

[Tastesen.]

fremmede sprog, ét hovedsprog er ofte ikke tilstrækkeligt.

Nu kræves det for det tredje, at chaufføren på fragtførerens vegne er i stand til at opfylde alle de betingelser, der stilles i forbindelse med fragtbrevets indgåelse og opfyldelse. Fragtføreren selv bliver normalt hjemme i Danmark, og ofte vil fragtbrevet blive oprettet ved udkørslen fra Danmark. Ofte er det ikke ved udkørslen bestemt, hvilket vareparti der skal med hjem. Det vil da være chaufføren, der skal udfylde fragtbrevet med de mange oplysninger, der kræves i henhold til § 7, og det vil kun være de færreste, som kan leve op hertil. F. eks. skal i fragtbrevet anføres omkostningerne i forbindelse med befordringen, såsom fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen. Hvis det i hvert enkelt tilfælde kræves, at en chauffør f. eks. skal kontakte en speditør f. eks. for at få fragtbrevet korrekt udfyldt, vil megen tid gå til spilde. Jeg mener, der må skabes en vis sikkerhed for, at en chauffør ikke kommer ud for den ubehagelige overraskelse, som det f. eks. er at skulle tilbringe en tid i et fængsel et eller andet sted i Europa, fordi fragtbrevet ikke er i orden. Men det problem kan vi tage op til drøftelse i udvalget.

Jeg vil i øvrigt gerne sige et par ting om sikkerheden på de europæiske landeveje. Jeg finder det uforsvarligt, at vi ikke har en form for bemandingsregler, når det gælder vor handelsflåde på landevejene. En chauffør kan køre de 390 km fra Skagen til Kruså og fortsætte 400 km ned i Tyskland, uden at det kræves, at der skal være mere end én person i vognen. Dansk lovgivning forlanger i intet tilfælde, at der skal være 2 chauffører med på de lange strækninger. Tysk lovgivning forlanger det under forudsætning af, at strækningen er over 400 km, og f. eks. i Italien forlanges der altid 2 mand i et eksportautomobil. Jeg tror, det ville være til gavn for færdsels-

sikkerheden, hvis vi indførte bemandingsregler for eksporttrafikken. Den enkelte chauffør vil ofte føle sig fristet over evne til at køre for lange stræk, og så indtræffer sløvhed og træthed. Jeg vil gerne spørge den højtærede justitsminister, om man er opmærksom på dette forhold.

Der er en anden ting, jeg er betænkelig ved. En ung mand på 18 år må gerne føre et eksportkøretøj med fragt, men derimod ikke et transportkøretøj med passagerer. Her er aldersgrænsen 22 år. Men som jeg tidligere har nævnt, er det et stort ansvar at være fører af et eksportkøretøj, og mange unge mennesker på 18 år, som lige har fået kørekort, har efter min mening ikke den fornødne modenhed. De er for dristige og kører for hurtigt. Aldersgrænsen for førere af disse store eksportvogne burde vel være den samme, som er gældende for passagertrafikken.

Efter disse bemærkninger, som vel nok hører hjemme i forslagets periferi, men som jeg alligevel synes skal frem, kan jeg på socialdemokratiets vegne tilsige forslaget en positiv behandling.

Holmberg: Det af den højtærede minister fremsatte forslag giver mig ikke anledning til mange bemærkninger, for lovforslaget fremkommer som resultat af en meget udførlig udvalgsbehandling, og i udvalget har der siddet såvel vognmænd som deres kunder.

Lovforslaget tilsigter at muliggøre ratifikation af den inden for ECE i 1956 indgåede konvention om fragtaftaler ved international godstransport. Lovforslaget indeholder stort set kun bestemmelser om retsforholdet mellem vognmændene og deres kunder, i hvert tilfælde når der er tale om international godstransport; og som det fremgår af lovforslagets § 1, skal loven kun gælde for international godstransport ad landevej, når befordringen sker mod betaling, og når godset køres til og fra Danmark eller mellem fremmede stater, når mindst