

(Kort bemærkning).

**Arbejdsministeren** (Ove Hygum):

De ting har jo intet som helst med hinanden at gøre og har intet at gøre med det lovforslag, der her er fremsat. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det knytter sig til integrationsydelsen, som blev ændret, for så vidt angår størrelsen på beløbet, på omtrent det tidspunkt, hvor vi gennemførte forhandlinger om finansloven for i år.

Op da ydelsen har fået en sådan størrelse, at den er på niveau med kontanthjælpen her i landet, har vi fundet, at der også på det her område skulle være en ligestilling, således at man nu bliver ATP-bidragsspligtig og får de rettigheder, der følger heraf, når man når pensioneringstidspunktet.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Første næstformand** (Ole Løvig Simonsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 108:**

**Forslag til folketingsbeslutning om forbedrede køre- og hviletidsregler for bybuschauffører.**

Af Jette Gottlieb (EL) og Søren Kolstrup (EL).  
(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Beslutningsforslaget indebærer, at der udformes køre- og hviletidsregler for bybuschauffører, som indeholder regler for den maksimale uafbrudte køretid, den maksimale daglige køre-

tid samt minimumsregler for pauser og daglig hviletid.

Der kan ikke være megen tvivl om, at bybuschaufførernes arbejdsforhold ikke hører til de bedste på det danske arbejdsmarked. Man kan forestille sig en dag, hvor en stram køreplan skal overholdes, mens der samtidig skal fokuseres på de øvrige medtrafikanter, og hvor kunderne herudover skal betjenes.

Der skal derfor ikke herske tvivl om, at bybuschaufførernes arbejdsmiljø ligger regeringen meget på sinde, og det er selvsagt regeringens opfattelse, at bybuschaufførernes arbejdsforhold skal være tilfredsstillende.

Det kan oplyses, at de nugældende bestemmelser i EU's forordning om køre-hviletid ikke omfatter bybuschauffører, der kører på ruter under 50 km. Bestemmelserne om chaufførernes arbejdstider og pauser har således hidtil skullet reguleres i de kollektive overenskomster; det vil sige, at det har været op til arbejdsmarkedets parter at regulere dette område.

Jeg skal imidlertid henlede opmærksomheden på, at der i øjeblikket i EU arbejdes med et direktivforslag om arbejdstid for mobile arbejdstagere, herunder er også spørgsmålet om ugentlig arbejdstid, pauser og tilstrækkelig hvile indbefattet.

I den forbindelse bemærkes det ligeledes, at Færdselsstyrelsen netop har afleveret resultatet af en udredning vedrørende buschaufførernes arbejdsmiljø. Et af resultaterne af denne udredning er, at SiD og Rutebilejernes Arbejdsgiverforening har nedsat en arbejdsgruppe, der ser på mulighederne for at få skabt ensartede regler for udbud på landsplan. I arbejdet deltager både arbejdsgivere og arbejdstagere, trafik købere samt flere ministerier.

Som nævnt indledningsvis har bestemmelser om bl.a. chaufførernes arbejdstid og pauser været forhold, som har været op til arbejdsmarkedets parter at regulere. Regeringen er derfor også glade for, at Rutebilejernes Arbejdsgiverforening og SiD nu er nået til enighed om en ny aftale om arbejdsvilkår for chauffører.

Aftalen, der er blevet sendt til urafstemning blandt chaufførerne på fredag, rummer en række forbedringer af den nugældende overenskomst, ikke mindst i forhold til pauser og maksimal arbejdstid. Det er derfor regeringens opfattelse, at en fastsættelse af bestemmelser på området på nuværende tidspunkt vil være utidig indblanding i den kollektive forhandlingsret. Da det er regeringens overbevisning, at ar-