

Undtagelsen vedrørende busser med ruter op til 50 km har været gældende siden den første køre- og hviletidsforordning fra 1969 og blev fastholdt ved den seneste revision af forordningen i 2006 med henvisning til dels den kortere afstand, de pågældende køretøjer tilbagelægger, dels de omkostninger og trafikproblemer det ville medføre, hvis forordningen skulle omfatte denne form for transport.

Jeg er helt enig i, at køre- og hviletidsforordningens regler om køretid, hviletid og pauser, som er temmelig ufleksible, i givet fald ville kunne skabe problemer for en hensigtsmæssig planlægning og afvikling af f.eks. bybusruterne. Jeg mener heller ikke, at reglerne er egnede til at finde anvendelse på taxakørsel, som i sagens natur har et meget varieret og uforudsigeligt forløb, alt afhængig af kundernes ønsker.

Hertil kommer, at lovgivning om køre-hviletids-regler for bybuschauffører og taxachauffører vil være en fravigelse af den såkaldte danske model for regulering af arbejdsmarkedet, som indebærer, at vi i videst muligt omfang overlader til arbejdsmarkedets parter at fastsætte arbejdsvilkårene via de kollektive overenskomster, dog således at der gælder nogle minimumsregler vedrørende bl.a. arbejdstid, som arbejdsmarkedets parter skal holde sig inden for.

Jeg vil ikke komme nærmere ind på disse forhold, da det hører under beskæftigelsesministerens område, men slå fast, at Justitsministeriet ikke er bekendt med statistiske eller andre faktuelle oplysninger, der tyder på, at det af hensyn til færdselssikkerheden er nødvendigt at lovgive om køre-hvile-tids-regler for taxa- og buschauffører.

Kl. 14:15

Første næstformand (Svend Auken):
Hr. Eigil Andersen.

Kl. 14:15

Eigil Andersen (SF):

Der er jo mange former for faktuelle oplysninger, og jeg kan da komme med en her, nemlig om den taxachauffør i Randers, som har startet debatten i denne omgang. Han har stået frem og har sagt, at han har prøvet at sidde 17 timer i træk bag rattet i sin taxa en nytårsaften, og det mener han ikke selv at man kan byde kunderne; det er en ansat chauffør. Han siger:

Når jeg nærmer mig de 11-12 timer, så begynder jeg at blive fuldstændig ukoncentreret og kan ikke hænge sammen, og dengang jeg havde kørt 17 timer, var jeg ved at falde i søvn på vej hjem.

Det er jo garanteret rigtigt, at hvis man har kørt i mange timer, bliver man træt og uoplagt og uopmærksom, og man kan lettere begå en fejl, som så rejser et problem, ikke kun trafikikkerhedsmæssigt, men da så sandelig også over for de passagerer, man har med, og jeg vil da meget nødigt være den, som træder ind i en taxa, hvor chaufføren har kørt 16½ time, før jeg kommer til at køre med ham.

Det kan godt være, at det her problem i forbindelse med taxachaufførerne så kun er på nogle få, spidsbelastede dage, f.eks. nytårsaften og nytårsnat.

Men ikke desto mindre rejser det jo – synes jeg – et stort sikkerhedsmæssigt problem, hvor det ikke er tilstrækkeligt at henvise til tidligere beslutninger, som det bliver gjort her, men hvor man må sige, at der er et hensyn til, at passagererne i taxaen gerne skulle nå levende frem, og at der er et hensyn til trafikikkerheden, og hvor jeg faktisk også mener, at der er et hensyn til taxachaufførens arbejdsmiljø. Inden for den danske model er det jo sådan med hensyn til arbejdsmiljøregler, at det er staten, der fastsætter de grundlæggende bestemmelser, og at det er Arbejdstilsynet, som overvåger, at de bliver overholdt, sådan at der er et sikkert og sundt arbejdsmiljø på arbejdspladsen.

Kl. 14:17

Første næstformand (Svend Auken):
Ministeren.

Kl. 14:17

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige, at der jo ikke er nogen tvivl om – og det har Beskæftigelsesministeriet også svaret i en tidligere besvarelse til Folketingets Retsudvalg – at selv om taxachauffører ikke er omfattet af Rådets køre-hvile-tids-forordning, skal taxachauffører overholde arbejdsmiljøloven, herunder 11-timers-reglen, og det betyder, at arbejdstiden skal tilrettelægges således, at de ansatte får en hvileperiode på mindst 11 sammenhængende timer inden for hver en periode på 24 timer. Så der er jo allerede regler på området, og de skal naturligvis overholdes, ligesom færdselsloven også har regler. Selv om der ikke er en eller anden fin EU-regulering om det, er der jo ingen af os, der må sætte os ind bag rattet i en bil og falde i søvn bag rattet. Vi skal være i stand til at føre et køretøj forsvarligt, have den opmærksomhed, der skal være, rettet mod trafikken, og de regler skal overholdes under alle omstændigheder.

Det, der er det principielle i den diskussion, vi har her i Folketinget i dag, er, om vi på et om-