

[Karlsov Jensen.]

som arbejdsministeren her søger, og vil gerne medvirke ved lovforslagets gennemførelse.

Jeg vil gerne tilføje, at vi har interesse i at få en række ting nærmere belyst i udvalget; ikke mindst vedrørende de straffeforanstaltninger, der kan iværksættes dels over for chaufførerne, dels over for vognmændene — også i de tilfælde, hvor vognmændene sådan set er helt uden mulighed for at hindre overtrædelserne. Det kunne være rart under udvalgsarbejdet at få oplysning om arten og størrelsen af de bøder og andre straffeforanstaltninger, der kan være tale om her.

Vi vil altså fra venstres side gerne medvirke til en hurtig og en positiv udvalgsbehandling.

Valbak: Drøftelserne i dag har som deres forudsætning EF-forordningens bestemmelser af arbejderbeskyttende karakter, og disse fornuftige bestemmelser tog vi stilling til i princippet den 2. oktober. Det, som det nu drejer sig om, er på national grund at supplere med kontrolbestemmelser og med sanktionsbestemmelser. Det kan vi uden forbehold medvirke til.

Alligevel vil vi godt have lejlighed til at drøfte sagen i udvalget. Det har sin baggrund i, at vi jo gennemførte en stor revision af vor nationale arbejderbeskyttelseslovgivning i 1968. Ved den lejlighed fik arbejdsministeren hjemmel til at fastsætte regler, i princippet, så vidt jeg kan se, af samme art som i forordning nr. 543/69 med tilføjelser af 1972, også kontrolregler. Denne hjemmel skulle med udarbejdede bestemmelser gøre det muligt at tiltræde en europæisk overenskomst af 1962. Jeg synes, det kan være rimeligt lige at se på i udvalget, hvordan det ligger med det arbejde, og dernæst hvordan det arbejde korresponderer med det regelsæt, som skal udarbejdes i forbindelse med EF-forordningen om arbejderbeskyttelse for de internationale transport-

arbejdere. Det skulle vi nok hurtigt kunne nå til ende med.

Vi vil i øvrigt gerne medvirke til, at ministeren hurtigt får sin bemyndigelse til at udforme de administrative regler; vi plejer jo at have administrativt fastsatte regler i sager af denne art, også når det drejer sig om nationale bestemmelser af tilsvarende teknisk karakter.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti kan i og for sig også give tilslutning til det af ministeren fremsatte lovforslag, fordi mit parti naturligvis ser en vital interesse i, at der bliver gennemført en virkelig ordentlig arbejderbeskyttelse inden for landevejstransporten og ikke mindst inden for den internationale landevejstransport.

Det lovforslag, vi her behandler, er altså en følge af vor tilslutning til EF, og det er i henhold til en rådsforordning, nr. 543/69, der nu gennemføres visse bestemmelser om hviletid, dels hvilken hviletid der skal være gået forud for transportarbejdets påbegyndelse, den såkaldte 11 timers regel, dels regler for, hvilke hviletider der skal opretholdes under transportarbejdets udførelse, regler for, hvor lange vejstrækninger der kan gennemkøres med disse tunge lastvognstog i løbet af en maksimal arbejdsdags længde på 8 timer.

Endvidere fastsættes der regler for, hvor lang en arbejdsuge man må have ved det pågældende arbejde, og her må jeg konstatere, at EF-forordningens regler om arbejdstidens længde ikke rigtig er i overensstemmelse med vore herhjemme gældende regler. Arbejdsgens længde kan gå helt op til 48 timer, mens vi jo herhjemme har 41 $\frac{3}{4}$ time, så vidt jeg erindrer. Der er jo altså visse bestemmelser, som ikke helt er i overensstemmelse med dansk lovgivning.

Jeg vil ligesom hr. Valbak spørge ministeren om, hvorfor vi egentlig ikke for længst har gennemført regler for danske køretøjer i international vejtransport. I arbejderbeskyttelseslovens § 31, stk. 5, har ministeren