

[Landbrugsministeren.]

sammenlignet med de stigninger, vi har set inden for andre områder. Man kan f. eks. som hr. Fuglsang sammenligne med lønområdet. En stigning på omkring 0,3 pct. kan vel næppe siges at undergrave købekraften og berettiger efter min opfattelse ikke til forbrugertilskud.

Fuglsang (DKP):

Det er ikke, fordi vi fra mit partis side har noget som helst imod, at landbrugsproducenterne sikres en rimelig indkomst for deres varer, i dette tilfælde de husdyrprodukter, som jo er grundlaget for det mindre landbrug. Det, som jeg er noget bekymret for, er, om disse stigninger ikke alligevel i længden vil påvirke hele prisniveauet. Alle erfaringer viser jo, at det i og for sig ikke er det, producenterne får, som er skyld i de højere fødevarerpriser, men det er fordyrelser på vejen fra producent til forbruger, og det er derfor, jeg har stillet spørgsmålet, om man ikke vil gribe ind her. Vi har jo netop set, at f. eks. kødpriserne i slagterbutikkerne ingeni lunde afspejler de svingninger, som finder sted ude hos producenterne. Jeg vil gerne stille det tillægsspørgsmål, om regningen bl. a. ved denne lejlighed kunne tænke sig at undersøge hele forholdet med priser og avancer i omsætningens forskellige led mellem landbrugsproducenter og forbrugere, og om man vil foretage skridt til at forsøge at hindre de uheldige svingninger, som finder sted dér?

Landbrugsministeren (*Kofoed*):

Monopoltilsynet foretager jo løbende undersøgelser af, om priserne er rimelige, og om avancerne er rimelige de forskellige steder, og jeg kan ikke se andet, end at en almindelig konkurrence er den eneste måde, hvorpå man kan få den rigtige pris frem. Jeg kan også oplyse, at i Danmark er omkostningerne i distributionsleddet mindre end i de øvrige fællesmarkedslande og lavere end i mange andre lande.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ophævelse af lov om omnibus- og fragtmandskørsel [af Bodart m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 107) findes i tillæg A. sp. 1965, fremsættelsen i tidenden sp. 2875).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Det af medlemmerne hr. Bodart, hr. Hans Bjerregaard og hr. Poulsaard fremsatte forslag til lov om ophævelse af lov om omnibus- og fragtmandskørsel forekommer mig så uovervejet og lidet gennemtænkt, at jeg ikke skal ofre så forfærdelig mange ord derpå — dog lidt flere end forslagsstillerne selv har gjort i bemærkningerne til lovforslaget og i fremsættelsestalen, som begge er meget kortfattede.

Jeg har ikke mindst på grundlag af formuleringen af de meget få bemærkninger, der findes til lovforslaget, stærkt på fornemmelsen, at forslagsstillerne med forslaget har haft til hensigt ikke alene at gøre buskørslen, men også godskørslen fri. Således som lovforslaget er formuleret, omfatter det imidlertid kun buskørslen. Reglerne om fragtmandskørsel, det vil sige godskørsel i fast rute, er ved lov nr. 364 af 13. juni 1973 § 3 udgået af den lov, forslagsstillerne vil ophæve, og findes nu sammen med reglerne for den almindelige ikke-rutebundne vognmandskørsel i lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøj.

Jeg må imidlertid holde mig til lovforslaget, som det foreligger formuleret, og vil derfor i det følgende koncentrere mig om buskørslen. Den tanke, at buskørsel i et moderne, udviklet samfund skulle kunne udføres helt frit, forekommer mig ærlig talt meget forunderlig. Hvis det er opfattelsen hos forslagsstillerne, at det ikke er en samfundsmæssig opgave at sikre, at der stilles det bedst mulige kollektive trafikapparat til rådighed for borgerne, så de har rimelig mulighed for at blive befordret f. eks. fra bopæl til arbejdsplads, undervisningssted, servicecenter m. v., men at enhver tværtimod skal skotte sig selv, ja, så kunne jeg måske forstå forslaget. Men jeg vil straks

[Ministeren for offentlige arbejder.]

understregede, at en sådan opfattelse deles ikke af regeringen.

Ganske vist har vi i de senere år oplevet en voldsom stigning i den individuelle trafik, men uanset den videre udvikling — og herom kan man jo have sin mening, når man tænker på energiproblemerne og den økonomiske udvikling — er og vil der altid være en meget stor del af befolkningen, der er afhængig af den kollektive trafik. Selv om alle, der kunne betjene en bil, også havde en sådan, må man regne med, at en stor del af befolkningen, især gamle og unge, har den kollektive trafik som eneste transportmulighed. Det må derfor efter regeringens opfattelse være en afgørende trafikpolitisk målsætning at forbedre og videreudvikle den kollektive trafik. For mig er det helt indlysende, at denne målsætning ikke kan forenes med forslagsstillernes tanke om at gøre buskørslen helt fri. Busvirksomhed og anden form for kollektiv trafikvirksomhed kræver meget store investeringer, hvis man vil have et effektivt apparat, der giver en tilfredstillende betjening. De, der foretager sådanne investeringer, hvad enten det er det offentlige eller private, har krav på en rimelig beskyttelse mod, at andre tager trafikunderlaget fra dem ved at starte mere eller mindre tilfældige ruter, hvor dette kan lønne sig. Endvidere kræver det effektive apparat, at der finder en planlægning og koordinerende styring sted for den lokale og regionale trafiks vedkommende af henholdsvis kommune og amtskommune. Resultatet af at indføre helt frit marked for buserhvervet vil efter min opfattelse blive, at nogle kommer til at skumme fløden ved at udføre mere eller mindre planmæssig kørsel, hvor der byder sig tilstrækkeligt passagerunderlag. Et effektivt trafiksystem vil man vanskeligt kunne opnå, medmindre man er indstillet på, at den kollektive trafik skal koste det offentlige endnu mere, end den gør i dag.

Jeg må derfor på regeringens vegne afvise forslaget som helt uacceptabelt set ud fra den trafikpolitiske målsætning, som jeg og regeringen har med hensyn til den kollektive trafik.

Dermed være ikke sagt, at den buslovgivning, vi har i dag, og som altså foreslås ophævet, virker tilfredsstillende. I de senere

år har man rundt omkring i landet måttet nedlægge mange busruter, og der er store vanskeligheder med at opretholde den lokale og regionale busstrafik på et nogenlunde forsvarligt niveau. Under den forrige regering blev der nedsat et arbejdsudvalg til at undersøge, hvad man kan gøre for at løse disse problemer, og fremkomme med forslag til ny lovgivning. Jeg har ladet dette arbejde videreføre og forventer at modtage resultatet af udvalgsarbejdet i løbet af den kommende sommer, således at jeg til efteråret her i tinget vil kunne fremsætte et forslag til en ny og tidssvarende buslovgivning.

Otto Mørch (S):

Jeg kan være enig med ministeren i at afvise det forslag fra fremskridtspartiet, som vi i dag behandler. Jeg kan også være enig i den trafikpolitiske målsætning, som ministeren redegjorde for her for et øjeblik siden. Det er altså klart, at socialdemokratiet ikke kan medvirke til gennemførelse af lovforslag nr. 107, som vil medføre en ophævelse af lov om omnibus- og fragtmandskørsel.

Jeg er også enig med ministeren i, at det kan være vanskeligt ud fra forslaget affattelse og bemærkningerne til det at få rede på, hvad fremskridtspartiet egentlig vil. For som bekendt omfatter den nuværende lov kun omnibusser, idet fragtmandskørsel indgik i den nye godstransportlov, og den er der jo ikke konkret stillet forslag om ophævelse af fra fremskridtspartiets side. Bemærkningerne til det fremsatte lovforslag kunne imidlertid tyde på, at det også er godstransportloven, man vil til livs, og det endda før den egentlig har fået virkning — det får den jo først om nogle dage her den 1. april. Der står nemlig i bemærkningerne, at forslagsstillerne ikke finder, at vognmandsvirksomhed — jeg understreger vognmandsvirksomhed — i modsætning til andre erhverv skal pålægges de restriktioner, som loven indeholder. Derfor må vi nok spørge: hvad vil man egentlig?

Hvis forslaget skal forstås på den måde, at man også vil den nye godstransportlov til livs, ja, så ønsker jeg stiltfærdigt at gøre opmærksom på, at fremskridtspartiet dermed tager ansvaret for at stille et vigtigt transporterhverv over for en ringere og en svagere beskyttelse end den, der gælder for

[Otto Mørch.]

andre EF-landes transporterhæv. Er det rimeligt?

Tillige tilsidesætter man et trængt erhvervs ønske om erhvervsstabilisering og dermed mulighederne for en bedring og en stabilisering af de beskæftigedes forhold inden for erhvervet. Endelig forskertser man mulighederne for, at vi nu endelig kan få skabt det trafikpolitiske instrument, som kan give os en mere rationel fordeling af transportopgaverne med den samfundsøkonomiske gevinst, der ligger heri.

Mon man ikke på denne baggrund endnu en gang i fremskridtspartiet skulle overveje sin stilling? Forslaget er ikke udtryk for fremskridt, men tilbageskridt. Forslaget er ikke udtryk for erhvervsvenlighed, men erhvervsfjendtlighed, og derfor får man ikke tilslutning fra socialdemokratiet.

Lad mig sluttelig benytte anledningen til nogle få bemærkninger om den nye godstransportlovs administration, som jeg selv har lejlighed til at følge på første hånd gennem mit medlemskab af vejtransportrådet. Det har ikke været meningen med loven, at der skulle ske beskæringer i den bestående kørselskapacitet ved lovens tilblivelse, og vejtransportrådet har da også ved en liberal administration af lovens overgangsbestemmelser søgt at skabe en blid overgang til det nye system, således at ingen uforvarende kom i klemme ved gennemførelsen af loven.

Hvis loven skal leve op til sine formål, så bliver det imidlertid nødvendigt at tage lovens bestemmelser alvorligt fra begyndelsen. Når loven får virkning den 1. april, vil der derfor blive ført kontrol med, at lovens bestemmelser overholdes. Vognmænd, der ikke har opnået tilladelse, eller firmaer, som ikke har sørget for at få deres køretøjer anmeldt til motorkontorerne, må derfor forvente, at deres køretøj kan blive standset, dersom køretøjerne alligevel benyttes til godstransport. Men nu ligger det jo også sådan, at man har givet god besked igennem dagspressen, igennem annoncering, igennem omtale i danske vognmænds blad, og der skulle derfor være skabt almindeligt kendskab til lovens bestemmelser. Alligevel kan der være folk inden for vognmandserhvervet, som endnu ikke er helt klar over det; man skal altså gøre sig klart, at loven vil få disse virkninger. Vi må altså erkende, at

vognmænd, som eventuelt kommer i klemme og vil få problemer efter den 1. april, i de fleste tilfælde ikke har været ganske uden skyld heri, da der har været tilstrækkelig oplysning på dette område.

Som sagt, vi afviser fremskridtspartiets forslag.

Holmberg (V):

At læse det foreliggende lovforslag tager jo ikke mange minutter, for det fylder kun få linjer, men at forstå det, det kan nu godt tage lidt tid. Lad mig med det samme sige, at jeg har i alle tilfælde ikke nået at forstå det. Spørgsmålet melder sig, om forslagsstillerne i det hele taget har forstået, hvad de fremsætter forslag om.

Som bemærkningerne til lovforslaget er formuleret, skulle det gælde både omnibus- og fragtmandskørsel, men det kan nu kun gælde buskørsel, for ved lov nr. 364 af 13. juni 1973 er § 3 udgået af loven, og derfor medfører en ophævelse af loven om omnibus- og fragtmandskørsel ikke, at man ophæver de bestemmelser om fragtmandskørsel, som det måske er forslagsstillerens ønske at ophæve. Det ser jo lidt mærkeligt ud.

Forslaget om, at buskørsel skulle gives helt fri, kan da ikke være nøje gennemtænkt af forslagsstillerne. Jeg finder i øvrigt slet ikke, at det kan give anledning til en seriøs diskussion.

Hvis det er meningen, at forslaget også skal omfatte godskørsel, vil man altså ophæve en lov, som blev vedtaget sidste år, og som først begynder at virke den 1. april i år. En eventuel frigørelse her vil stride mod reglerne inden for det EF, som Danmark er medlem af.

Jeg vil egentlig opfordre forslagsstillerne til at trække lovforslaget tilbage.

Gudme (RV):

Hr. Bodart har som sine partifæller inden for fremskridtspartiet den vane at udtrykke sig kort, når han fremsætter skriftlige forslag. Det kan være en god ting, men det kan også være en dårlig ting, i hvert fald når det er sådan, at man bliver i tvivl om, hvad det egentlig er der menes med forslaget.

På samme måde som trafikministeren, hr. Holmberg og hr. Otto Mørch tidligere har udtrykt alvorlig tvivl om, hvad det egentlig er der er hensigten med dette forslag, fordi

[Gudme.]

man ikke kan læse det ud af bemærkningerne, så må jeg sige, at jeg for mit vedkommende efterhånden er kommet til den opfattelse, at det kan da vist bestemt ikke være den lov, som hr. Bodart nævner i titlen, som han egentlig vil have ophævet, for bemærkningerne går jo på noget andet. Bemærkningerne peger ganske åbenbart på, at det må være den lov, som vi fik gennemført i fjor om godstransport med motorkøretøjer, man vil have ophævet. De anførte betragtninger om, at vognmandsvirksomhed ikke i modsætning til andre erhverv skal pålægges de restriktioner, som loven indeholder, har ikke megen adresse til omnibus- og fragtmandskørsel, men de har god adresse til loven om godstransport med motorkøretøjer.

Hvis hr. Bodart, når han nu kommer som den sidste i denne talerrække, vil gå herop og fortælle os, at det egentlig var det, han mente, så vil jeg sige, at vi kan måske tale sammen om den måneds tid, det vil vare, inden et nyt forslag med den rigtige titel bliver udformet og kommer til første behandling her i salen. For drejer det sig om loven om godstransport med motorkøretøjer, så er vi fra vor side kritiske. Jeg hørte godt hr. Otto Mørchs salgstale for denne lov, som nu træder i kraft den 1. april, og den hørte vi jo også i fjor, men jeg vil da sige, at i fjor havde vi i vort parti, såvel som vi har det i år, den opfattelse, at det var ingen lykke, at vi fik gennemført denne lov om godstransport med motorkøretøjer. Derfor stemte vi også imod. Skulle det altså være sådan, hvad jeg må tro, at hr. Bodart er kommet til at tage den gale plade frem af arkivet, da han skulle til at udforme sit lovforslag, sådan at vi om en måneds tid kommer til at tale om godstransport med motorkøretøjer, så kan vi jo tale om ved den lejlighed, om der ikke var grund til at ændre den lov, som skal træde i kraft om en 3-4 dage, og ved samme lejlighed ændre de lovbestemmelser, der blev gennemført i takt hermed, nemlig ændringerne i færdselsloven om hyrevognskørsel, for det var ikke gode lovbestemmelser, man dér gennemførte, da man inden for disse to erhverv, hyrekørsel og lastvognskørsel, gennemførte en koncessionsordning, hvor man hidtil havde haft frie erhverv.

Men hvis det skulle være sådan, at hr. Bodart virkelig mener lov om omnibus- og

fragtmandskørsel, således at man altså skal tage hans lovforslag efter dets pålydende, så kan jeg godt med det samme melde hus forbi. Så er vi ikke interesseret. Vi har den opfattelse, at omnibuskørsel og fragtmandskørsel er virksomheder, som naturligt må være koncessionerede. Dette at have en rute til at befordre personer eller en rute til at befordre gods må nødvendigvis være en retting, som det offentlige tillægger de pågældende, og som også medfører visse pligter for den, der får retten, ganske på samme måde som der skal være monopol på at etablere telefonledninger, el-ledninger, vandledninger eller jernbanelinjer. Det er en naturlig fordeling af opgaverne.

Det er muligt, at den gældende lov kunne trænge til nogle kommarættelser, men det er jo ikke det, som hr. Bodart vil. Hvis han altså mener det, der står i det foreliggende lovforslag, kan vi ikke følge ham.

Burgdorf (KF):

Jeg er glad for at kunne konstatere, at mine betragtninger i forbindelse med det foreliggende lovforslag er rigtige, at man siger det ene og mener noget andet. Jeg har haft den opfattelse, at dette lovforslag er meget dårligt gennemtænkt, og kan meddele, at vi naturligvis ikke kan medvirke til dets gennemførelse.

Vi er principielt indstillet på frihed i erhvervene, men det kan jo ikke være sådan, at et erhverv skal trænges, fordi det bliver overbefolket. Hvis man sigter til, at der skal være fuld frihed — bare en mand har et kørekort og en bil, som kan indregistreres, så kan han etablere bus- eller persontrafik — så kan vi ikke gå med til det, og vi vil i hvert fald ikke være med til at gennemføre lovforslaget.

Thorkild Pedersen (CD):

Det må være samfundets pligt at sørge for, at der eksisterer kollektive transportmidler, som kører i faste, lovmæssige rammer, både hvad angår køreplaner og faste tider. Centrum-demokraterne kan ikke medvirke til det af fremskridtspartiet fremsatte lovforslag. Det virker på os som en tåbelighed, at man kan fremsætte et lovforslag, som går den kollektive trafik så stærkt i bedene. Forslaget vil især have uheldige konsekvenser for de tyndt befolkede egne;

[Thorkild Pedersen.]

Jeg tror ikke, fremskridtspartiet har haft dette med i sine overvejelser, for resultatet vil jo blive, at ingen vil tage sig af de egne, fordi ingen har interesse i at køre med en omnibus i en egn, hvor der kun er nogle få rejsende.

Centrum-demokraterne kan ikke støtte den slags forslag og må afvise dette lovforslag.

Bracher (KrF):

Jeg skal ikke sige mange ord om dette lovforslag. Vi har haft meget vanskeligt ved at forstå, hvad det egentlig går ud på. Der er en tilsyneladende uoverensstemmelse mellem selve lovforslaget og dets bemærkninger. Det kan da ikke være rimeligt, at man nu vil ophæve en lov af så ny dato, før dens virkning er prøvet. Der er visse områder inden for bus- og fragtmandskørslen, som vi gerne vil se ændret, men vi kommer nok ikke igennem hermed i forbindelse med dette lovforslag.

Vi må derfor afvise forslaget.

Fuglsang (DKP):

Jeg må melde mig i rækken af dem, som føler sig slået med undren over den kortfattedhed, som præger såvel forslag som motivering, men man må jo som helhed sige om fremskridtspartiet, at det hverken spilder papir eller tid på bemærkninger og motiveringer for de forslag, det fremsætter. Man synes simpelt hen at gå ud fra, at når man får en idé, så må det være selvindlysende for alle andre, at så er det også en god idé.

Det synes vi kommunister faktisk ikke at dette lovforslag om ophævelse af loven om omnibus- og fragtmandskørsel er. Tværtimod at frigøre omnibuskørslen mener vi kommunister, at den kollektive trafik som helhed bør overtages af og drives af det offentlige. Vi mener, at kun herved bliver der mulighed for at give borgerne en bedre og billigere betjening. Det siger jeg uden i og for sig at have illusioner om, at muligheder automatisk vil være det samme som realiteter. Jeg mener også, at personalet vil være tjent med, at det offentlige overtager transporten, fordi det giver dem bedre forhold både arbejds- og sundhedsmæssigt.

Jeg er fuldkommen enig med ministeren, når han taler om, at det er nødvendigt at

koordinere den kollektive trafik, men det er efter vor mening kun muligt, hvis den samtidig koncentrerer sig i det offentliges hænder. Kun herved kan man koordinere den offentlige trafik til gavn for såvel publikum som de enkelte landsdeles økonomiske udvikling.

Jeg vil da gerne indskyde den bemærkning, at jeg er betænkelig ved den ofte ret så ukritiske nedlægning af banelinjer, når man hverken på den ene eller den anden måde giver erhvervene eller publikum nogen rimelig erstatning. Det vil for mange egne vedkommende betyde, at man så at sige ikke alene fastfryser, men også forstærker en allerede eksisterende svagere udvikling, samtidig med at det vil betyde, at man så at sige afskærer vigtige fødelinjer ind til statsbanernes hovedlinje.

Dette være blot sagt som et udtryk for, at vi mener, at det, der skal til, er noget ganske andet end det, dette forslag giver udtryk for.

Poul Westergaard (DR):

Når man er besjælet af så megen god vilje til at få ryddet op, som fremskridtspartiet er det — og det vil jeg ikke klandre dem for, for det er en udmærket ting — så er det klart, at man kan komme til at begå fejl, og der kan ske misforståelser, og jeg foretrækker også at tro, at dette lovforslag beror på en sådan misforståelse. Jeg skal ikke bore mere i det, men blot sige, at hvis — sådan som hr. Gudme fortolkede det — det i virkeligheden var loven om godstransport med motorkøretøjer, der var sagen for fremskridtspartiet, så vil vi også gerne være med til, hvis den sag kommer op igen, at drøfte den, for her er også ting, vi gerne vil se på. Det samme gælder hyrevognsloven. Jeg foretrækker, at vi gemmer vore kommentarer til den lejlighed.

Ordføreren for forslagsstillerne (Bodart) (FP):

Den stilling er mig ikke helt ubekendt, som man har taget rundt omkring. Jeg er ikke chokeret over den. Ministeren mente, at lovforslaget var uoverlagt; det må man så tage og lade ministeren have den opfattelse, han har. Det er rigtigt, at det i særdeleshed drejer sig om buskørsel i hvert fald.

Man har talt om samfundsmæssige opgaver. Ja men det er her, vi mener det kniber.

[Bødart.]

Der er 35-38 pct. af den danske befolkning, som ikke har privat bil til deres rådighed. Når vi samtidig tager i betragtning, at befolkningen får længere transport til de mest dagligdags ting, det være sig det lokale kommunekontor eller sygekassekontor, barberen, skomageren og den lokale købmand — som måske har måttet lukke sin forretning, da den ikke længere er rentabel — ja, så opstår der et behov. Dette behov er der mange private vognmænd som gerne vil dække, men her støder man igen på monopolerne af mange forskellige arter.

Vi behøver ikke at gå så langt. Vi kan så sent som i dag læse i avisen, hvorledes man behandler en gruppe mennesker fra Herlev bymidte, som har arrangeret sig med en privat turistvognmand for at komme til deres arbejde på en hurtig og billig måde, i modsætning til hvad disse mennesker udsættes for, såfremt de skulle bruge de offentlige transportmidler. Vi har her et af de mange eksempler på, hvorledes man laver love, som den danske befolkning overhovedet ikke forstår.

Begrundelsen for at ophæve denne lov om omnibus- og fragtmandskørsel skal ses ud fra mange forskellige synspunkter, men generelt for dem alle er, at loven kræver administration, administration og atter administration. Der skal ifølge denne lov nedsættes trafikudvalg, landsnævn, og hvad ved jeg, med en masse forskellige mennesker, som har den fælles opgave at gøre denne form for erhvervsvirksomhed så surt for udøverne at arbejde med, som det overhovedet er muligt. Jeg kan ikke med nogen rimelighed se fornuften i at stille krav til vognmandsvirksomheder, som ikke står i forhold til det, der kræves af andre erhvervsvirksomheder, for at de kan udøve deres form for virke.

Det, der her tænkes på, er ikke de lov-mæssige sikkerhedskrav, som politiet stiller til køretøjernes stand og orden, men derimod tænkes der på, at som loven ser ud i dag, tvinger man så at sige samtlige vognmænd til dagligt at være lovoertrædere, og det kan ikke være meningen. Vi kan tage et par eksempler.

Såfremt et firma, en forening eller en enkelt person ringer til en turistvognmand for at få ham til at køre en eller anden tur og

beder denne vognmand om at samle gæsterne op f. eks. på tre forskellige steder, så støder vi på problemer, for såfremt vognmanden udfører denne form for kørsel, som han er bestilt til, ja, så har han gjort sig skyldig i en lovoertrædelse, og som følge heraf vil han kunne risikere, såfremt han bliver anmeldt, at få et bødeforelæg, fordi bestillingen på turen er kommet så sent, at det ikke har været muligt for vognmanden at nå at indhente tilladelser rundt om hos de respektive myndigheder. Der er i dette tilfælde tænkt på, at turen med opsamlingen foregår igennem flere kommuner.

Vi kan tage et andet eksempel. Hvad med vore store rejseselskaber, Tjæreborg, Spies osv.? Disse selskaber averterer med, at man f. eks. starter fra København kl. 8, er i Roskilde kl. 8.30, i Slagelse kl. 9.15 og derefter i Odense kl. 12 osv. Tilsvarende går det i Jylland, og endelig samler man så alle busserne i Sønderjylland, hvor man bytter om på passagererne, idet én bus går til Østrig, én til Italien, én til Holland og Belgien, eller hvad ved jeg. Jeg kan ikke se, at det er lovligt efter vores nuværende lov, men det er muligt, at ministeren her vil fortælle mig, der er givet særlige dispensationer her. Det kan ikke være meningen, at turistvognmændene i de enkelte tilfælde skal søge om at få lov til at samle gæster op på forskellige steder, hvad det for øvrigt ikke engang er muligt at nå at få tilladelse til, inden turene i de fleste tilfælde er overstået.

Jeg vil håbe, at man her i det høje ting kan se uretfærdigheden i at opretholde denne lov, og at der som følge heraf kan skabes flertal for ophævelse af loven.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

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 bemanningsområdet.

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