

[Arne Larsen.]

jo en bemyndigelse til at udstede sådanne bestemmelser, f. eks. om indførelse af kontrolbøger osv., men det har vi ikke set noget af siden denne lovs gennemførelse. Hvordan kan det egentlig være, at vi ikke for længst har ordnet det problem? Man har på internationalt plan behandlet disse spørgsmål gennem flere år. Derfor vil jeg gerne spørge: hvilke konsekvenser får egentlig dette lovforslag for vor egen lovgivning, for vor egen arbejderbeskyttelseslov?

Så vidt jeg har forstået, har Danmark ved en bestemt lejlighed, nemlig den 4. april 1970, tilsluttet sig den af FN's økonomiske kommission for Europa udarbejdede vejtransportaftale. Den hedder sådan noget som AETR, og den er jo ikke rigtig i overensstemmelse med EF-forordningen — eller var det ikke.

Nu henviser ministeren til forskellige forordninger i sine bemærkninger, nemlig også forordning nr. 514/72 og nr. 515/72. Jeg har forsøgt at dykke ned i disse forordninger, og med det gode biblioteks hjælp heroppe har jeg fået en afskrift af Amtsblætter fra De europæiske Fællesskaber af 1972, men mine sprogkundskaber er ikke så gode, at jeg sådan på en studs kan oversætte, hvad der står i disse forordninger. Bemærkelsesværdigt er det jo, at ministeren henviser til disse forordninger. Jeg synes ærlig talt, det ville være på sin plads, når man fremsætter et sådant lovforslag, at man forsyner lovforslaget med de nødvendige bilag oversat til dansk, altså hvad disse forordninger går ud på, således at folketingets medlemmer kan få en chance for at sætte sig ind i, hvad det egentlig er, ministeren vil kontrollere.

Er det denne vejtransportaftale af 4. april 1970, eller er det EF-forordningen, han skal kontrollere? Jeg har forstået ved også at studere supplementsbindene, som vi jo har fået her de sidste 2—3 år om udviklingen i Fællesskaberne, at der har været et skisma mellem på den ene side denne europæiske overenskomst og på den anden side EF-forordningen af 1969, og jeg har forstået, at de to forordninger, som ministeren henviser til, måske har klaret det problem op. Derfor vil jeg godt vide: hvad er egentlig den maksimale arbejdstids længde i dag i henhold til forordningerne, er det 8 timer, eller er det 9

timer? Måske ministeren kan redegøre lidt nærmere for det, for i henhold til supplementsbind nr. 3 opstod der jo den situation, at Ministerrådet tilsluttede sig den såkaldte AETR-overenskomst, men Kommissionen protesterede og fandt, at det kunne Ministerrådet ikke tillade sig at gøre. Man ville endda indanke Ministerrådet for Europadomstolen. Måske ministeren kan fortælle os lidt om, hvordan de problemer egentlig blev klaret.

Jeg er altså meget interesseret i at finde ud af, hvad det egentlig er, vi skal kontrollere.

Når jeg har sagt dette, vil jeg tilføje, at jeg er da enig i, at det er nødvendigt af hensyn til en ligestilling på det konkurrence-mæssige område, at der indføres ensartede regler for arbejds- og hviletid og kørelængder med tunge lastmotorkøretøjer; det er nødvendigt også som en social beskyttelsesforanstaltning for personalet, de chauffører, som må arbejde på dette felt. Naturligvis har det også en færdselssikkerhedsfremmende betydning, og disse ting lægger jeg overordentlig stor vægt på. Principielt tror jeg derfor, man kan sige, at det er en rigtig ting, man er kommet ind på, og vi vil gerne være med til at støtte disse bestræbelser.

Jeg vil gerne spørge, når jeg nu er i spørgehjørnet, hvorfor der i relation til rådsforordning nr. 543/69 bliver en overgangsperiode på 3 år, hvad angår den nationale transport, hvorfor vi har taget anstand her, hvorfor man har krævet en 3-årig overgangstid.

Jeg er også interesseret i, om ministeren ville fortælle os lidt om, på hvilke måder han kunne tænke sig at gennemføre disse kontrolforanstaltninger, hvilke straffe der kunne tænkes at komme på tale. Der skal jo i henhold til en forordning gennemføres nogle sladreure eller kontrolapparater i motorkøretøjerne, og jeg er ikke sikker på, at man er lige begejstret for dem alle steder, ej heller blandt chauffører, for et sådant ur kontrollerer jo arbejdstiden minut for minut eller sekund for sekund, så man kan kontrollere, om han har haft en lille afhopning, og hvor lang tid den har stået på. Nu er der noget af det, der er ganske naturligt, selvfølgelig, men jeg tror nu nok, der kan være visse områder, hvor posekiggeriet kan gå lidt for vidt. Spørgsmålet er også, hvilke