

egen seng, når vi er herovre. Nå, det var lidt udenomssnak.

Justitsministeren har i et svar til Retsudvalget i forlængelse af et samråd i november måned redegjort for de gældende køre-hvile-tids-bestemmelser i almindelighed og for EU-reglerne. Der har vi jo noteret os, og det har vi så sort på hvidt fra EF-Domstolen, at danskerne fortsat kan træffe foranstaltninger på de områder, hvor forordningerne ikke dækker.

Der skal efter vores mening være faste regler for køretid, pauser og hviletid også for buschauffører, og vi er ikke tilfredse med de eksisterende regler.

Nogle vil påstå, og det er blevet påstået allerede nu, at beslutningsforslaget går ind i nogle forhold, der normalt overlades til aftaler mellem arbejdsmarkedets parter. Men jeg vil påpege, at man næppe kan forvente, at overenskomstparterne vil lade spørgsmålet om passagerernes sikkerhed gå ind i kommende overenskomstforhandlinger.

For Socialdemokratiet er sikkerheden for passagererne og omgivelserne afgørende, for man skal kunne være helt sikker på, at når man sætter sig ind i en bus for at blive transporteret fra det ene sted til det andet, så er det en frisk chauffør, der sidder bag rattet. Vi må derfor sikre, at bybuschaufførerne har ordentlige køre-hvile-tids-regler. Forskellige undersøgelser viser jo, at der er alvorlige problemer med nedslidning, stress og arbejdsmiljø og deraf følgende sygemeldinger.

Socialdemokratiet ønsker at sikre ordentlige arbejdsbetingelser for bybuschaufførerne. Vi ved, at der i fagbevægelsen – og ikke, som det er blevet sagt tidligere, i FOA, det er nok navnlig 3F, der organiserer de fleste chauffører – længe har været ønske om, at der bliver gjort noget ved de her forhold. Så vi skal have problemet løst af hensyn til chaufførerne, og i lige så høj grad af hensyn til de titusindevis af danskere, som hver dag på hundrede procent sikker måde skal kunne transporteres i landets bybusser.

Vi støtter forslaget.

(Kort bemærkning).

**Karsten Nonbo (V):**

Jeg vil lige give hr. Frode Sørensen lejlighed til enten at træde tilbage, eller også træde helt ud i spinatbedet. Jeg synes, jeg hørte hr. Frode Sørensen sige, at det her også skulle indføres for taxi-chauffører. Kan det have sin rigtighed? Er det noget, hr. Frode Sørensen tør mene uden for det

her lokale, eller skal vi lade det blive mellem os to? Så siger jeg det ikke videre.

(Kort bemærkning).

**Frode Sørensen (S):**

For at være helt præcis: Det, jeg sagde, var, at vi i udvalgsarbejdet også kunne se på, om taxi-chauffører har arbejdsmiljømæssige problemer.

**Formanden:**

Vil hr. Karsten Nonbo have en kort bemærkning mere? Nej.

Tak til hr. Frode Sørensen. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

**Kim Christiansen (DF):**

Som udgangspunkt vil jeg sige, at jeg er dybt uenig med justitsministeren, når hun siger, at man ikke kan lovgive på det her område. Selvfølgelig kan man lovgive. Man lovgiver snart sagt inden for alle mulige områder, specielt på det arbejdsmiljømæssige område, og det er vel en af vores fornemmeste opgaver netop at lovgive der, hvor vi finder, der er et behov for det.

Allerede i sommeren 2006 var DF ude i pressen og tale for, at der måske burde være en lovrevidering af buskørsel inden for 50-kilometersgrænsen, herunder bybusser, men også andre køretøjer, som er omfattet af undtagelsesbestemmelsen på køre-hvile-tids-området, hvis der var et behov for det. Derfor har jeg meget stor sympati for forslaget.

Men omvendt vil jeg også gerne have undersøgt – og det er nok så langt, jeg vil strække mig – det her område grundigt, og lad os få de fakta på bordet, både trafikikkerhedsmæssigt, selv om vi har fået at vide, der ikke er de store problemer, og måske især arbejdsmiljømæssigt, for der tror jeg problemerne er større. Det vil jeg give forslagsstillerne ret i.

For bybussernes vedkommende er det min opfattelse, at de nuværende køre-hvile-tids-bestemmelser ikke kan overføres direkte, fordi vi så vil få nogle busser, der holder rundtomkring på uhensigtsmæssige steder, når køretiden er sluppet op. Det er nødvendigt med en meget større fleksibilitet.

Kl. 16.05

En mulighed kunne jo være, at man lagde den første pause på 25 minutter mellem den tredje og fjerde kørte time. Så ville man give mulighed for en fleksibilitet, der ville gøre, at man inden for den der 50-kilometers-grænse altid kunne nå endestationen. I dag kan den første