

[Anker Jørgensen.]

kelig sikkerhed mod overtrætte chauffører i trafikken, således at risikoen for tilsvarende ulykker for dansk persontrafik er reduceret til et minimum, og om det skønnes nødvendigt, at færdselslovens § 15 mere præcist fastslår, hvor længe det er tilladt en chauffør at køre.“

Justitsminister K. Axel Niensens svar (19. august 1966):

Den regel i færdselslovens § 15, som hr. Anker Jørgensen omtaler i sit spørgsmål, bestemmer bl. a., at et køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, der på grund af overanstrengelse eller mangel på søvn er ude af stand til at føre et køretøj af den pågældende art på betryggende måde. For overtrædelse af denne bestemmelse gælder færdselslovens almindelige strafferamme, der efter § 69 omfatter bøde, hæfte eller fængsel indtil 6 måneder. Jeg vil gerne fremhæve, at ikke alene føreren kan straffes. § 15 indeholder en udtrykkelig bestemmelse om, at førerens arbejdsgiver eller anden foresat straffes, hvis han har medansvar for, at føreren har ført køretøj i den omtalte tilstand. Det bør også nævnes, at betingelsen for frakendelse af førerret ofte vil være opfyldt i forbindelse med en overtrædelse af § 15.

Selv om færdselsloven således indeholder strenge regler om kørsel i overtræt tilstand, forstår jeg meget vel hr. Anker Jørgensens spørgsmål. Lovens § 15 indeholder ingen mere præcise regler om tilladte kørselstider eller om påbudte hvileperioder, og den afgiver heller ikke hjemmel for, at sådanne regler kan fastsættes administrativt. Efter bestemmelsen er det afgørende, om den pågældende er i stand til at føre køretøjet på betryggende måde. Medens en bestemmelse med denne generelle udformning må forekomme tilstrækkelig med henblik på den almindelige trafik, kan der nok være grund til at drøfte, om der bør gælde særlige, supplerende regler for erhvervschauffører.

Dette spørgsmål er ikke nyt. I det oprindelige forslag til den nugældende færdselslov var der i overensstemmelse med betænkningen af 1954 fra justitsministeriets færdselslovsudvalg optaget en bestemmelse,

der bemyndigede justitsministeren til efter forhandling med socialministeren og ministeren for offentlige arbejder at fastsætte begrænsninger i arbejdstiden for førere af vare- og lastmotorkøretøjer og af motor-køretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, samt give forskrifter for kontrollen hermed. Under forhandlingerne i folketingsudvalget fandt man det imidlertid rettest, at spørgsmålet om begrænsning i arbejdstiden for erhvervschauffører blev løst uden for færdselsloven, og bestemmelsen blev derfor ikke optaget i loven. Jeg henviser til den omtalte betænkning s. 17-18 og s. 48 samt Folketingstidende 1954-55, tillæg A. sp. 219 og tillæg B. sp. 640.

Det er klart, at folketingsudvalget ved denne stillingtagen sigtede til lovgivningen om arbejderbeskyttelse. Loven om almindelig arbejderbeskyttelse indeholder i § 31 en regel om, at arbejdstiden skal tilrettelægges således, at der i hvert døgn gives arbejderne en hvileperiode af mindst 11 på hinanden følgende timer; denne bestemmelse gælder for alle, der er omfattet af loven, og således også for chauffører. Men denne bestemmelse kan naturligvis kun have en ret begrænset betydning for det problem, der nu drøftes. Spørgsmålet om fastsættelse af særlige regler om arbejdstid m. v. for erhvervschauffører er da også taget op. Det behandles i forbindelse med de overvejelser vedrørende en revision af lovgivningen om arbejderbeskyttelse, som for tiden finder sted i arbejdsrådet, og jeg ved, at arbejdsministeren følger problemet med stor opmærksomhed. Selv om sådanne regler udarbejdes med sigte på hensynet til arbejderbeskyttelsen, er det klart, at de samtidig kan få en væsentlig betydning for færdselssikkerheden.

Herefter mener jeg ikke på nuværende tidspunkt at burde fremsætte forslag til ændring af færdselsloven. Spørgsmålet, om en sådan ændring er ønskelig, er i så væsentlig grad afhængigt af arbejdsrådets og arbejdsministeriets overvejelser vedrørende lovgivningen om arbejderbeskyttelse, at jeg finder at burde afvente resultatet af disse overvejelser. Så snart dette resultat foreligger, vil jeg tage stilling til, om færdselsloven derefter bør søges ændret.