

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om almindelig arbejderbeskyttelse. (Køre- og hviletid i international vejtransport).

(Lovforslaget (nr. 108) findes i tillæg A. sp. 1969, fremsættelsen i tidenden sp. 2945).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Otto Mørch (S)

Køre- og hviletidsbestemmelserne for international vejtransport havde vi her i tinget lejlighed til at sætte os grundigt ind i, da vi vedtog lov nr. 508 om kontrol med overholdelse af De europæiske Fællesskabers forordning om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport, som blev stadfæstet den 29. november 1972. Det var en EF-lovgivning, den fik bred tilslutning her i tinget, og den indebar jo også meget betydelige forbedringer for de beskæftigede inden for international landevejstransport.

Det, vi står over for her, er ganske tilsvarende regler, nu bare på en bredere europæisk basis, og derfor kan socialdemokratiet tiltræde, at man nu tilvejebringer hjemmel til udfærdigelse af bestemmelser, der opfylder den europæiske overenskomst af 1. juli 1970.

Vi er dermed rede til sammen med de øvrige EF-lande samtidig at ratificere overenskomsten senest i foråret 1974.

Bay (FP):

Også jeg skal gøre det kort. Danmark er medlem af EF, og vi må derfor følge de bestemmelser, der nu engang er vedtaget.

Men jeg kan ikke lade være at kaste blikket lidt tilbage. For en del år siden skete der en ulykke, hvor en træt chauffør kørte nogle mennesker ned uden at vide det. Han blev fundet, og hans eneste undskyldning var, at han havde kørt i 19 timer uden hvilepause. Der blev skrevet i aviserne om mere kontrol, og da jeg personlig hele mit liv har været lidt skeptisk over for de mange, der skulle føre tilsyn og påsyn og eftersyn — og kun det — så var jeg også skeptisk her. Jeg spurgte en god ven, hvad han nu sagde, for jeg vidste, at også han var modstander af alt for megen kontrol. Han svarede: ja, jeg kan godt se, det er næsten nødvendigt, at vi

får nogen kontrol, for sådan noget må jo ikke gerne ske, men jeg er alligevel i tvivl, for jeg kan ikke se andet, end at manden så bliver nødt til at køre i 20 timer uden afbrydelse, for kontrollen skal jo betales.

Jeg nævner dette, for at vi måske engang imellem skal standse op og spørge os selv: hvorfor gør de mennesker det? Hvorfor gør voksne mennesker noget, som de egentlig ved er forkert? Måske skyldes det, at man tvinger dem til det ved selve systemets indretning. Det at udsætte sig selv for fare og udsætte andre for fare ved at køre for længe, og når man er træt, det er ikke sikkert, det bliver gjort med vilje, det kan være, det er et par veksler, som skal betales, der er skyld i det. Jeg tror, vi skal tage de ting op til overvejelse, også når vi laver kontrolforanstaltninger.

I øvrigt kan jeg love, at vi skal se på lovforslaget med venlighed i udvalget.

Brøndsted (V):

Det drejer sig om at ratificere en overenskomst sammen med andre europæiske lande, det er et lille stykke praktisk europæisk samarbejde. Man kan godt sige, at de foreslåede lovbestemmelser indebærer en stramning af gældende praksis med hensyn til køretid og hviletid, alder for chauffører og regler for køretøjernes bemanning, men det er en stramning, der på mange måder rummer positive træk. Det må dog fastslås, at selvfølgelig vil en sådan stramning få økonomiske konsekvenser for transporterhvervet, og det vil vi da komme til at mærke, for disse stramninger vil jo få konsekvenser bl. a. på bemandingsområdet.

Bestemmelserne giver en dobbelt sikkerhed på de europæiske veje, hvor der færdes mange; en sikkerhed for chauffører og for besætninger på disse køretøjer, men samtidig en sikkerhed for andre trafikanter, der styrer igennem Europa på motorvejene.

Venstre anbefaler, at lovforslag nr. 108 om ændring af lov om almindelig arbejderbeskyttelse får en hurtig vandring til tredje behandling, så vi kan ratificere overenskomsten samtidig med andre europæiske lande i dette forår.

Elmholt (RV):

I det foreliggende lovforslag er der tale om tekniske ændringer, fem i tallet, i lov om