

[Otto Mørch.]

forslag, så det bliver muligt for ministeren snarest gennem lovens bemyndigelse at få fastsat sådanne supplerende regler; der er en forudsætning både for den praktiske anvendelse af de forskellige rådsforordninger og for kontrol med disse, som vi nu som medlemmer af EF kan drage nytte af — og jeg vil gerne understrege: drage værdifuld nytte af.

Jeg skal i øvrigt ikke her ved første behandling gå i enkeltheder på dette vigtige lovområde. Jeg går ud fra, at vi under en udvalgsbehandling i arbejdsmarkedsudvalget får mulighed for nærmere at vurdere både de arbejderbeskyttende konsekvenser af forslaget, de erhvervsmæssige konsekvenser af forslaget og også de trafikpolitiske konsekvenser.

Mads Eg Damgaard: I Fællesskaberne har man forskellige rådsforordninger, som er udstedt til sikring af transporten. Det lovforslag, der her er til behandling, er faktisk en bemyndigelse til arbejdsministeren til at kunne træffe sådanne bestemmelser, at vi kan sørge for overholdelse af disse rådsforordninger, som vi i realiteten har tiltrådt ved vor underskrivelse af EF-traktaten.

Alle parter må være interesserede i, at man får så ensartede beskyttelsesforanstaltninger for landevejstransporten som muligt. Det er klart, at det er i allerhøjeste grad en international virksomhed, der her foregår, og det har noget at gøre med menneskets ve og vel, ikke blot for føreren, men også for medtrafikanter og mange andre. Det kan dreje sig om meget farlige køretøjer; de er udmærkede, men hvis de behandles forkert, f. eks. fordi føreren ikke får den tilstrækkelige hvile, kan det gå forfærdelig galt.

Vort parti er altså indstillet på at være meget velvilligt over for dette lovforslag og håber på, at vi får en god forhandling i udvalget om disse problemer.

En af de ting, jeg er meget interesseret i, er et forslag om at indføre en slags sladreapparat, en skive, der fortæller dagens forløb for føreren. Den fortæller altså, om han har fået den tilstrækkelige hviletid, hvor meget han har kørt, og hvordan hele dagen i virkeligheden er forløbet for ham. Skal man helt til bunds og have meget nøje kontrol med

sådan en chaufførs daglige dag i en lastbil f. eks., så er sådan et kontrolapparat uhyre værdifuldt. Først efter 1. januar 1978 påbydes disse apparater, men jeg kan godt sige med det samme, at jeg er interesseret i dem. Jeg kender dem også fra anden form for virksomhed, hvor man har sådanne sladreapparater, der kan fortælle, hvad der er sket. Alle er som sagt interesserede i det, og vi kan tilsige vores partis velvillige behandling i udvalget.

Karlskov Jensen: Som det er blevet sagt allerede, er der her tale om en følgelov i forbindelse med vores optagelse i fællesmarkedet. Det er en arbejderbeskyttelseslov, sådan som det fremgår af betegnelsen på lovforslaget, og det drejer sig om, at de regler, der hidtil har været gældende i fællesmarkedet, nu skal udvides til også at omfatte trafikken her i Danmark.

Jeg synes, det er værdifuldt, at man fra dansk side under optagelsesforhandlingerne har fået udvirket, at der bliver en 3-årig tilpasningstid på nogle af områderne og en 5-årig på andre områder.

Det, der er tale om, er jo regler, der vedrører lastbiler over 3½ t og rutebiler, der kører på ruter over 50 km. Det er altså et udsnit af færdslen, ikke den samlede. Der er begrænsninger i kørselstiden for de enkelte chauffører, der er visse alderskrav, som vi i forvejen, så vidt jeg kan se, opfylder, og der er en række bestemmelser om hviletid for chaufførerne forud for eller ind imellem køretidene. Det er naturligt, at disse bestemmelser medfører visse udgifter for vognmændene, der bliver tale om personaleudvidelser, der bliver tale om, at nogle af de ældre vogne må ombygges for at skabe plads til to kabiner, sådan at man kan imødekomme de krav, der stilles. Derudover kommer det apparatur, som hr. Mads Eg Damgaard kaldte for et sladreinstrument, et kontrolur, der automatisk registrerer en hel række forhold. Det bliver ikke uden omkostninger for vognmandserhvervet.

På den anden side må man nok se sådan på det, at der her er tale om sikkerhedsforanstaltninger, der ikke alene tjener til at sikre de enkelte chauffører, men som samtidig kan medvirke til at sikre også anden trafik på vejene, og ud fra denne synsvinkel ser vi i venstre med sympati på den bemyndigelse,