

Betænkning

over forslag til lov om kontrol med overholdelsen af De europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport.

(Afgivet af arbejdsmarkedsudvalget den 8. november 1972).

Udvalget har holdt 2 møder og gennemgået lovforslaget samt stillet en række spørgsmål til arbejdsministeren, hvis svar på spørgsmålene er optrykt som bilag til betænkningen.

Udvalget bemærker med tilfredshed, at det af arbejdsministerens svar på spørgsmål nr. 1 bekræftes, at de straffe, der er forudset efter lovforslagets § 2, stk. 1, alene er bøder, medmindre der i den enkelte situation er forskyldt højere straf efter den øvrige danske lovgivning.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* med den af arbejdsministeren foreslåede ændring, der alene tilsigter en tydeliggørelse af ikrafttrædelsestidspunktet.

Ændringsforslag.

Af *arbejdsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 3.

Paragraffen affattes således:

„§ 3. Loven træder i kraft den 1. januar 1973.“

Bemærkning.

Ændringsforslaget tager sigte på, at loven får virkning fra den nu fastsatte dato for Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber.

Erik Andersen (Fr.borg amt), **Robert Dalskov Andersen.** **Finn Christensen.** **Søren B. Jørgensen.**
formand.

Risgaard Knudsen, **Otto Mørch.** **Bertel Pedersen.** **Arne Larsen.** **Grete Westergaard.**
næstformand.

Mads Eg Damgaard. **Adam Møller.** **Simonsen.** **Robert Christensen.** **Enggaard.**

Karlskov Jensen. **Erik Hansen** (Nordj. amt). **Valbak.**

Bilag.

Udvalgets spørgsmål til arbejdsministeren og ministerens besvarelser.

Spørgsmål 1:

Hvilket oplysninger kan ministeren give om adgangen til at fastsætte bøder eller andre former for straf for overtrædelse af bestemmelser i forordningerne om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport eller de i henhold hertil fastsatte forskrifter?

Der udbedes herunder oplysninger om de mulige sanktioners art og omfang og om deres anvendelse over for såvel arbejdsgivere som beskæftigede.

Svar:

For så vidt angår spørgsmålet om at fastsætte straf for overtrædelser af Rådsforordningerne om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport, kan det først oplyses, at arbejdsministeriet har nedsat en arbejdsgruppe med den opgave at gennemarbejde alle de spørgsmål, der opstår i forbindelse med de nævnte forordningers ikrafttræden den 1. januar 1973, for så vidt angår dansk landevejstransport til de øvrige EF-medlemsstater. Foruden for arbejdsministeriet selv tæller gruppen repræsentanter for følgende myndigheder:

Justitsministeriet,

Ministeriet for offentlige arbejder,

Rigspolitichefen,

Direktoratet for arbejdstilsynet.

Gruppens formand har opstillet en foreløbig liste over dens arbejdsopgaver, der vedlægges til orientering.*)

Det fremgår heraf, at en af opgaverne vil være at udstede en bekendtgørelse med hjemmel i lovforslagets §§ 1 og 2. Gruppen vil på sit møde den 31. ds. nedsætte en undergruppe med den opgave at udarbejde en sådan bekendtgørelse. Til orientering vedlægges en af gruppens formand udarbejdet liste over emner, der bør behandles ved udarbejdelsen af bekendtgørelsesudkastet.*)

Da udkastet således ikke foreligger endnu, er det ikke muligt at give nærmere oplys-

ninger om dets indhold, men der kan peges på, at de straffe, der er forudset efter lovforslagets § 2, stk. 1, alene er bøder, medmindre der i den enkelte situation er forskyldt højere straf efter den øvrige danske lovgivning (som eksempel kan nævnes det tilfælde, at et færdselsuheld i forbindelse med en overtrædelse af Rådsforordningerne tillige indeholder uagtsom legemsbeskadigelse eller uagtsomt manddrab).

Arbejdsgruppen har indhentet oplysninger fra flertallet af de nuværende medlemsstater om den lovgivning, disse hver for sit område har gennemført af hensyn til anvendelsen af Rådsforordningerne. En endelig gennemgang er endnu ikke foretaget, men der kan foreløbigt oplyses følgende:

Straffe.

Belgien: Fængsel i fra otte dage til seks måneder; bøder fra 50 til 10.000 B frs. Desuden beslaglæggelse, for bestandig eller for begrænset tid, af køretøjet.

Frankrig: Bøder fra 60 til 400 F frs., ved fornyet overtrædelse inden for et år ti dages fængsel og/eller bøder fra 400 til 2.000 F frs.

Den vesttyske forbundsrepublik: Bøder op til 1.000 DM., i visse tilfælde op til 10.000 DM.

Midlertidige forholdsregler.

Den vesttyske forbundsrepublik: I tilfælde af, at et medlem af det medfølgende personale på forlangende af kontrolmyndighederne ikke kan forevise en kontrolbog, eller af, at denne ikke er ført forskriftsmæssigt, kan myndighederne forbyde ham at fortsætte kørselen, indtil manglen er afhjulpet.

Efter de oplysninger, der foreligger for arbejdsministeriet, er det et ønske hos EF-myndighederne, at forordningerne overholdes nøje af hensyn til færdselssikkerheden og arbejderbeskyttelsen, og i hvert fald een af

*) Disse lister er ikke optrykt her.

de nuværende medlemsstater overvåger nøje overholdelsen på sit territorium.

For så vidt angår den personkreds, der vil kunne straffes, vil spørgsmålet blive nærmere overvejet, men der henvises til, at lovforslagets § 2, stk. 2, åbner mulighed for, at der kan pålægges arbejdsgivere bøder for overtrædelser, der begås af deres ansatte, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes dem selv. Bestemmelsen vil tilskynde arbejdsgiverne til at overvåge, at deres personale overholder forordningerne.

Spørgsmål 2:

Påtænker ministeren at fastsætte regler, der er mere vidtgående end de ved forordningerne fastlagte minimumsnormer?

Svar:

Den under arbejdsministeriet nedsatte arbejdsgruppe vedrørende EF-landevejstransport vil optage spørgsmålet til overvejelse, men gruppen har på grund af tidnøden måttet koncentrere sig om de arbejdsopgaver, der trænger sig på som følge af, at Danmark allerede fra den 1. januar 1973 skal overholde EF-reglerne, for så vidt angår den internationale vejtrafik.

Gruppen har fra de fleste af de nuværende medlemsstater indhentet oplysninger om de nationale regler, der er udstedt med henblik på at overholde forordning nr. 543/69. En gennemgang af det hidtil modtagne materiale peger henimod, at flertallet af medlemsstaterne hidtil ikke har fastsat regler, der er videregående end forordningens. Såfremt Danmark derfor ensidigt skulle beslutte sig til at fastsætte f. eks. en lavere længste daglig køretid end 8 timer eller en kortere distance end 450 km, for hvilken der kræves dobbeltbemanding, vil det danske transporterhverv blive stillet ringere i den internationale konkurrence end de tilsvarende erhverv i udlandet.

Da forordning nr. 543/69, for så vidt angår den nationale trafik, først får gyldighed i Danmark fra den 1. januar 1976, har arbejdsgruppen ikke fundet anledning til — og ej heller haft praktisk mulighed for — at overveje, om der er grund til for denne trafik vedkommende at fastsætte strengere regler.

En tjenestemand i arbejdsministeriet havde den 16. oktober 1972 lejlighed til at

føre en uformel samtale med embedsmænd fra Kommissionen, væsentligst om de gældende regler, men også om de ændringsbestemmelser, der påtænkes, og fik herved et meget stærkt indtryk af, at Kommissionen sætter hensynet til færdselssikkerhed og arbejderbeskyttelse så højt, at beskyttelseskravene kan forventes skærpet kraftigt over en 5-års-periode.

Spørgsmål 3:

Påtænker ministeren at gennemføre de af forordningerne nødvendiggjorte regler og bestemmelser fra et tidligere tidspunkt, end Danmark ved sin tiltrædelse af De europæiske Fællesskaber er forpligtet til?

Svar:

For så vidt angår den internationale trafik, finder EF-reglerne anvendelse for de i Danmark indregistrerede køretøjer fra den 1. januar 1973, og det kan ikke anses for hverken nødvendigt eller teknisk muligt at rykke dette tidspunkt frem. For den nationale trafik træder reglerne i kraft den 1. januar 1976, jfr. tiltrædelsesaktens art. 133, Bilag VII, III, nr. 1 og 4.

Som nævnt ad spørgsmål 2 har arbejdsministeriets arbejdsgruppe fundet at måtte koncentrere sig om de danske køretøjer, der udfører international trafik, hvorfor den ikke har kunnet tage problemet op. Der kan dog peges på, at indførelsen af et nyt regelsæt med maksimal køretid, faste hvilepauser og et dybtgående kontrolsystem såvel som opbygningen af et kontrolapparat til overvågning af, at bestemmelserne overholdes, nødvendigvis må kræve, at der gives såvel erhvervets arbejdsgivere som arbejdstagere en rimelig tilpasningstid.

Spørgsmål 4:

Er der i forbindelse med den i 1968 gennemførte revision af den danske arbejderbeskyttelseslovgivning og den i forbindelse hermed skabte hjemmel til fastsættelse af regler (herunder også kontrolregler), der muliggjorde tiltrædelse af AETR-overenskomsten, iværksat et udredningsarbejde med hensyn til disse kontrolreglers indhold, og hvorledes svarer disse regler til de regler og bestemmelser, det vil være nødvendigt at gennemføre i tilslutning til rådsforordning nr. 543/69 m. fl.?

Svar:

FNs økonomiske kommission for Europa (ECE) optog på et relativt tidligt tidspunkt spørgsmålet om at tilvejebringe en fælles-europæisk overenskomst om arbejdsvilkårene i international landevejstransport, og den første overenskomst, der efter for bogstaverne i den franske titel betegnes AETR, blev dateret den 19. januar 1962. Formålet med overenskomsten var formentlig oprindeligt først og fremmest at forhindre den forvridning af konkurrencen, der kan opstå ved, at et land, der har relativt strenge bestemmelser om f. eks. højeste daglige køretid, gennemkøres af køretøjer fra andre lande, der har fastsat mere lempelige regler for deres egne borgere.

Denne overenskomst blev imidlertid aldrig ratificeret af det antal lande, som var fastsat, for at den skulle kunne træde i kraft, og ECE optog derefter et arbejde på at revidere overenskomsten, hvis nye udgave forelå i 1970.

I mellemtiden havde arbejdsministeriet forberedt en dansk ratifikation, idet der ved lov nr. 151 af 8. maj 1968 blev foretaget ændringer i eller tilføjelser til lov nr. 226 af 11. juni 1954 om almindelig arbejderbeskyttelse § 1, stk. 2, § 3, stk. 6, § 31, stk. 4 og 5, og § 34 A. Disse ændringer, der skulle muliggøre udstedelse af danske regler til ikraftsættelse af AETR's bestemmelser i Danmark, er imidlertid i dag ikke fuldt tilstrækkelige, fordi der i slutfasen af ECEs revisionsarbejde, d.v.s. efter lovens vedtagelse, men inden det tidspunkt i 1970, da AETR forelå færdigudarbejdet, var indføjet nye ændringer i overenskomsten, som ikke er dækket af tilsvarende danske lovændringer. Det drejer sig om relativt få og små ændringer, som imidlertid må foretages, før Danmark isoleret set, jfr. nedenfor, kan ratificere AETR; som eksempel kan nævnes, at der i forhold til AETR kun er hjemmel til at foreskrive kontrolbøger, men derimod ikke kontrolapparater.

Spørgsmålet om en dansk ratifikation af AETR har således kun været aktuelt, siden den endelige version forelå i slutningen af 1970. I mellemtiden var spørgsmålet om en dansk indtræden i EF påny begyndt at blive brændende, og da man havde kendskab til, at Rådet allerede ved sin afgørelse af 13. maj 1965 havde udtalt, at medlemslandene

skulle harmonisere deres forskrifter om arbejdsvilkårene inden for transporten, og at Rådet derefter selv den 25. marts 1969 havde udstedt forordning nr. 543/69 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport, der er tilgået udvalget, var det naturligt, at der for arbejdsministeriet aftegnede sig følgende problemstilling:

Hvis Danmark *ikke indtrådte* i EF, måtte det anses for nødvendigt at ratificere AETR, som på dette tidspunkt forventedes ratificeret af i hvert fald det store flertal af samtlige europæiske stater, der er medlemmer af FN, og desuden af Schweiz og Den tyske forbundsrepublik.

Hvis derimod Danmark *indtrådte* i EF, ville Danmark skulle overtage Fællesskabets retsregler, og man forventede, at AETR ville indgå heri, fordi man vidste, at der i Bruxelles var overvejelser i gang om at tillempe forordning nr. 543/69 til AETR. At denne problemstilling var rigtigt opfattet, mente man at se bekræftet deri, at forordning nr. 514/72 af 28. februar 1972, der ændrer forordning nr. 543/69, netop i sine indledende bemærkninger udtaler, at den udstedes for at tilvejebringe overensstemmelse mellem sidstnævnte forordning og AETR og „for at muliggøre indgåelse af denne overenskomst“.

Af citatet fremgår, at EF-landene altså den 28. februar 1972 endnu ikke havde tiltrådt AETR, men at det ville ske. Det skønnes herefter rimeligst at vente og se, om tiltrædelsen ville ske inden Danmarks eventuelle indtræden i EF den 1. januar 1973.

Under den ad spørgsmål 2 nævnte samtale i Bruxelles den 16. oktober 1972 blev det udtalt over for arbejdsministeriets repræsentant, at de nuværende medlemslande har tiltrådt AETR, men endnu ikke ratificeret overenskomsten, og at ratifikationen vil blive foretaget af hver stat for sig.

Arbejdsministeriets tidligere nævnte arbejdsgruppe vedrørende EF-transport har herefter optaget spørgsmålet om dansk ratifikation af AETR, da der er en nær sammenhæng mellem de to regelsæt. Det må forventes, at spørgsmålet kan løses hurtigt og uden vanskeligheder, men som nævnt ovenfor vil det nu være nødvendigt, at der foretages de få ændringer i lov om almindelig arbejderbeskyttelse, der er påkrævet. Der

erindres om den forskel, der ligger deri, at Danmark ved sin indtræden i EF overtager Fællesskabsretten som en del af dansk lovgivning, således at detailregler om f. eks. længste køretid ikke skal gentages i dansk lov eller bekendtgørelse, medens en dansk ratifikation af AETR indebærer, at der ved dansk lov eller bekendtgørelse skal skabes hjemmel til at fastsætte de nødvendige bestemmelser til opfyldelse af overenskomsten.

For arbejdsgruppen bliver problemet derfor at sammenholde forordning nr. 543/69 med AETR og derefter at undersøge, på hvilke punkter denne overenskomst ikke er dækket af lov om almindelig arbejderbeskyttelse.

Spørgsmål 5:

Hvilke konsekvenser vil forordningernes bestemmelser i øvrigt få for den danske arbejderbeskyttelseslovgivning — specielt for indholdet af § 31, stk. 5, i lovbekendtgørelse nr. 297 af 4. juli 1968?

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 4, idet det, for så vidt angår specielt bestemmelsen i lov om almindelig arbejderbeskyttelse § 31, stk. 5 (og de andre bestemmelser i nævnte lov, der er opregnet i besvarelsen af spørgsmål 4), bemærkes, at det principielt vil være nødvendigt at opretholde (og som anført foran også udbygge) de regler i loven, der tager sigte på international vejtransport, fordi de skal afgive lov hjemmel for de bekendtgørelser, det skønnes nødvendigt at udstede af hensyn til dansk ratifikation af AETR.

Det er ikke i øjeblikket muligt at angive, hvilke yderligere konsekvenser der vil opstå, idet det vil kræve indgående juridiske overvejelser; spørgsmålet er optaget på den nævnte arbejdsgruppes arbejdsprogram.

Spørgsmål 6:

Kan ministeren give nærmere oplysninger om det i punkt 5 i ministerens notat af 11. oktober omtalte forslag om forbud mod anvendelse af akkordlønning inden for vejtransport?

Svar:

EF-kommissionen har den 24. juli 1972

forelagt Rådet et forslag til tilføjelser til forordning nr. 543/69. Det hedder heri i indledningen:

„Det er ubestrideligt, at et tilsagn om ydelse af præmiering i forhold til tilbagelagt vejstrækning og befordret godsmængde frembyder et incitament til at køre med en høj hastighed, som — på grund af den nervøsitet, som den resulterer i — fører til overtræthed og — på lang sigt — til en tidlig invaliditet. Desuden kan præmieringen øve en svær indflydelse på færdselsikkerheden. Disse metoder må derfor forbydes.“

Kommissionen foreslår herefter, at der i forordning nr. 543/69 indsættes en ny artikel 12 quater af følgende ordlyd:

„Det er forbudt at aflønne kørselspersonalets medlemmer på grundlag af de tilbagelagte strækninger og/eller mængden af det befordrede gods.“

Ved den ad spørgsmål 2 nævnte samtale i Bruxelles er det klart blevet tilkendegivet, at Danmark vil blive medinddraget i det videre arbejde med dette ændringsforslag.

Et tilsvarende forbud er i øvrigt fra den 1. oktober 1971 indført i Den tyske forbundsrepublik ved lov af 30. marts 1971.

Spørgsmål 7:

Kan de i bemærkningerne til lovforslaget omtalte kontrolapparater konstrueres således, at det ikke er muligt at manipulere med dem?

Svar:

Den under arbejdsministeriet nedsatte arbejdsgruppe vedrørende EF-landevejstransport har den 26. oktober 1972 overværet en demonstration på 2½ time af et europæisk fremstillet kontrolapparat, der anvendes i vidt omfang i en række lande. (Arbejdsministeriet er underhånden vidende om, at netop dette fabrikat nyder den største anseelse blandt embedsmænd i Kommissionen).

Det fremgik af demonstrationen, at det er muligt at foretage forskellige indgreb i apparatet.

Da imidlertid producenten er helt på det rene med, af hvilke grunde og på hvilke måder indgreb kan foretages, er der taget hensyn hertil ved konstruktionen. En åbning af den del af apparatet, der indeholder drivværket, aktiverer således en skrivestift,

der afsætter et bestemt mærke på det døgnkontrolblad („diagramskive“), der er indlagt i kontrolapparatet. Det er herefter muligt inden for et spillerum af 5 minutter at fastslå, på hvilket (hvilke) klokkeslæt apparatet har været åbnet. I andre situationer kan det tænkes, at en af de i kontrolapparatet indbyggede skrivestifter søges blokeret; i så fald vil den komme til at aftegne en kurve på diagramarket, der er så ukarakteristisk i forhold til den kurve, der aftegnes ved normal kørsel med et normalt fungerende kontrolapparat, at et kontrolpersonale, der har erfaring i aflæsning, straks vil kunne se, at der er manipuleret med apparatet. Drejer det sig om indgreb, der foretages for at tilsløre, hvor lang en distance der er kørt, vil

denne, selv om den ikke registreres på diagramskiven, fremgå af den kilometertæller, der er indbygget i apparatet. Endelig har producenten oprettet et centralt undersøgelseslaboratorium, der råder over videnskabeligt udstyr til afsløring af fejl, hvad enten de er begået bevidst eller ubevidst; laboratoriet, der har foretaget over 30.000 analyser af diagramskiver, kan i givet fald rekonstruere en vogns virkelige bevægelser og hastighed, uanset hvad diagramskiven måtte vise.

Det var arbejdsgruppens indtryk, at i hvert fald for så vidt angår dette kontrolapparat er sikkerhedsforanstaltningerne så gode, at man kan have fuld tillid til det.