

Til lovforslag nr. L 272. Betænkning afgivet af arbejdsmarkedsudvalget den 26. maj 1986

Betænkning

over

Forslag til lov om bortfald af automatisk regulering af arbejdsvederlag m.v. på grundlag af reguleringspristallet

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til arbejdsministeren, som denne har besvaret skriftligt og i samråd.

Skriftlige og/eller mundtlige henvendelser er modtaget fra:

Centralforeningen for kontraktansat Stam-
personel (CS),

Danmarks Kommunistiske Parti,

Dansk El-Forbund,

Dansk Journalistforbund og

Socialarbejdernes Fællesudvalg.

Herefter indstiller et *flertal* (det konservative folkepartis, venstres, det radikale venstres, centrum-demokraternes og kristeligt folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Flertallet kan ikke tilslutte sig det stillede ændringsforslag, som ifølge bemærkningerne har til formål at opnå en stillingtagen fra ILO til spørgsmålet om lovforslagets overensstemmelse med ILO-konventionerne. Flertallet kan tilslutte sig arbejdsministerens udtalelser, hvorefter lovforslaget er i fuld overensstemmelse med de principper, der er indeholdt i konventionerne nr. 87 og 98.

I øvrigt kan flertallet tilslutte sig arbejdsministerens udtalelse om, at det vil være et brud med ILOs almindelige arbejdsmåde at anmode ILOs organer om en stillingtagen til et lovforslags forenelighed med bestemte ILO-konventioner.

Flertallet gør opmærksom på, at det ville være urimeligt at stille ILO over for en stillingtagen til et spørgsmål, som er genstand for aktuel indenrigspolitisk debat.

Et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget) tager skarpt afstand fra lovforslaget. Det sker af flere grunde.

Lovforslaget er ensidigt til gunst for arbejdsgiverparten i de kommende overenskomstforhandlinger. Ophævelsen af de eksisterende dyrtidsreguleringsbestemmelser har længe været et ønske fra arbejdsgiverne. Man har fra deres side stillet forskellige indremmelser i udsigt, hvis arbejderparten ville opgive dyrtidsbestemmelserne. Nu er de afskaffet uden nogen form for modydelse fra arbejdsgivernes side.

Lovforslaget er ensidigt til ugunst for personer på arbejdsmarkedet med lav, fast løn, herunder mange offentligt ansatte. Det rammer også de dårligst stillede grupper på bistandshjælp og dagpenge. Derved bidrager lovforslaget til at trække Danmark endnu mere skævt.

Lovforslaget gennemføres uden nogen form for forhandlinger med lønmodtagernes organisationer. Derved krænker regeringen alle hævdede principper om samarbejde på arbejdsmarkedet. Lovforslaget er i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser i henhold til ILOs konventioner. Mindretallet har i sit ændringsforslag foreslået, at lovforslaget tidligst kan træde i kraft den 15. oktober i år for at give ILOs styrelsesråd mulighed for endeligt at tage stilling til spørgsmålet om lovforslagets forenelighed med ILOs regler.

Regeringen har i lovforslagets skriftlige fremsættelsestale bebudet, at man også vil fjerne dyrtidsregulering for dagpenge, boligstøtte, kontanthjælp m.v. Derimod er det ka-

rakteristisk, at regeringen ikke ønsker at op-hæve dyrtidsreguleringen af erhvervslivets afskrivningsgrundlag i forbindelse med afskrivningsreglerne.

Mindretallet konstaterer, at man yderligere har forgiftet forhandlingsklimaet på det danske arbejdsmarked og bekræftet mistanken om, at regeringen sætter øget uro på arbejdsmarkedet som et mål i sig selv.

Mindretallet indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis og venstresocialisternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Det er skandaløst, at regeringen ønsker at lovgive om fjernelse af dyrtidsreguleringen. Regeringen kalder det at vaske tavlen ren. Mindretallet kalder det at give arbejdsgiverne en uhørt fordel før overenskomstforhandlingerne. Regeringen mener, at det er op til arbejdsmarkedets parter selv at finde ud af, om den automatiske dyrtidsregulering skal genindføres. Regeringen har så sørget for at stille arbejdsgiverne i den stærkest tænkelige

forhandlingsposition, hvorved det kommer til at koste arbejdersiden så meget som muligt at få reguleringen genindført.

Mindretallet skal her pege på, at Dansk Beklædnings- og Textilarbejderforbund i 1981 solgte dyrtidsreguleringen. På det tidspunkt blev timelønnen til gengæld forhøjet med i alt 7 kr. i løbet af en 2-årig periode. Gaven til arbejdsgiverne er altså stor.

Mindretallet mener ikke, at den automatiske dyrtidsregulering skal sælges overhovedet. Dyrtidsreguleringen er 'og bliver den mest solidariske form for lønpolitik, der findes. Den sikrer de lavestlønnede relativt mest, idet den udbetales med et ens beløb til alle og således har en lønudjævnende effekt, selv om den dyrtidsregulering, der nu fjernes, er blevet stærkt udhulet på grund af inde-frysninger, nulstillinger af beregningsgrundlaget osv.

Hvis suspensionen af dyrtidsreguleringen ikke havde fundet sted, ville der være blevet udløst 9 portioner svarende til 324 kr. om ugen. Reallønnen er i suspensionsperioden ifølge regeringens egne tal faldet, jfr. nedenstående oversigt:

	1983	1984	1985	1986*)
	pct.vis stigning i forhold til året før			
<i>Lønudvikling:</i>				
Rengøringsarbejder, kvinde.....	7,4	5,0	2,8	4,0
Jern og metal, kvinde.....	7,1	4,6	3,9	4,0
SiD-fabrik, mand.....	6,8	5,0	4,6	4,0
Postarbejder.....	7,2	3,8	3,5	2,5
Kontorassistent.....	7,0	3,8	3,4	2,5
Folkeskolelærer.....	6,3	3,7	3,4	2,5
<i>Prisudvikling:</i>	6,9	6,3	4,7	2,5
<i>Reallønsudvikling:</i>				
Rengøringsarbejder, kvinde.....	0,5	÷ 1,2	÷ 1,8	1,5
Jern og metal, kvinde.....	0,2	÷ 1,6	÷ 0,8	1,5
SiD-fabrik, mand.....	÷ 0,1	÷ 1,2	÷ 0,1	1,5
Postarbejder.....	0,3	÷ 2,4	÷ 1,1	0,0
Kontorassistent.....	0,1	÷ 2,4	÷ 1,2	0,0
Folkeskolelærer.....	÷ 0,6	÷ 2,5	÷ 1,2	0,0

*) Skøn.

En arbejdsløs' disponible realløn er i samme periode faldet med ca. 16 pct. Regeringen har i lovforslaget bebudet, at man senere vil fremsætte forslag til den fremtidige regule-

ring af bl.a. arbejdsløsheds- og sygedagpenge, boligstøtte osv. Dette vil med den politik, regeringen fører, betyde, at svælget mellem arbejdende og arbejdsløs, mellem A- og B-

holdet i Danmark, bliver endnu større. Denne udvikling tager mindretallet afstand fra.

De offentligt ansattes realløn er faldet mest. De er på grund af deres stive lønsystemer ikke i stand til at forhandle løn i overenskomstperioden. Et system uden dyrtids- og taktregulering er derfor mest til skade for offentligt ansatte. Med den politik, regeringen fører, vil finansministeren være den, der vil kræve de største modydelse fra de offentligt ansattes side for at få reguleringen forhandlet ind i overenskomsterne igen.

Socialdemokratiets medlemmer har stillet ændringsforslag om, at loven først skal træde i kraft den 15. oktober 1986 for at give tid til en afklaring af, om regeringen har handlet i overensstemmelse med ILOs konventioner eller ej. Mindretallet er imod fjernelsen af dyrtidsreguleringen, hvad enten der er handlet i overensstemmelse eller i strid med ILO-henstillinger og vil derfor ved 2. behandling redegøre nærmere for sin stilling til ændringsforslaget.

Ændringsforslag

Houe (KF) Henning Andersen (KF) Bo Kristensen (KF) fmd. Jette Thomsen (KF)

Jens Peter Jensen (V) Tørnæs (V) Bollmann (CD) Kofod-Svendsen (KrF)

Jytte Andersen (S) Ole Vagn Christensen (S) Bakholt (S) Søren B. Jørgensen (S) nfmd.

Kaj Poulsen (S) Lilli Gyldenkilde (SF) Ole Henriksen (SF)

Elisabeth Bruun Olesen (VS) Estrup (RV)

Partierne FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.

Til § 3

Af et *mindretal* (S):

Paragraffen affattes således:

»§ 3. Loven træder i kraft den 15. oktober 1986.«

Bemærkninger

Forslagsstillerne finder, at der bør ske en afklaring af, om regeringens handlemåde i denne sag har været i overensstemmelse med ILOs konventioner og regler, som Danmark har påtaget sig en folkeretlig forpligtelse til at overholde.

Det vil formentlig være ILOs styrelsesråd, der skal tage stilling til, om de foreløbige henstillinger, man har givet til den danske regering, er blevet respekteret.

Datoen den 15. oktober er valgt, fordi folkettingen til den tid er samlet og vil kunne vurdere, om denne lovgivning er i overensstemmelse med vore folkeretlige forpligtelser.

Den 15. oktober vil også være, inden overenskomstforhandlingerne er kommet i gang for alvor.

Til beslutningsforslag nr. B 79. Betænkning afgivet af arbejdsmarkedsudvalget den 26. maj 1986

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om skærpelse af køre- og hviletids- samt kontrolbestemmelser for buschauffører

[af Tommy Dinesen (SF) m.fl.]

Udvalget har behandlet forslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til justitsministeren, som denne har besvaret skriftligt og i samråd.

Skriftlige og/eller mundtlige henvendelser er modtaget fra:

SiD – Transportgruppen,
Specialarbejderforbundet i Danmark og
Turistvognmændenes Landsforening.

Herefter indstiller *udvalget* forslaget til *vedtagelse* med det af udvalget stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget) henstiller, at der ved revisionen af køre- og hviletidsbestemmelserne tages hensyn til de af SiD i omstående bilag udtrykte synspunkter.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) henleder opmærksomheden på, at udvalget har modtaget henvendelser fra SiD og fra Turistvognmændenes Landsforening, hvori begge parter udtrykker tilfredshed med, at der sker stramminger på området, således at det bliver muligt at leve op til kravene om den størst mulige

sikkerhed for passagerer, der benytter busser til ferierejser til og fra udlandet.

Der kan endvidere henvises til den korrespondance, der har været ført mellem bl.a. justitsministeren og de berørte foreninger på baggrund af den ulykkelige hændelse sidste sommer ved Kassel i Tyskland, jfr. bilaget til betænkningen.

Der peges bl.a. fra SiDs side på, at større rutine og erfaring samt kurser vil mindske risikoen for ulykker, samt at køre- og hviletidsbestemmelserne skal overholdes, da man ellers ved alvorlige overskridelser vil kunne fratage koncessionen fra vognmanden, hvilket også Turistvognmændenes Landsforening tilslutter sig i skrivelsen til udvalget.

Ændringsforslag

Til teksten

Af *udvalget*, tiltrådt af *justitsministeren*:

Nr. 2 udgår.

Bemærkninger

Bestemmelserne i nr. 2 om bussernes alder og om biltelefon bør udgå.

Houe (KF) Henning Andersen (KF) Bo Kristensen (KF) fmd. Jette Thomsen (KF)

Jens Peter Jensen (V) Tørnæs (V) Bollmann (CD) Kofod-Svendsen (KrF)

Jytte Andersen (S) Ole Vagn Christensen (S) Bakholt (S) Søren B. Jørgensen (S) nfm.d.

Kaj Poulsen (S) Lilli Gyldenkilde (SF) Ole Henriksen (SF)

Elisabeth Bruun Olesen (VS) Estrup (RV)

Partierne FP og FD havde ikke medlemmer i udvalget.

Specialarbejderforbundet i Danmark

Bilag

Den 21. april 1986

Att.: Arbejdsmarkedsudvalget

Idet vi henviser til forbundets foretræde i Arbejdsmarkedsudvalget den 16. april 1986, kl. 9.45, skal vi som aftalt hermed fremsende forbundets bemærkninger og ændringsforslag til forslag til folketingsbeslutning nr. B 79 fremsat den 6. februar 1986 af Tommy Dinesen (SF) med flere.

Forbundet har følgende kommentarer og ændringsforslag til det ovennævnte:

Punkt 1, 2. afsnit, foreslår vi ændret til følgende:

Ved international kørsel med bus skal der kunne dokumenteres 2 års indenlandsk kørsel, og chaufføren skal være fyldt 23 år.

Punkt 2. Idet vi går ud fra, at der fra bilinspektionen foretages en skærpet kontrol ved det årlige syn jo ældre bussen er, vil der efter vor opfattelse ikke være det store behov for ændringer til det nuværende, idet vi principielt er af den opfattelse, at der ikke skal være forskel på, om bussen kører national eller international persontransport.

Som yderligere punkt vil vi foreslå, at

spørgsmålet om tilladelse til hver enkelt bus bør indgå i loven om buskørsel i lighed med, hvad der er gældende i loven om godstransport, § 4.

Det er ligeledes vor opfattelse, at loven om godstransport, § 5, stk. 3, og § 6, stk. 2, bør indgå i loven om buskørsel, idet vi i øvrigt mener, at de 2 nævnte love bør tilpasses, således at der ikke er forskel på betingelserne for at udføre henholdsvis persontransport og godstransport.

Derudover bør det efter vor opfattelse præciseres, at der ved turistikørsel skal være en rejseleder på bussen, ligesom det bør indskærpes, at det misbrug, der finder sted ved brug af forskellige former for sovekabiner til afholdelse af den daglige hviletid, skal standses.

Endvidere fremsendes som aftalt den korrespondance, der har foregået mellem vort forbund, Justitsministeriet, Ministeriet for offentlige arbejder og Arbejdsministeriet umiddelbart efter den omtalte busulykke i Vesttyskland.

Vi går ud fra, at vort materiale indgår i folketingets videre behandling.

Med venlig hilsen

p. f. v.

HARDY HANSEN

/ Poul Aagaard

Bilag til bet. o. f. t. beslutn. vedr. kontrolbestemmelser for buschauffører

Specialarbejderforbundet i Danmark

Den 17. juli 1985

Justitsministeriet

Hr. Justitsminister Erik Ninn-Hansen

Slotshomsgade 10

1216 København K

Blandt andet foranlediget af den sidste busulykke i Vesttyskland (Kassel-området), der i øvrigt ikke er den eneste ulykke af denne alvorlige karakter, skal vi ved nærværende tillade os at foreslå ministeren, at der indføres bestemmelser, lovgivningsmæssigt eller administrativt, der sikrer, at fører af såvel bus som lastvogn ved grænseoverskridende kørsel har en erhvervs erfaring med kørsel her i Danmark i mindst 2 år.

Vi mener på denne måde, at en sådan bestemmelse vil kunne være med til at undgå førere, der ikke til daglig er beskæftiget inden for erhvervet og derfor ikke har den fornødne rutine, hvilket måske kan afstedkomme ulykkerne på de store motorveje i Europa, idet det skal understreges, at det er en helt anden form for kørsel, når vi kommer uden for de danske grænser.

Der er ligeledes grund til at pege på, at indretningen af sovekabinerne for chauffø-

erne i turistbusserne er af en sådan karakter, at det ikke er muligt for den chauffør, der skal hvile, at få den fornødne søvn, idet der ikke eksisterer bestemmelser af indretningen af sovekabiner i dag, hvorfor disse i de fleste tilfælde indrettes under bussens gulv, hvor støj og en meget tæt indelukkethed hindrer den fornødne hvile, ligesom risikoen for den hvilende chauffør er forbundet med stor risiko ved ulykkestilfælde.

For en god ordens skyld skal vi gøre opmærksom på, at vi har tilskrevet såvel arbejdsministeren som trafikministeren vedrørende henholdsvis kontrol af køreskiver samt ændring af loven om buskørsel – alt med henblik på en øget sikkerhed for såvel chaufførerne som for passagererne.

Vi står naturligvis gerne til rådighed med oplysninger og dokumentation, såfremt dette måtte ønskes, og vi forventer gerne at høre nærmere snarest.

Med venlig hilsen

p. f. v.

JOHN HANSEN

København, den 14. august 1985

Specialarbejderforbundet i Danmark
Nyropsgade 30
1602 København V

Tak for forbundets skrivelse vedrørende bus- og lastbilkørsel i udlandet.

Det er naturligt, at en alvorlig ulykke som den, der fandt sted ved Kassel i Vesttyskland, må give anledning til overvejelser, om der er behov for ændringer i de gældende regler.

Med hensyn til bus- og lastbilkørsel kan jeg oplyse, at der for nylig af justitsministeriet er nedsat en arbejdsgruppe med det formål at forbedre uddannelsen til erhvervelse af kørekort til disse køretøjer efter samme retningslinier som dem, der er udarbejdet vedrørende uddannelsen til almindelig bil. De principper, som den nye køreuddannelse bygger på, har til formål i langt højere grad end hidtil at gøre eleverne fortrolige med de farer og vanskeligheder, der opstår i trafikken, således at antallet af uheld nedbringes, fordi føreren er opøvet i at forudse farlige situationer og reagere hensigtsmæssigt herpå.

For så vidt angår personer, der ønsker kørekort til lastbil og bus, indgår det i refor-

men, at det fremover vil være en forudsætning for at få kørekort til disse køretøjer, at eleven har kørekort til almindelig bil. Herudover skal den pågældende gennemgå et særligt teoretisk og praktisk kursus, der er specielt tilrettelagt ud fra de særlige færdigheder, som kræves ved kørsel med disse køretøjer.

Det er min opfattelse, at gennemførelsen af denne reform vil medføre en væsentlig forbedring af færdselssikkerheden, også på området, der vedrører bus- og lastbilkørsel.

For så vidt angår forbundets forslag om særlige krav til førere af grænseoverskridende køretøjer, har jeg ikke for tiden planer om at foreslå noget sådant, men jeg vil lade det indgå i mine overvejelser om eventuelle fremtidige ændringer.

I anledning af bemærkningerne om indretning af sovekabiner kan jeg oplyse, at dette spørgsmål henhører under arbejdstilsynet. Jeg har derfor videresendt forbundets henvendelse til arbejdsministeren til besvarelse for så vidt angår dette punkt.

Med venlig hilsen

ERIK NINN-HANSEN

Specialarbejderforbundet i Danmark

Den 17. juli 1985

Ministeriet for offentlige arbejder (Trafikministeriet)

Hr. Trafikminister Arne Melchior

Frederiksholm Kanal 25-27

1220 København K

Blandt andet foranlediget af den sidste busulykke i Vesttyskland (Kassel-området), der i øvrigt ikke er den eneste ulykke af denne alvorlige karakter, skal vi ved nærværende tillade os at foreslå ministeren, at der i loven om buskørsel indføres en paragraf i overensstemmelse med § 6 i loven om godstransport med motorkøretøjer, hvorefter man skal følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Vort forbund er af den opfattelse, at een af årsagerne til de alvorlige ulykker skal findes i den store konkurrenceforvridning inden for turisterhvervet.

Alt andet lige er det nemlig alene på aflønningsforholdene, at visse uheldige arbejdsgivere kan konkurrere med de selskaber, der betaler, hvad de skal, samt overholder gældende lovbestemmelser – herunder ligeledes EØF-forordning nr. 543/69.

Det viser sig, når køretøjets fartskriver aflæses, at der som oftest er brud på disse be-

stemmelser, hvilket naturligvis giver en stærk forøget risiko for ulykker.

Som ovenfor nævnt vil det virke præventivt, såfremt Persontrafikrådet ville kunne inddrage tilladelser, hvor en indehaver blandt andet ikke overholder de overenskomstmæssige aftaler.

For en god ordens skyld skal vi gøre opmærksom på, at vort forbund har tilskrevet justitsministeren med henblik på at få bestemmelser, der sikrer, at førere af erhvervs-køretøjer, der foretager grænseoverskridende kørsel, skal have mindst 2 års erhvervs erfaring her i Danmark, ligesom vi har tilskrevet arbejdsministeren for at få Arbejdstilsynet til, i overensstemmelse med de gældende bestemmelser, at intensivere Arbejdstilsynets arbejde med kontrol af køreskiverne i virksomhederne.

Vi står naturligvis gerne til rådighed for ministeren for en nærmere redegørelse, for så vidt dette måtte ønskes, og vi forventer gerne at høre nærmere snarest.

Med venlig hilsen

p. f. v.

JOHN HANSEN

Den 8. august 1985

Specialarbejderforbundet i Danmark, Transport
Nyropsgade 30
1602 København V

Tak for forbundets henvendelse af 17. juli 1985 i anledning af den alvorlige busulykke på motorvejen mellem Kassel og Göttingen i Vesttyskland.

Det er helt naturligt, at en ulykke af den karakter giver grund til overvejelser om, hvorvidt reglerne er gode nok, således at vi måske kunne have været forskånet for denne tragiske hændelse.

På baggrund af den fyldige omtale, som ulykken og dens omstændigheder har fået i dagspressen, er det dog mit indtryk, at der

ikke konkret kan siges at være nogen sammenhæng mellem denne alvorlige ulykke og manglen på den bestemmelse i busloven, som forbundet foreslår. Jeg er imidlertid helt opmærksom på de synspunkter, der ligger bag forbundets forslag, og selv om jeg ikke mener, at der på nuværende tidspunkt er grundlag for at søge busloven ændret, har jeg noteret mig henvendelsen og vil naturligvis have denne og spørgsmålet i erindring ved en eventuel kommende revision af loven.

Med venlig hilsen

ARNE MELCHIOR

Kopi til: Arbejdsministeriet, 3. kt., og Justitsministeriet, færdselssikkerhedsafdelingen.

Specialarbejderforbundet i Danmark

Den 17. juli 1985

Arbejdsministeriet
Arbejdsminister, Fru Grethe Fenger Møller
Laksegade 19
1063 København K

Blandt andet foranlediget af den sidste busulykke i Vesttyskland (Kassel-området), der i øvrigt ikke er den eneste ulykke af denne alvorlige karakter, skal vi ved nærværende tillade os at anmode ministeren om at foranledige, at Arbejdstilsynet iværksætter en mere kraftig indsats med hensyn til kontrol af fartskiver, som jo er installeret i vognen i henhold til EØF-fartskriverforordning nr. 1463, som ændrede forordning nr. 1787/73 og 2828/77.

Den hidtidige praksis har været, at de i de danske bestemmelser førte kontrolforanstaltninger kun har været udført meget sporadisk og som regel kun efter anmeldelse, og da ovennævnte bestemmelser jo fastslår, at det er Arbejdstilsynet, der fører kontrol med ski-

verne i virksomhederne, som skal opbevare disse i 1 år, mener vi, at en forøget aktivitet af Arbejdstilsynet på dette område vil virke stærkt præventivt for brud på køre- og hviletidsbestemmelserne og hermed øge sikkerheden for såvel chaufførerne som for eventuelle passagerer.

For en god ordens skyld skal vi gøre opmærksom på, at vi har tilskrevet henholdsvis justitsministeren som trafikministeren med henblik på ændring af loven om buskørsel samt en sikring af kvalifikationer ved kørsel af grænseoverskridende kørsel.

Vi står naturligvis gerne til rådighed for ministeren for en nærmere redegørelse, såfremt dette måtte ønskes, og vi forventer gerne at høre nærmere snarest.

Med venlig hilsen

p. f. v.

JOHN HANSEN

1063 København K, den 13. august 1985

Specialarbejderforbundet i Danmark
Nyropsgade 30
1602 København V

Specialarbejderforbundet har henvendt sig til mig i skrivelse af 17. juli 1985 vedrørende arbejdstilsynets kontrol af køre- og hviletidsreglerne i landevejstransport i anledning af trafikulykken i Tyskland, hvor en dansk turistbus forulykkede.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at arbejdstilsynet har planlagt at skærpe kontrollen med turisttrafikken i efteråret, hvilket

fremgår af den fungerende arbejdsministers svar til folketingsmedlem Tommy Dinesen, der vedlægges. Jeg har desuden anmodet direktoratet om en udtalelse om arbejdstilsynets planer for skærpelse af kontrollen med køre- og hviletidsreglerne.

Når direktoratets svar foreligger, skal jeg vende tilbage til sagen.

Med venlig hilsen

GRETHE FENGER MØLLER

Arbejdsministeriet

Den 29. juli 1985

Arbejdsministerens skriftlige besvarelse af spørgsmål nr. S 1465 af 18. juli 1985 fra Tommy Dinesen (SF)

Spørgsmål:

Mener ministeren, at hviletidsbestemmelserne og arbejdsmiljøreglerne for langturschauffører bør skærpes i fremtiden?

Svar:

Reglerne på dette område findes i Rådsforordning (EØF) 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport og forordning 1463/70 om indførelse af et kontrolapparat og gælder ved kørsel i Danmark og det øvrige EF. Et stort set tilsvarende regelsæt gælder for kørsel til og fra de ikke-EF-stater, der har tiltrådt FNs europæiske overenskomst om arbejdet for besætningen på køretøjer i international vejtransport (AETR).

Køretiden må ikke overstige 8 timer *pr. dag* (to gange om ugen dog 9 timer), og der må højst køres 4 timer i træk; inden for eller umiddelbart efter 4 timers kørsel skal føreren holde mindst 30 minutters pause. *Pr. uge* må der højst køres 48 timer og *pr. 2 uger* højst 92.

Hviletidens længde afhænger *i persontransport* af, om der køres efter en fartplan eller *ej*. I første tilfælde (typisk ved rutekørsel) udgør den 11 sammenhængende timer *pr. dag*, der kan nedsættes 2 gange *pr. uge* til 10 og 2 gange til 9 timer, hvis føreren får en afbrydelse midt på dagen på mindst 4 timer. Er der ingen fartplan (typisk turistikørsel), skal føreren hver dag have 10 timers sammenhængende hvil. I *godstransport* udgør hvilet 11 timer, der kan nedsættes 2 dage til 10 og 2 dage til 9 timer.

Dette hvil skal holdes *uden for køretøjet*,

men hvis dette er udstyret med køje, kan hvilet holdes i denne, *hvis vognen holder stille*.

Om overholdelsen føres der *kontrol* af politiet og arbejdstilsynet. Politiet har i 1984 foretaget i alt 52.357 standsninger og optaget 3.665 rapporter. Arbejdstilsynet har samme år foretaget 636 inspektioner hos arbejdsgivere.

I anledning af spørgerens begrundelse ønsker jeg at oplyse, at der ikke er tale om, at der føres kontrol med *køretøjets* kørsel, men tværtimod med *chaufførens*, og at han ved skift fra een vogn til en anden netop skal medtage sin fartskriverskive, så at denne giver et totalt billede af hans kørsel og hvil den pågældende dag.

Jeg går ud fra, at spørgsmålet er foranlediget af den nylige ulykke med en dansk bus i Tyskland, og kan oplyse, at arbejdstilsynet allerede er gået i gang med at gennemgå et større antal fartskriverskiver fra den pågældende vognmand. Direktoratet har desuden oplyst mig om, at det har planlagt til efteråret at skærpe kontrollen med den internationale turistikørsel, der udføres af danske vognmænd, ligesom det vil rette henvendelse til rejsebureauerne og gøre dem opmærksom på reglerne.

Efter alt foreliggende er det min opfattelse, at reglerne fungerer godt, *når de overholdes*, men desværre kan man nok ikke altid se bort fra, at der finder overtrædelser sted, og dem søger myndighederne til stadighed at være på vagt overfor. Jeg anser derfor ikke en *skærpelse*, men en *bedre overholdelse* for vigtig, idet det centrale for såvel chauffører, passagerer og øvrige trafikanter er, at reglerne efterleves. Ellers vil selv de bedste regler komme til kort.

København K, den 8. oktober 1985

Specialarbejderforbundet i Danmark

Specialarbejderforbundet i Danmark har i skrivelse af 17. juli d.å. henvendt sig til mig i anledning af busulykken i Kassel vedrørende arbejdstilsynets kontrol af køre- og hviletidsreglerne i landevejstransport (j.nr. Transport JH/AL).

Som jeg nævnte i mit foreløbige svar, har jeg bedt direktoratet for arbejdstilsynet om en udtalelse herom.

Fra justitsministeren har jeg videre modtaget kopi af specialarbejderforbundets skrivelse af 17. juli 1985 til ham med henblik på besvarelse af spørgsmålet om krav til indretning af sovekabiner. Jeg har ligeledes bedt direktoratet om en udtalelse om dette emne.

På baggrund af direktoratets udtalelse kan jeg svare følgende:

For så vidt angår kontrol med køre- og hviletidsreglerne har arbejdstilsynet iværksat en kampagne, som har været planlagt gennem længere tid, for at skærpe kontrollen med den internationale buskørsel, der udføres af danske vognmænd.

Endvidere vil direktoratet intensivere oplysnings- og vejledningsvirksomhed over for chauffører og vognmænd i almindelighed om køre- og hviletidsreglerne.

Med udgangspunkt i en aftale med politiet om en ændret opgavefordeling har arbejdstilsynet fået frigjort ressourcer, der vil blive anvendt til hyppigere kontrolbesøg på virksomhederne og indkaldelse af diagramark fra udvalgte vognmænd. Med en skærpelse af

kontrollen og en forøget oplysning håber jeg, at incitamentet til overholdelse af reglerne vil blive forøget med en højere grad af sikkerhed til følge.

Med hensyn til spørgsmålet om indretning af sovekabiner eksisterer der, som forbundet selv nævner, ingen regler herfor. Rådsforordning (EØF) nr. 543/69, der indgår som bilag til arbejdsministeriets bekendtgørelse om arbejderbeskyttelse i landevejstransport, omtaler i art. 11, nr. 4, alene, at den daglige hviletid skal tilbringes uden for køretøjet. Hvis køretøjet er udstyret med en soveplads, der er bekvem, kan denne ifølge artikel 11, nr. 5, benyttes under forudsætning af, at køretøjet holder stille.

Der er således ikke tale om, at en chauffør kan holde sin hvileperiode i sovekabinen under kørsel med en anden chauffør ved rattet.

For så vidt angår støj og risiko for ulykker, som forbundet påpeger i sin skrivelse, vil chaufføren altid have mulighed for at køre til et roligt sted, hvor hvileperioden kan tilbringes.

De sovekabiner, som findes i langturskøretøjer, og som forventes benyttet af chaufførerne, er imidlertid efter direktoratets opfattelse af vekslende kvalitet, og der synes derfor at være behov for en regulering af området. Krav til indretning af sovekabiner vil derfor indgå i prioriteringen af det kommende regelarbejde på arbejdsmiljøområdet.

Med venlig hilsen

GRETHE FENGER MØLLER