

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 turistkørsel), 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 turistkørsel, 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.