

[Villy Christensen.]

ændret til „5 arbejdere eller derover“. Det vil medføre, at de omtalte ordninger med sikkerhedsgrupper m.v. også får virkning på mindre arbejdspladser inden for jernindustrien, autoværksteder, mindre maskin- og smedeværksteder og deslige.

Ligeledes vil jeg til § 7, stk. 3, der siger, at i virksomheder med mere end én sikkerhedsgruppe skal sikkerhedsudvalget have 5 medlemmer, foreslå, at der indføres en passus, der siger, at lokale ordninger vedrørende sikkerhedsudvalgets sammensætning og medlemstal, der er godkendt af begge parter, ikke må forringes ved denne lovs bestemmelse.

Med disse bemærkninger vil jeg på mit partis vegne indstille lovforslaget til en velvillig behandling.

**Kjær Rasmussen:** Det kan jo ikke just påstås, at arbejdsministerens forslag til ændring af arbejderbeskyttelsesloven er omvæltende.

Forslaget om ændring af reglerne for international vejtransport rammer efter vores opfattelse noget ved siden af. Vi har forstået det på den måde, at man nu vil have indført det, man i Tyskland kalder for „løgnebøger“. Men disse er overhovedet ikke noget værd mod grov udnyttelse af chaufførerne, idet de stort set kun interesserer sig for den tid, chaufførerne sidder ved rattet, men ikke den tid, de bruger til læsning af biler, speditionsarbejde osv., inden de kører.

I Sverige er man virkelig begyndt at interessere sig for spørgsmålet, idet en undersøgelse dér viser, at en langturslastvogn er indblandet i hver femte alvorlige ulykke, og dette til trods for at lastbilparken kun udgør 7-8 pct. af den samlede bilpark. I Sverige har man gennem flere år haft de såkaldte sladreure påbudt i langtursvogne, og de giver nok et sandere billede end kontrolbøgerne, men alligevel køres der også derovre dag og nat. Derfor er de svenske myndigheder nu begyndt at kigge på de lønsystemer, som anvendes inden for området.

For Danmarks vedkommende er forholdet det, at danske eksportchauffører kører på såkaldte produktivitetsfremmende lønsystemer, hvilket vil sige, at de bliver betalt efter kilometer, og naturligvis vil en sådan aflønningsform betyde, at der foregår et race uden lige på de europæiske landeveje.

De regler, som lovforslaget her indeholder, vil næppe betyde stort mere, end at man nu kan bodfælde chaufføren, hvis ulykken indtræffer. Vognmanden vil naturligvis altid kunne dække sig ind under, at han ikke har bedt chaufføren køre længere, end han må.

Vi må altså konstatere, at grunden til, at der køres så hårdt, er den aflønningsform, man anvender. Dette synspunkt kommer man ikke uden om at inddrage i debatten omkring de her stillede forslag. Når man kan sætte en lokomotivfører fra København og til Struer på månedsløn, så må det samme naturligvis kunne gælde for en lastbilchauffør. Det er ikke VS' opfattelse, at chaufførerne så skal til at nøjes med f. eks. 500 kr. i ugeløn; de skal naturligvis tjene det samme som nu, men under mindre stressede og mindre livsfarlige forhold. I 1970 f. eks. mistede 16 erhvervschauffører livet.

I øvrigt forekommer det egentlig ganske fantastisk, at der overhovedet kan indgås overenskomster, som indeholder aftaler om akkordkørsel på landevej, men her ser vi igen i et glimt, at hensynet til arbejdsgivernes profit sættes over den menneskelige sikkerhed og trivsel.

Ud over de problemer, som her er nævnt, et par bemærkninger om sikkerhedsrepræsentanterne. Denne gruppe har hidtil været meget udsat i virksomhederne. Ofte har de ikke klaget, fordi deres kolleger ikke ønskede det af dem. Man ønsker ikke sin erhvervs sygdom anmeldt, måske fordi det kunne gå ud over ansættelsen, og derudover er der jo også grænser for, hvor meget sikkerhedsrepræsentanten kan anmelde. For hvem sikrer egentlig sikkerhedsrepræsentanten? Jeg kunne godt tænke mig at spørge arbejdsministeren, om han har spekuleret