

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

[Elmholt.]

arbejderbeskyttelse, så Danmark bliver i stand til at ratificere den europæiske overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport. Man ønsker, at det skal ske hurtigt, så man inden for EF kan foretage en samtidig og snarlig ratifikation.

På det radikale venstres vegne kan jeg tilsige det foreliggende lovforslag hurtig og velvillig behandling.

**Adam Møller (KF):**

Det drejer sig jo ikke her om en speciel EF-lovgivning, men om en konvention, der er vedtaget under Forenede Nationers auspicer gældende for det europæiske område, og som kan tiltrædes af lande inden for EF og lande uden for EF. Den vil formentlig blive tiltrådt af en række lande, som har samkvem med hensyn til transporten på landevejene. Det drejer sig om en beskyttelse for dem, der er førere og medhjælpere på disse køretøjer, altså om arbejderbeskyttelse, men det drejer sig jo i lige så høj grad om en beskyttelse af andre trafikanter, således som det rigtigt er fremhævet af foregående ordførere.

Vi mener fra konservativ side, at forslaget er hensigtsmæssigt. Vi ser gerne, at Danmark ratificerer denne konvention snarest muligt, og at vi gør det sammen med de øvrige EF-lande og de lande uden for EF, som gerne vil være med i denne konventions opfyldelse.

**Iversen (CD):**

Da det drejer sig om i forbindelse med en ratifikation af en EF-overenskomst at gennemføre den følgelovgivning, der er nødvendig, således at de samme regler gælder for landevejstransport i Danmark som i de øvrige EF-lande, finder jeg ikke, der er anledning til at knytte mange kommentarer til det foreliggende lovforslag.

Da jeg læste lovforslagets bilag 2 igennem, fik jeg alligevel en interessant oplysning, idet der står, at en motorvogn er „et-

hvert med en fremdrivningsmotor forsynet køretøj, som kører på en vej ved egen kraft“. . . ., Udtrykket omfatter ikke landbrugs-traktorer.“ Det er jeg meget glad for at få at vide.

Vi anbefaler forslaget til hurtig gennemførelse.

**Aage Frandsen (SF):**

Mit parti er tilhænger af enhver form for forbedring af lovgivning vedrørende arbejderbeskyttelse og tilhænger af, at man på alle områder søger at forbedre forholdene for de mennesker, som er beskæftiget ved produktionen. Det lovforslag, der foreligger her, er i en vis forstand noget i den retning. Der er tale om en aftale, der er indgået af en række lande, og når der er tale om internationale overenskomster, har vi normalt heller ikke noget imod, at det er en motivering for, at man gennemfører de aftalte regler herhjemme, tværtimod. Men hvis motiveringen, som der delvis er tale om her, alene skulle være EF-forhold, ja, så er vi afgjort betænkelige. Skal man foretage en afvejning, så vejer for os hensynet til en ordentlig arbejderbeskyttelseslovgivning tungere end hensynet til, at en ratifikation finder sted samtidig med de øvrige EF-lande. Det eneste, vi må have sikkerhed for i forbindelse med de forslag, der ligger her, og som vi altså opfatter som en forbedring, er, at vores EF-samarbejde på det område ikke på nogen måde forringer muligheden for, at vi selv kan gå videre. Det er for os ganske afgørende. Det, at man inden for EF prøver på at lægge et vist fælles niveau, lægge en vis fælles bund, skulle ikke betyde, at man dermed også har lagt et loft. Var der tale om det, kunne vi ikke acceptere det. Jeg vil gerne have, at ministeren enten her eller i udvalget bekræfter, at der her er tale om et vist sæt fælles regler, som en samling europæiske lande — i første omgang, og senere EF-landene — er blevet enige om, men at det ikke betyder, at vi på nogen måde er bundet til at nøjes med disse fælles regler, men at vi kan gå videre også inden for dette

[Aage Frandsen.]

snævre, begrænsede område med hensyn til sikkerhed inden for vejtransport.

**Bracher (KrF):**

Det fremsatte lovforslag har sin baggrund i den tilpasning, der i disse år sker mellem de europæiske landes lovgivning. Vi finder lovforslaget meget vigtigt og er positivt indstillet over for dets gennemførelse. Med den stadig stigende trafik med store transporter på vore veje er det nødvendigt med ensartede og effektive regler. For de mange mennesker, der har deres arbejde på dette område, er det nødvendigt, at der gennemføres sådanne regler, som kan beskytte både førerne og medarbejderne og andre trafikanter. Man hører ofte om chauffører, som kører i timevis uden pauser, og det er vort håb, at lovforslaget kan medvirke til, at minister og andre myndigheder gennemfører det, som er lovens indhold: hviletid og kontrol med det kørende personale.

Vi går altså ind for lovforslaget og ratifikationen.

**Ib Nørlund (DKP):**

Det drejer sig om at muliggøre en ratifikation af en europæisk konvention vedrørende besætningen på køretøjer i international trafik. En sådan konvention er det vel fornuftigt at have.

Jeg har bemærket, at konventionen ikke er europæisk i den indskrænkede EF-forstand. Derfor har hr. Iversen ikke ret i, hvad han sagde herom. Han gjorde sig livet let ved at sige, at når EF siger det, så skal det bare gennemføres. Det kan altså ikke engang rigtig passe her. Det understreges, at overenskomsten er åben for andre, og det kunne måske være praktisk, om ministeren nævnte, hvem man ellers regner med vil ratificere den.

De ændringer i arbejderbeskyttelsesloven, der er tale om, er forbedringer, og så vidt, så godt. Men hestehoven stikker jo frem alligevel, for hvorfor finder man på at komme med det forslag nu? Ja, fortælles der, det er, fordi EF har ratifikationen færdig netop nu. Og samtidig: hvorfor kan man ikke engang finde på sådan nogle fornuftige foranstaltninger af sig selv?

Vi vil under forslaget videre behandling

lægge mærke til, hvordan EF-partierne ter sig, og tage vores stilling derudfra.

**Mølgaard (DR):**

Jeg ville egentlig så gerne være positiv over for dette lovforslag, men det falder mig unægtelig svært. Der er tale om en EF-påtvang i retning af, at vi skal tilslutte os den internationale overenskomst om noget, der vist ikke trænger voldsomt stærkt til regulering, og som det i hvert fald i praksis næppe lader sig gøre at regulere, selv om man opbygger en nok så stor administration. Viljen til at administrere og regulere er jo øjensynlig til stede. I lovteksten taler man om kontrolbøger, kontrolapparater og registrering af arbejdstider, hvile- og kørselsperioder m. v. Jeg tror ærlig talt nok, at færdselslovens tale om førerens ansvar kombineret med Christian den Femtes Danske Lovs princip om, at arbejdsgiveren har et ansvar for de ansattes gøren og laden under arbejdet, garderer os så godt, som det er muligt på dette område, og jeg tror ikke, at dette lovforslag bidrager til, at vi kommer ét skridt videre, bortset fra at vi får opbygget nye overflødige administrationer.

Jeg vil med interesse under udvalgsarbejdet, der forestår, bore i, hvor megen ekstra administration dette lovforslag vil medføre.

**Arbejdsministeren (Johan Philipsen):**

Må jeg takke for den altovervejende tilslutning. Jeg gør for en ordens skyld opmærksom på, at dette er et forslag om ændringer af den danske lov om almindelig arbejderbeskyttelse, som danner forudsætning for en senere ratifikation af en fælles europæisk overenskomst, og at dette forslag for så vidt kun har det med EF at gøre, at EF-landene har ønsket at ratificere overenskomsten nogenlunde samlet — af meget naturlige årsager: for at få det til at fungere.

Hr. Aage Frandsen spurgte, om dette er et loft eller en bund under bestemmelserne. Dette er et forslag om en bund, altså minimumsbestemmelser, der gælder for alle lande, som har tilsluttet sig overenskomsten. Men da det er transport på europæiske landeveje, det i hovedsagen drejer sig om, så vil strammere regler efter min opfattelse forudsætte, at praktisk talt alle lande blev enige om at stramme disse regler. Det er

**[Arbejdsministeren.]**

altså intet loft, det er en bund under de europæiske bestemmelser.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til arbejdsmarkedsudvalget. 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 folketingsbeslutning om gennemførelse af en arbejdsmiljøreform [af Erling Dinesen m. fl.].*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXXI) findes i tillæg A. sp. 1865, fremsættelsen i tidenden sp. 2677).

Forslaget sattes til forhandling.

**Arbejdsministeren (Johan Philipsen):**

Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget, har jeg i februar måned udtalt over for arbejdsmarkedsudvalget, at det ikke var muligt at fastsætte nogen endelig termin for fremsættelse af forslag til lov om arbejdsmiljø. Begrundelsen herfor var, at det udkast til lovforslag, som arbejdsrådet havde udarbejdet og sendt til den daværende arbejdsminister i september 1973, ikke blot var en sammenskrivning af de tre hidtidige love, men et forslag, der på en lang række punkter indebar en udgifts- og personalekrævende reform af lovgivningens indhold.

Der er således tale om at lade loven omfatte et større område, så at i princippet alle beskæftigede og i nogle tilfælde også andre risikoudsatte bliver beskyttet. Samtidig gives der loven et videre sigte end hidtil, således at arbejderbeskyttelse ændres til en bred indsats for et sikkert og et sundt arbejdsmiljø. Det indebærer navnlig en øget indsats på det sundhedsmæssige område gennem etablering af bedriftssundhedstjeneste, hel-

tidsansatte arbejdslæger og et arbejdsmedicinsk institut. Virksomhedernes egen indsats søges fremmet ved godkendelse af brandsikkerhedsråd med en særlig konsulent-tjeneste, hvortil der skal kunne ydes stats-tilskud.

Arbejdsrådet havde imidlertid — så vidt jeg forstår i forståelse med ministeriet — undladt at redegøre for forslagets økonomiske og administrative konsekvenser, og et foreløbigt skøn tyder på, at der vil blive tale om endog meget betydelige konsekvenser. Den daværende arbejdsminister, hr. Erling Dinesen, besluttede derfor at lade foretage en nærmere undersøgelse og nedsatte et udvalg med repræsentanter for budgetdepartementet og administrationsdepartementet og anden sagkyndig bistand til at foretage en nærmere udredning af konsekvenserne. Det blev hurtigt klart, at et resultat af dette arbejde, der nødvendigvis måtte omfatte en samlet vurdering af arbejdstilsynets behov for personale og bevillinger, ikke kan forventes at foreligge før tidligst i løbet af april måned.

Jeg håber, at det materiale, der fremkommer, er af en sådan art, at et lovforslag kan gøres færdigt til fremsættelse i folketinget meget snart derefter, og jeg er enig med forslagsstillerne, når de giver udtryk for, at lovforslaget skal frem så hurtigt som muligt. Men lovforslag skal nu engang ledsages af fyldestgørende oplysninger om de økonomiske og administrative konsekvenser, og dette må naturligvis også være tiltældet her.

Selv om en samlet arbejdsmiljøreform har en fremtrædende plads på regeringens arbejdsprogram, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at den løbende forbedring af arbejderbeskyttelsen ikke er sat i stå for at afvente et lovforslag. Jeg kan eksempelvis henvise til de nye initiativer, der allerede er taget til udbygning af sikkerhedsarbejdet i bygge- og anlægssektoren. Et forslag til ændring af arbejderbeskyttelsesloven, så der pålægges bygherren ansvar for samordning af sikkerhedsarbejdet, er fremsat her i tinget, og finansudvalget har netop godkendt en ansøgning fra mig om 30 nye stillinger til en særlig konsulentordning for disse arbejdspladser.

Må jeg til sidst anholde den misforsåelse, som jeg har set udbredt i pressen, at en ny lov med ét slag ville forbedre arbejdsmiljø-