufførernes hviletid, vi snakker om, så manglede hr. Karsten Nonbo jo at svare mig på, hvorfor det nu er, at man har valgt nogle regler, hvor buschauffører, der kører mere end 50 km, eller folk, der kører med svin eller kører med træ eller kører med maskiner eller kører med mælk, er omfattet af pauser reglerne, mens

det ikke gælder for folk, der kører busruter, der er kortere end 50 km. Hvad er logikken?

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil først sige, at jeg ikke synes, jeg mangler at svare på det, for der er først blevet spurgt om det nu.

Kl. 15.50

Jeg ved, at det har noget at gøre med den distance, man kører, og måden, man kører på; det har ikke noget at gøre med, hvad man kører med. Der skal jo være ens regler uanset lasten, og det skal ses i forbindelse med at risikoen for at lave færdselsuheld. Det kan jo gå ud over andet end det, man har med i lasten, og er der virkelig sikkerhedsmæssige problemer med hensyn til, om man er trafikfarlig ude på vejen, jamen så skal der jo være fartskriver. Det er netop, som justitsministeren også var inde på, under de lange kørsler, de rutinemæssige kørsler, hvor man kan sidde og blive lullet i søvn, frem for i en bybus, hvor man skal stoppe, åbne og lukke dørene. Man skal eventuelt billettere, eller hvad man skal, tjekke sine kunder. Man skal se i sidespejlet, før man kører ud igen. Man er meget, meget mere aktiv, mens man sidder bag rattet i en bybus.

Så jeg ser ikke nogen grund til, at vi lægger endnu en restriktion, endnu en byrde oven på buschaufførerne set i forhold til færdselssikkerhed, og jeg holder mig helt uden for debatten om arbejdsmarkedets parter, altså arbejdsmiljøet i den her situation, for det her forslag er jo nærmest solgt som en færdselssikkerhedsmæssig foranstaltning.

(Kort bemærkning).

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Lad os nu se bort fra det her spørgsmål om færdselssikkerhed, for jeg er ikke helt sikker på, hr. Karsten Nonbo har forstået forslaget. Det, det handler om, er jo ikke, om køreplanerne skal laves om. Det, det her forslag handler om, er retten til at holde pause – retten til at holde pause.

Jeg kunne godt tænke mig at vide, om hr. Karsten Nonbo mener, at en buschauffør, der kører ude på landevejen, har mere brug for pause end en, der kører i en stresset bytrafik. Det er det, det handler om: om en bybuschauffør har brug for at holde pause efter 4½ times kørsel. Så enkelt er det.

Er det sådan, at hr. Karsten Nonbo mener, at det er fuldstændig ustressende og man sagtens