

[A. C. Normann.]

baggrund, på hvilken denne sag diskuteres, må medføre, at alle ansvarsbevidste trafikanter nu af al magt vil understøtte myndighederne i deres forsøg på at redde dem, der ellers vil blive ansvarsløshedens ofre.

Lynnerup Nielsen: Det er åbenbart for os alle og også for mig, som ikke har deltaget i dette udvalgsarbejde, at der forud for afgivelsen af den foreliggende meget omfattende betænkning er gået mange møder og har været udført et stort arbejde i udvalget. Der har været holdt ikke mindre end 38 møder og er modtaget mange henvendelser og deputationer med vidt forskellige interesser. Alt dette har affødt en række ændringsforslag her til anden behandling, således at vi nu skal tage stilling til ikke mindre end 69 ændringsforslag. Jeg føler trang til at sige, at det selvsagt har været vanskeligt for den kommunistiske gruppe i løbet af den korte tid mellem afgivelsen af betænkningen den 21. april og denne anden behandling at få denne betænkning med de mange ændringsforslag så grundigt gennemdrøftet, som det kunne være ønskeligt, så meget mere som vi ikke har været med i udvalgsarbejdet og derfor ikke er orienteret om de særlige punkter, hvorom striden har stået. Men når nu det er sagt, føler jeg også trang til at sige, at betænkningen, så omfattende den nu engang er, er opstillet på en så klar og let overskuelig måde, at jeg personlig ville ønske, at denne betænkning måtte blive et eksempel til efterfølgelse for fremtidige omfattende udvalgsbetænkninger, som måtte fremkomme her i tinget, og ikke mindst kan jeg anerkende de klare bemærkninger, der ledsager de enkelte ændringsforslag, uanset om de er stillet af et mindretal eller af et flertal, og om de er tiltrådt af ministeren eller ikke.

Min gruppe og jeg mener, at mange af de stillede ændringsforslag tjener til at klarlægge og forbedre det fremsatte lovforslag, og en række af disse ændringsforslag har der jo for den sags skyld også været enighed om i udvalget, og de er tiltrådt af ministeren. Vi kan som sagt gå ind for langt de fleste af de foreslåede ændringer, men der er på den anden side også ændringer, vi vil vende os imod, idet vi betragter dem som forringelser af lovforslaget.

Jeg vil gerne begynde med ændringsforslag nr. 11 til § 15, der er stillet af hele udvalget og tiltrådt af ministeren og går ud på, at stk. 2 i § 15 udgår. Ifølge lovforslaget skulle justitsministeren have adgang til efter forhandling med socialministeren og ministeren for offentlige arbejder at fastsætte begrænsninger i arbejdstiden for erhvervschauffører. Vi finder, at det betyder en væsentlig forringelse af lovforslaget, at denne bestemmelse udgår. Chaufføren er nu engang den svageste part overfor sin arbejdsgiver eller sin foresatte. Netop derfor burde der i loven findes det værn for erhvervschaufføren, som lovforslaget tilsikrede ham, et værn mod at måtte lade sig byde en urimelig lang arbejdsdag. Hvis en erhvervschauffør nægter at fortsætte sin kørsel efter at have haft sin 8 timers arbejdsdag, fordi han føler sig træt og udkørt, tror jeg ikke på, at enhver arbejdsgiver vil vise hensynsfuldhed og hensyntagen. Naturligvis findes der undtagelser — bevares — men det er vist tvivlsomt, om der er ret mange af dem. Nej, resultatet bliver nok snarest det, at den pågældende chauffør ved første givne lejlighed får at vide, at nu er der ikke længere brug for ham, han bliver arbejdsløs, og en kollega overtager hans arbejde. Han bliver naturligvis en erfaring rigere, men han har mistet sit udkomme. Derfor vil det let gå sådan, som det netop ikke skulle gå, at den overanstrengte chauffør ved næste lejlighed betænker sig to gange, før han vægrer sig ved at opfylde et krav om forlænget arbejdstid på en travl dag, hvor overarbejde måske nok kunne være påkrævet, thi i de fleste tilfælde vil han vide, at hvis han siger nej, er den dag ikke fjern, da klokken falder i slag og han er kastet ud fra den arbejdsplads, hvor han indtil nu har tjent sit brød.

Under diskussionen om dette lovforslag er der blevet talt om den ønskede begrænsning af trafikulykkerne; efter min og min gruppes opfattelse betyder det en meget stor fare, at hele udvalget slapper af på dette vigtige område. Ulykkernes antal er så sandelig stort nok; over 600 mennesker er dræbt i trafikken i året 1954. Det er et tal, som maner til at bringe enhver sikkerhedsforanstaltning i anvendelse, hvor mulighederne herfor er tilstede. Derfor vil det også være naturligt, at ingen trætte og