

[Voigt]

(Spm. nr. 247).

Begrundelse.

Der er en forståelig kritik af de bestemmelser, der har ramt eksportkørslen. Hvorfor skal disse mennesker, der lever af at køre eksport, straffes på deres erhverv, når f. eks. repræsentanter, servicemontører, hyrevognschauffører, Falckreddere m. fl. ikke er omfattet af bestemmelserne? Hvorfor kan privatbiler efter en hård arbejdsdag køre så længe, det passer dem, mens en eksportchauffør kan gå rundt på en tilfældig rastepads, fordi han ikke må køre bil?

Argumentet om de sociale hensyn gælder til Wandsbek, idet ingen er tvunget til at arbejde som chauffør. Ydermere er hovedparten efter oplysning ungarle, der har jobbet, fordi det indebærer et betydeligt element af frihed under ansvar samtidig med, at indtjeningsmulighederne er over gennemsnittet, hvilket naturligvis er en torn i øjet på de socialistiske lighedsapostle. For det andet er det en besynderlig måde at vise socialt hensyn på for de gifte at sørge for, at turene kommer til at vare dobbelt så længe. F. eks. vil en tur København-Barcelona i ren køretid komme til at vare 5 dage – hver vej. Hertil skal lægges spildtid ved told, af- og pålæsning og to weekender med køreforbud i flere lande. I øvrigt kommer chaufførerne nemt i karambolage med 48 timers reglen, så det er ikke urealistisk at tippe en tur til Barcelona og retur til omkring 15 dage. Til sammenligning kører ordentlige chauffører en Teheran-tur på ca. 21 dage.

Bestemmelsen om højst 450 km daglig kørsel er ligefrem latterlig. En moderne lastvogn kører i dag snildt med en marchhastighed på 95 til 105 km/t, hvilket vil sige, at de 450 km kan køres på omkring 5½ time i de lande, hvor der ikke er 80 km fartbegrænsning. Hertil lægges 1 times frokost og pause plus 8 timers søvn. Tilovers bliver 9½ time, som ingen chauffør har forstået, hvad han skal bruge til på en eller anden gudsforladt rastepads eller landevej. Men naturligvis kan han jo tage 9½ time ekstra på øjet, hans seng er jo kun en halv meter fra arbejdspladsen.

Lad dog disse brave mænd selv bestemme, om de vil sove eller køre bil i deres fritid, når 11 timers hvilen er overholdt.

*Besvarelse (30/12 77):***Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):**

De regler, der er fastsat ved EFs forordning nr. 543/69 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, og som fra den 1. februar 1973 også gælder for dansk eksportkørsel, går i det væsentlige ud på, at det kørende personale ikke må køre ud over 4 timer i træk, 8 timer pr. dag og 48 timer pr. uge, at personalet skal have en vis mindste hviletid pr. dag og pr. uge, og at der til sikring af, at reglerne overholdes, skal ske optegnelse af tiderne i en kontrolbog, som fra den 1. januar 1978 i det væsentlige afløses af en fartskriver.

Disse regler trådte for de seks ældre medlemsstater i kraft den 1. oktober 1969, og det er mit indtryk, at selv i de medlemsstater, hvor der sker den kraftigste overvågning af deres overholdelse, er det i det store og hele den almindelige opfattelse, at de er rimelige.

Reglerne tjener tre formål. For det første skal de ved at gælde for hele EFs område sikre, at konkurrencen mellem transportører fra medlemsstaterne ikke forvrides ved, at der konkurreres ved hjælp af en urimeligt lang udnyttelse af personalets arbejdskraft. For det andet skal de give en rimelig social beskyttelse ved at sikre chauffører og andet kørende personale en passende nattesøvn og et ugentligt fridøgn. For det tredje skal de tjene færdselssikkerheden ved at forhindre, at chaufførerne bliver overtrætte; derfor er der også foreskrevet hvilepauser, når en chauffør har kørt et vist antal timer.

Disse regler er i øvrigt ikke noget særligt for EF. De Forenede Nationer tog allerede før EFs oprettelse ud fra de samme motiver initiativet til et tilsvarende sæt regler, der er nedfældet i Den europæiske Overenskomst om Arbejdet for Besætninger på Køretøjer i international Vejtransport (AETR), der blev endeligt vedtaget i 1970, og som er trådt i kraft nu i år for de stater, der har tiltrådt den, og blandt hvilke der er både vest- og østeuropæiske lande. Denne overenskomst vil nu også blive ratificeret af EFs medlemsstater, og hermed vil der være op imod en snes europæiske lande, der går ind for de principper, jeg har nævnt.

Jeg er godt klar over, at EFs regler ikke blev hilst med lige stor begejstring i alle