

gernes og lærernes vedkommende har været bestemt af regler, som havde deres forbillede i Danmark, mens der ikke har været etableret ordninger for de øvrige medarbejdergrupper. Med de hidtidige samarbejdsstrukturer har skoleforeningen formelt ikke levet op til de arbejdsretlige krav, der gælder i Sydslesvig. I henhold til disse krav skal der nemlig oprettes driftsråd for skoleforeningens ansatte i henhold til bestemmelserne i den tyske lovgivning herom (den såkaldte Betriebsverfassungsgesetz). Driftsrådene er til en vis grad sammenlignelige med samarbejdsudvalgene i Danmark, men har langt større kompetence end samarbejdsudvalgene i Danmark. Driftsrådene overtager således en del af de opgaver, som i Danmark vil være et anliggende mellem arbejdsgiver og den pågældende faglige organisation. I Tyskland omfatter fagforeningernes virke stort set udelukkende de overordnede overenskomstspørgsmål.

Det ligger i sagens natur, at lærernes organisation, Dansk Lærerforening i Sydslesvig ikke er tilfreds med skoleforeningens bestræbelser på at etablere driftsråd og hellere havde set, at man havde bibeholdt de hidtidige strukturer.

Dansk Skoleforening for Sydslesvig har oplyst, at den ikke har ønsker om grundlæggende ændringer i sin lønpolitik. Lærerne ønskes fortsat beskæftiget på vilkår, som har deres forbillede i Danmark. Af hensyn til skoleforeningens og dens medarbejders retssikkerhed finder skoleforeningen det imidlertid nødvendigt, at fremtidige kollektive aftaler er arbejdsretligt bindende, hvilket i Tyskland forudsætter aftaler indgået med det interne samarbejdsorgan, driftsrådet eller med en i Tyskland godkendt fagforening. Danmarks Lærerforening vil som udenlandsk fagforening efter de oplysninger, jeg har modtaget fra skoleforeningen, ikke kunne anerkendes som en i Tyskland godkendt fagforening, og Dansk Lærerforening i Sydslesvig alene opfylder heller ikke betingelserne. Dansk Lærerforening har derfor anbefalet sine medlemmer at indgå dobbelt medlemskab i såvel Dansk Lærerforening i Sydslesvig som i den tyske fagforening.

Spm. nr. S 1396

Til trafikministeren (10/4 95) af:

Tom Behnke (FP):

»Vil ministeren redegøre for den gennemsnitlige reaktionstid for følgende bilister: a. 25-årig med promille på 0,5, b. 25-årig med promille på 0,7 og c. 68-årig uden promille?«

Begrundelse

Der bliver for tiden talt om at nedsætte promillegrænsen fra 0,8 til 0,5. Argumenterne er bl.a., at trafikanternes reaktionstid bliver nedsat ved indtagelse af spiritus, og at en nedsættelse af promillegrænsen til 0,5 vil forbedre trafikanternes reaktionstid og dermed mindske antallet af uheld og dræbte i trafikken.

I den forbindelse er det interessant, hvordan ældre bilisters reaktionstid er i forhold til normalreaktionstiden, selv om de pågældende ikke har indtaget spiritus.

Hvis det er spørgsmålet om reaktionstid, der er afgørende, vil det give nogle væsentlige konsekvenser for ældre trafikanter.

Ministerens svar bedes sammenholdt med de krav, der normalt stilles til trafikanters reaktionstid.

Hvis ministeren ikke har tilgængeligt materiale på de i spørgsmålet nævnte promillegrænser/aldersgrænser, men oplysninger, som ligger tæt på, er spørgeren tilfreds med det.

Svar (8/5 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

I anledning af det rejste spørgsmål har jeg indhentet en udtalelse fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, der bl.a. har oplyst følgende:

Man kan kun tale om en gennemsnitlig reaktionstid, når man har defineret en helt bestemt situation, som der skal reageres på. Reaktions-tider er typisk ganske korte, når det drejer sig om simple opgaver som f.eks. at trykke på en knap, når en lampe lyser. Jo mere kompliceret situationen eller reaktionen bliver, jo længere bliver reaktionstiden. Det har f.eks. også betydning, om den situation, der skal reageres på, er forventet. Kommer den som en overraskelse, er reaktionstiden længere.

Det har ikke umiddelbart været muligt at finde undersøgelser, der giver basis for at oplyse