

meget farligt at være buschauffør, og vi har udnævnt chaufførområdet til at være blandt de ti indsatsområder, alt sammen noget, der peger i retning af, at der skal gøres en indsats også fra Folketingets side, og på den anden side at sige: Vi kan ikke skelne mellem, hvad der er overenskomst, og hvad der er lovstof.

Når jeg siger det, er det selvfølgelig, fordi jeg netop har været meget omhyggelig med udformningen af vores beslutningsforslag. Det er for det første ikke de spørgsmål, der omfattes af overenskomstsituationen, og det er for det andet formuleret så åbent, at det har været op til regeringen i et efterfølgende lovarbejde at formulere, præcis hvilke bestemmelser der burde indgå i det arbejde om forbedringen af buschaufførernes miljø.

Men det forekommer mig altså, at der er en modstrid, og jeg vil spørge den socialdemokratiske ordfører: Hvor sætter Socialdemokratiet så skellet mellem, hvad man kan lave lovgivning om på arbejdsmiljøområdet, og hvad man ikke kan?

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, nu kan jeg forstå, at forslagsstillerne også har skelet til, at man ikke skulle overskride kompetencen i forhold til overenskomtparterne. Nu lider jeg jo ikke af den dér ubetingede tillid til overenskomtparterne, som Socialdemokratiet og også fru Jette Gottlieb åbenbart gør, så jeg forstår det faktisk ikke. Jeg synes, der er gode argumenter for at støtte det forslag her. Og hvor går grænsen for, hvornår man virkelig skal vise hensyn til overenskomtparterne, og hvornår man så skal vise hensyn til de mennesker, som lider under et dårligt arbejdsmiljø her?

Vi lovgiver jo om arbejdsmiljø på andre områder. Hvorfor ikke lige nøjagtigt på det område her? Jeg fatter det simpelt hen ikke.

(Kort bemærkning).

Poul Erik Dyrland (S):

Først til fru Jette Gottlieb. Jeg ser ikke nogen modstrid i det her, og det, der er det klareste budskab fra mig i dag, er, at man står midt i en situation inden for det her brancheområde, hvor man skal have klaret tingene af med hinanden, og vi vil ikke i forbindelse med en politisk debat om, hvad der skal til, og hvad der kan laves, og hvad der kan gøres, bidrage til

den afklaring mellem parterne, hverken i den ene eller den anden retning, som tingene ligger.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg har for så vidt forståelse for hr. Poul Erik Dyrlands problemer med det her forslag. Jeg er af den opfattelse, at hvis det nu af forretningsordensmæssige grunde eller andre grunde ikke tilfældigvis var havnet i denne her uge, men i næste uge for eksempel, så er jeg overbevist om, at ordlyden ikke havde været, at nu måtte vi ikke blande os i parternes diskussion, så havde formuleringen været, at nu må vi lige afvente og se, hvordan den nylig indgåede aftale mellem parterne kommer til at virke.

Resultatet af lige præcis den holdning er jo, at der ikke er sket noget på området, og at der fortsat er en meget stor ulighed i forhold til de køre- og hviletidsbestemmelser, man har fastsat for folk, der kører med svin eller døde ting på lastbiler, og at de samme regler, som gælder for deres sikkerhed og miljø, så ikke kommer til at gælde for de mennesker, der transporterer mennesker i de tungest belastede trafikale områder i vores land.

Derfor mit spørgsmål.

Charlotte Antonsen (V):

I Venstre synes vi også, det er vigtigt at have et ordentligt arbejdsmiljø. Og som det fremgår af beslutningsforslagets bemærkninger, er der flere undersøgelser, der viser, at det ikke er det bedste i verden at være buschauffør.

Der er jo også andre ting, f.eks. alle de bump, der er på vejene. Det har tidligere været nævnt; det nævner man ikke i forslaget her, men der er da flere ting, som gør, at man altså ikke har det bedste arbejdsmiljø, når man arbejder som bybuschauffør.

Det er også rigtigt, at der i stigende grad er tale om, at man arbejder uden for normal arbejdstid. Der er i hvert fald flere og flere natbusser her i hovedstadsområdet. Men dér vil jeg godt sige, at der er jo flere og flere, der har fleksible arbejdstider. Det i sig selv mener jeg ikke behøver at betyde, at man så skal kaste sig over et område og insistere på forskellige særordninger inden for køre- og hviletid. Tværtimod tror jeg, det kan være en kæmpefordel for mange familier, at man kan tilrettelægge, så det måske passer bedre i forhold til børn osv.

Jeg vil gerne spørge forslagsstillerne om en enkelt ting: Det fremgår af bemærkningerne til