

Indgreb i Privatlivets Fred kan befrygtes, selv om der ingen grundet Mistanke om Overtrædelse af »Træthedsbestemmelsen« foreligger.

Endelig skal bemærkes, at selv med den største Samvittighedsfuldhed fra Myndighedernes Side vil det næppe være gørligt at skabe ensartede Forhold ved Behandling af Færdselssuheld, der kan tilskrives, eller som formenes at kunne tilskrives Overtræthed hos Føreren, saaledes at Vilkaarlighed og uensartet Behandling af Sagerne vil blive Resultatet. Ikke en Gang ved kun at bringe Bestemmelserne til Anvendelse i de grovere, mere oplagte Tilfælde, vil man kunne undgaa disse Ulemper, og rent lovteknisk set forekommer det i det hele taget vanskeligt at forme en Bestemmelse saaledes, at den kan bringes til Anvendelse i det praktiske Liv paa betryggende Maade.

For Udvalget stiller sig dernæst det Spørgsmaal, om det vil være muligt foruden (for et Mindretals Vedkommende: i Stedet for) en Regel som den ovenfor omhandlede at formulere en Bestemmelse, der i Lighed med de engelske og svenske Regler fastsætter bestemte Arbejdstidsregler for Førerne af visse Arter af Motorkøretøjer. Udvalget maa imidlertid erkende, at der ikke haves saa sikre Erfaringer, at det vil være muligt at formulere saadanne Regler, afpassede efter de Forhold, hvorunder de forskellige Arter af Motorkørsel foregaar her i Landet. De for Lokomotivførere gældende Regler lader sig ikke overføre til Motorkørsel, og de engelske og svenske Regler kan næppe heller danne Forbillede for en Ordning af Spørgsmaalet her i Landet. Udvalget tør eksempelvis ikke bestride, at Fiskekørsel fra Esbjerg til Hamborg og tilbage, der strækker sig over op mod 24 Timer, er forsvarlig, naar Chaufføren har et Fridøgn efter hver Tur, og naar han har indrettet sig paa denne Kørsel. Ved at give faste Arbejdstidsregler paa Grundlag af de mangelfulde Erfaringer, man for Tiden har, vilde man risikere i nogen Grad at komme til uden absolut Nødvendighed at lægge et Erhverv Hindringer i Vejen. Herom er hele Udvalget enigt.

Et Mindretal (*Ipsen, Kyhl og Lucas samt Nielsen og Th. Pedersen*) er imidlertid af den Opfattelse, at der — i Lighed med den svenske Regel om Beføjelse for de administrative Myndigheder til at fastsætte Begrænsninger i Førernes Arbejdstid udover den lovfæstede Længstearbejdstid — bør være en Adgang for Administrationen til at gribe ind overfor visse Arter af Kørsel, naar den tilrettelægges med saa lang samlet Køretid, at Kørslen maa siges at rumme en Fare for Færdselssikkerheden. Der kan dog efter Sagens Natur næppe blive Tale om en saadan Indgriben overfor private Personmotorkøretøjer, men kun overfor Vare- og Lastmotorkøretøjer og Motorkøretøjer, der erhvervsmæssigt benyttes til Befordring af Personer. Mindretallet stiller Forslag om en saadan Bemyndigelsesregel og foreslaar Beføjelsen til at fastsætte Begrænsninger i Arbejdstiden henlagt til Justitsministeren (se det vedføjede Bilag). Man forudsætter, at der, forinden saadanne Begrænsninger fastsættes, vil blive forhandlet med de interesserede Erhverv. Hvorvidt der vil blive Brug for en saadan Bemyndigelse, kan ikke nu overses; det vil formentlig væsentlig afhænge af, om de interesserede Erhverv og de, der arbejder som Motorførere i disse, til enhver Tid vil formaa selv ved Fastsættelsen af Arbejdstidsregler at tage skyldigt Hensyn til Færdselssikkerheden. Selve den Omstændighed, at det offentlige er i Stand til at gribe ind, vil indeholde en Opfordring til de paagældende Erhverv til selv at ordne Kørslen paa forsvarlig Maade, saaledes at det offentliges Indgriben kan undgaaes. Et Mindretal (*Ipsen og Kyhl*) ønsker særlig at bemærke, at naar Mindretallet kan tiltræde Forslagets Stk. 2, men ikke Stk. 1, skyldes det, at Mindretallets ovenfor anførte Betæneligheder ved Stk. 1 efter Begrundelsen ikke rammer Fastsættelsen af bestemte Arbejdstidsregler for den i Stk. 2 omhandlede Kørsel.