

bejdsmarkedets parter, der skal sørge for, at reglerne er på plads.

Hvis man skulle tænke tanken om, at bybuschauffører skal have køre-hvile-tids-bestemmelser, og at alle andre erhvervschauffører også skal have det, til ende, kan man komme i den helt groteske situation, at politiet skal have køreskive i patruljevognene, og midt under en udrykningskørsel på vej ud til en eller anden alvorlig opgave, bankrøveri eller lignende, udløber tiden, og patruljevognen må holde ind til siden, for nu er der pause, og den må ikke køre videre. Det er jo helt grotesk at forestille sig, hvis man skal tænke tanken til ende, og det skal man selvfølgelig heller ikke.

Vi afviser fra konservativ side forslaget, fordi vi ikke mener det er et folketingsanliggende, men derimod et anliggende for arbejdsmarkedets parter. Vi er godt klar over, at 3F har lidt problemer med at forhandle tingene på plads. Det siger noget om 3F, men det er ikke ensbetydende med, at Folketinget skal blande sig.

#### **Formanden:**

Der er et par korte bemærkninger til ordføreren. Først hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

#### **Poul Henrik Hedeboe (SF):**

De Konservatives ordfører, hr. Tom Behnke, kom med nogle interessante oplysninger. Man må ikke køre, når man er træt, men kan man forestille sig et udrykningskøretøj køre derudad og være ved at fange en tyv, og så må den ene chauffør altså erkende, at han faktisk er træt, og så skal han stoppe lige på stedet? Vi kan virkelig spille med, hvad man må, og hvad man ikke må, og prøve at lave grin med det.

Kl. 16.20

Ordføreren siger også, at der ikke står noget om pauser nogen steder i nogen lovgivning. Her snakker vi jo om køre-hvile-tids-bestemmelserne, som gælder for kørsel over 50 km, og vi snakker om, at de principper og de retningslinjer, der er gældende her, burde vi også bruge i de tilfælde, hvor chaufførerne er meget udsatte. Jeg tænker på chauffører, som befordre passagerer, og hvor passagererne er i fare på grund af den stress, chaufføren har. Kan ordføreren ikke godt se det?

(Kort bemærkning).

#### **Tom Behnke (KF):**

Det er rigtigt, at der er en enkelt undtagelse. Det er en regel om køre-hvile-tids-bestemmelser for langtidschauffører m.v., og den bestemmelse er blevet indført, fordi der ligger et EF-direktiv til grund for, at man skal gøre det. Netop på det tidspunkt, hvor man gennemførte de spilleregler, var holdningen klar og entydig: Man gjorde kun lige nøjagtig det, man var forpligtet til at gøre, ikke mere. Et klart flertal her i Folketinget havde den holdning, at ja, vi er nødt til at gøre det, men vi går ikke længere, end direktivet kræver. Derfor er der en enkelt undtagelse her.

Der er en række andre argumenter for, hvorfor man kan kigge på, om der skal være nogle andre spilleregler. F.eks. skal der være køreskiver i langturslastbiler, fordi langturshauffører typisk kører over flere politikredsgrenser og over flere landegrænser og det derfor kan være meget vanskeligt at kontrollere og se over skulderen, om den pågældende chauffør nu har kørt i et vist antal timer eller ej. Men det forhold gør sig ikke gældende på samme måde, når vi taler om bybusser.

(Kort bemærkning).

#### **Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg vil mene, at almindelig logik siger, at det simpelt hen er mere stressende at køre i bytrafik, end det er at køre på en lige landevej. Man kan blive mere søvnig af at køre på en lige landevej, men anerkender De Konservatives ordfører ikke, at der kan være en stressfaktor forbundet med at køre i tæt bytrafik og have ansvaret for en masse passagerer?

(Kort bemærkning).

#### **Tom Behnke (KF):**

Der kan være stress forbundet med rigtig, rigtig mange arbejdssituationer, men det betyder ikke, at Folketinget skal lave regler for, hvornår man skal holde pause. Bageren, der har glemmt at tage brødet ud af ovnen, så det er brændt på, skal bage nyt brød, som skal være klart, inden butikken åbner kl. 6 om morgenen. Det giver stress, men er det ensbetydende med, at vi skal lave regler for, hvornår bageren skal sætte sig ned og drikke kaffe og holde pause? Nej, det er det ikke, og det er det heller ikke for alle mulige andre faggrupper, heller ikke for bybuschaufførerne. Hvis man ønsker nogle særlige regler, er det arbejdsmarkedets parter, der må aftale det indbyr-