

[Chr. Madsen.]

indgå i den almindelige færdselskontrol på vejene. Jeg ved ikke, om det er tilstrækkeligt; jeg ved ikke, om der er sikkerhed for, om kontrolbogen kan føres eller bliver ført på den rigtige måde, eller om der er muligheder for at føre den på en forkert måde. Jeg ved heller ikke noget bestemt om de midler, de sagkyndige nævner, f. eks. kontrolure til kontrol af, hvornår der køres, og hvor lang tid der holdes hvil; jeg ved ikke, om et sådant automatisk apparat virkelig har nogen betydning eller kan udøve den nødvendige kontrol sammen med kontrolbøgerne; men det er vel spørgsmål, vi kan komme tilbage til i udvalget, hvis arbejdsministeren ikke kan sige noget om det under denne førstebehandling.

Men i forbindelse hermed er der noget, der må have stor interesse for de hjemlige forhold, det er spørgsmålet, om alle vores erhvervschauffører får den hvileperiode, de skal have, og om de kører ud over de tider, der er forsvarlige af hensyn til færdselsikkerheden, og her kommer jo i første række spørgsmålet om minicab'erne ind i billedet, for man ser jo rundt omkring i landet, at en mand forlader sin arbejdsplads og sætter sig i en minicab og kører omtrent hele natten. Jeg ved, at den sag var til behandling engang, i 1953 tror jeg det var, da man foretog en revision af færdselsloven, og da sagde man, hvis jeg husker rigtigt, at ved først givne lejlighed ville man have den sag løst under arbejdsbeskyttelseslovgivningen. Den først givne lejlighed, det er altså 15 år efter, og nu kan vi altså komme til at beskæftige os med sagen her. Jeg har den opfattelse — sådan forstår jeg i hvert fald lovforslaget — at de internationale regler også skal gælde som nationale regler, sådan at man kan undersøge disse forhold med hensyn til al mulig erhvervskørsel i vort land; så har man med andre ord sikkerhed for og i særdeleshed færdselsikkerhed for, at den, der fører et motorkøretøj, får den fornødne hvile.

Ud over disse bemærkninger kan også jeg

på mit partis vegne tilsige en hurtig og villig behandling i det udvalg, der bliver nedsat.

**Kjær Rasmussen:** Forslag til en revision af arbejderbeskyttelseslovgivningen er jo blevet til i samarbejde med arbejdsmarkedets hovedorganisationer inden for arbejdsrådet. Vi kan være tilfredse med, at særlig presserende ændringer er taget ud til forlodsbehandling.

Loven af 31. marts 1953 begrænser ikke den personkreds, som udsættes for ioniserende stråling. Vi undrer os ærlig talt over, at man først nu har fundet det betimeligt at bringe arbejderbeskyttelseslovgivningen i overensstemmelse med den under indenrigsministeriet hørende lovgivning herom. Tidligere tiders røntgenulykker på grund af manglende beskyttelse skræmmer forhåbentlig stadig væk.

Med hensyn til lempelserne af reglerne i § 31 i loven om almindelig arbejderbeskyttelse om natarbejde i bagerier og konditorier, ja, så hersker der enighed blandt fagets hovedorganisationer.

Den tredje ændring går ud på at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med FN-overenskomsten om international transport. Der ligger jo færdselsikkerhedsmæssige motiver bag, og vi synes, det er helt rigtigt konstateret, at også førere af eget lastvognstog har brug for hvilepauser. Det frie initiativ kunne jo ellers her komme til at koste medtrafikanter dyrt.

Nu er det jo ikke det endelige forslag til ændring af lovgivningen, vi har her, men jeg må dog lige tilføje til arbejdsministerens overvejelse, at der i den nye lov gerne må være en bestemmelse om, at tillidsmænd eller andre ansatte ikke fyres, fordi de påberåber sig mangler med hensyn til opfyldelsen af arbejderbeskyttelseslovens bestemmelser eller udtrykker ønske om beskyttelsesforanstaltninger.

Endvidere ville det for os at se være på sin plads, om eventuelle tvister, hvad angår lovfortolkningen, mellem arbejdsgiver og