

se, hvad entreprenøren agter at gøre for at sikre et ordentligt arbejdsmiljø.

Og som punkt tre skal der i udbudet være krav, som gør det muligt at opnå en relativ økonomisk fordel ved at tilbyde det bedst mulige arbejdsmiljø, herunder muligheden for at indgå en kontrakt, hvori der ligger et økonomisk incitament til at forbedre arbejdsmiljøet ud over det lovede, altså forstået på den måde, at hvis man kan skabe et bedre arbejdsmiljø end det, der er, man kan sige grundnormen, ja, så skal der være mulighed for, at man kan få en bonus, altså ved at man pludselig bruger arbejdsmiljødelen som en positiv faktor til at skabe nogle bedre forhold ikke bare for den enkelte medarbejder, men også for entreprenøren, som dermed kan få et muligt større overskud.

På den måde, ved at vende det hele om og bruge arbejdsmiljøet som et parameter for at skabe ikke bare bedre forhold for den enkelte, men også bedre økonomiske forhold for entreprenøren, tror jeg at vi kan komme utrolig langt. Og vi har jo nogle gode erfaringer, specielt også omkring det ydre miljø, hvor en lang række af de miljøkrav, som samfundet har stillet til erhvervslivet, ikke har været en belastning for den enkelte virksomhed, men tværtimod har givet Danmark et forspring i forhold til eksport.

Så på den måde er der nogle utrolig store gevinster ved at bruge ikke alene miljø, men også arbejdsmiljø som et positivt parameter til at skabe bedre forhold for den enkelte og for erhvervet.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu er det jo et beslutningsforslag, og derfor fremgår det ikke på nogen måde, at der skulle være tale om en sammenblanding af overenskomstmæssige og arbejdsmiljømæssige spørgsmål. Det vil eventuelt blive problemstillingen, hvis regeringen udformer et lovforslag med udgangspunkt i beslutningsforslaget, hvor man detaljeret går ind i tingene. Men sådan som forslaget er formuleret, er der ikke nogen som helst mulighed for at påvise en sammenblanding med overenskomstmæssige spørgsmål.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge, for det er sådan set substansmæssigt det vigtigste: Når SF siger, at man går ind og gerne vil lave nogle forbedringer også for det politiske niveau, og vi har været enige om i finanslovforhandlingerne at afsætte 10 mio. kr. til det, hvad

er det så konkret, vi f.eks. skulle bruge de 10 mio. kr. til? Hvad skulle vi helt konkret gøre dér?

Men den klare risiko med sådan nogle kasser, der bliver afsat, er, at man bruger dem til at lave undersøgelser og nye undersøgelser og nye undersøgelser. Hvad skulle man konkret bruge 10 mio. kr. til for at forbedre arbejdsmiljøet?

(Kort bemærkning).

**Ole Sohn (SF):**

Hvis jeg havde sådan de enkle, klare svar på, hvordan man skaber et bedre arbejdsmiljø, så tror jeg, at jeg ville gøre brug af mine evner et andet sted end her.

Derfor ser jeg det som min opgave som politiker at være med til at skabe rum for og rammer for, at man kan skabe et bedre arbejdsmiljø. Det er derfor, vi har været med til at stille krav om, at der skulle afsættes penge på finansloven, som vi i fællesskab fik igennem.

Og i en fælles erkendelse af, at der er store problemer specielt for bybuschaufførerne, har SF faktisk – det har SF i form af ordføreren, det vil sige mig – skrevet et brev til arbejdsministeren, for at vi i fællesskab, de partier, som normalt står sammen om at skabe gode rammer omkring arbejdsmiljøet, og det er også inklusive Enhedslisten, så Enhedslisten er bekendt med SF's forslag til at handle, frem for at lave politiske tilkendegivelser i Folketingssalen har vi faktisk for flere uger siden skrevet til arbejdsministeren for at få drøftet det i den kreds af partier, som står bag arbejdsmiljøloven. Så dér kan vi få lov at drøfte det også med Enhedslisten, så vi kan fremlægge eventuelle nødvendige ændringer til loven.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Men er det ikke lige præcis det, beslutningsforslaget lægger op til: at der skabes nogle rammer, inden for hvilke regeringen kan fremsætte nogle forslag, der forbedrer arbejdsmiljøet. Alt så en af tingene er jo selvfølgelig at begrænse den maksimale køretid: Hvor længe må man sidde bag et rat og betjene passagerer i et hårdt trafikeret område, sådan at man ikke tager skade af det? Er det ikke præcis ideen i det?

Derfor undrer det mig, at SF så ikke kommer med nogle konkrete forslag til, hvad det var, man alternativt skulle gøre. Altså hvad er grunden til, at man skal have en særordning for ru-