

[Riishøj]

spørgsmålet går på, om dette bliver ratificeret af både Øst og Vest. Det er naturligvis af meget stor vigtighed, at det er en Øst-Vest-dimension, så jeg vil være meget interesseret, hvis udenrigsministeren kan give nogle oplysninger om ratifikationsmulighederne på dette felt eller gøre det meget hurtigt i udvalget.

Barsøe-Carnfeldt (FP):

Jeg skal på fremskridtspartiets vegne give tilslutning til dette forslag. Vi kan meddele, at vi ønsker at arbejde videre med visse spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Vi kan give tilslutning til forslaget.

Udenrigsministeren (Kjeld Olesen):

Jeg siger tak for tilslutningen. Jeg kan til hr. Riishøj sige, at så vidt jeg er informeret, har ingen endnu ratificeret de to protokoller. Norge og Sverige står umiddelbart over for at gøre det. Men jeg vil meget gerne give yderligere oplysninger til udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Mette Madsen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udenrigsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, be-
tragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om international godstransport med motorkøretøjer m.v.

(Lovforslag nr. L 109. Fremsat 12/2 82).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 18 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

18) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om international buskørsel.

(Lovforslag nr. L 110. Fremsat 12/2 82).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Lerke (S):

De foreliggende lovforslag løser et problem, der vel er ringe i omfang, men som de få gange, problemet opstår, kan medføre menneskelige tragedier.

Erfaringerne har vist, at danske ansatte i transportbranchen, som af en eller anden grund rammes af sygdom, eller som indblendes i færdselsulykker i udlandet, ofte udsættes for et urimeligt pres, fordi de ikke kan stille sikkerhed for de omkostninger, som følger af sygdommen eller eventuelle færdselsforseelser. Dette mærkes ikke mindst inden for det rettlige område, hvor der kan fremdrages eksempler på, at sager har trukket længere ud end nødvendigt, fordi det af økonomiske grunde ikke har været muligt for nødstedt dansk transportpersonel at inddrage en forsvarer i sagen på et tilstrækkelig tidligt tidspunkt. I praksis har det i nogle tilfælde været sådan, at de pågældendes familier har måttet træde til ved at stille sikkerhed for ret store beløb, hvis det har været muligt for dem. Det er en situation, som er urimelig, ikke alene for den nødstedte, men også for de pårørende.

I et vist omfang har de kollektive overenskomster inden for vognmandsområdet taget højde for problemerne, hvad angår sygdom, men der foreligger ikke nogen kollektiv aftale om udgift til retshjælp i udlandet. Dertil kommer, at aftalen om hjælp under sygdom kun gælder for dem, der er ansat hos en vognmand, ikke for dem, som udfører firmakørsel i udlandet. Desuden frembyder det et problem, hvis en vognmand i praksis ikke har økonomisk formåen til at betale en regning i forbindelse med en chaufførs sygdom, ligesom de problemer, som opstår for ansatte i virksomheder, der ikke er medlemmer af Danske Vognmænds Arbejdsgiversammenslutning, ikke løses gennem den nævnte kollektive aftale.

For SiDs transportgruppe opfylder forslagene et længe næret ønske om at komme ud