

Herom stillede et flertal i trafikkommissionen af 1936 følgende forslag: Føreren skal endvidere — bortset fra statens og kommunernes tjenestemænd og forsåvidt det ikke drejer sig om tilladelsens indehaver eller en arbejdsleder i et selskab — være underkastet bestemmelserne i de mellem de pågældende arbejdsgivere og chauffører gældende lokale overenskomster med hensyn til arbejdstid og arbejssløn, eller hvor sådan overenskomst ikke foreligger, de mellem arbejdsgiverne og chaufførerne almindelig gældende overenskomster. Til begrundelse af forslaget udtaltes i kommissionens bemærkninger:

„Det er i så henseende oplyst overfor kommissionen, at chauffører har været lønnet med så ringe en løn som 25 kr. om måneden foruden kost og logis, men under kommissionens rejser til de forskellige amter har man fået det indtryk, at vognmændene dels har sluttet, dels er i gang med at slutte overenskomst med chaufførerne om betaling af løn efter de mellem arbejdsgivere og chauffører almindelig gældende overenskomster. Med hensyn til arbejdstiden bemærkes, at kommissionen har haft lejlighed til at gøre sig bekendt med forskellige rapporter og udskrifter af retsprotokoller, hvoraf fremgår, at politiet har antruffet chauffører, der har været i uafbrudt aktivitet i over et døgn, og det kan forekomme, at der antræffes chauffører, som på grund af for lang arbejdstid befinder sig i en sådan træthedstilstand, at det må anses for uforvarligt, at de kører motorlastvogn.“

Selv venstres og de konservatives repræsentanter i kommissionen, der ikke kunne gå med til flertallets forslag, indrømmede, at der måtte sættes en grænse for chaufførernes arbejdstid, og stillede forslag om en sådan.

Det er som allerede nævnt vor bestemte opfattelse, at forslaget ophøjelse til lov yderligere vil forværre trafiksituationen, og vi tager ikke i betænkning at erklære, at vi hellere ser, at loven af 1927 trods dens store mangler fortsætter uændret, idet den både er mere klar og konsekvent i sin opbygning og åbner bedre muligheder for at skabe et nødtørftigt samarbejde mellem trafikmidlerne end dette lovforslag.

Hertil kommer, at lovforslagets gennemførelse vil fremkalde det falske indtryk, at vi nu her i landet har fået en trafiklov, som er tilpasset efter forholdene, og at man derfor ikke foreløbig behøver at beskæftige sig med dette spørgsmål. Også udfra dette synspunkt vil det være i allerhøjeste grad beklageligt, om lovforslaget blev fremmet uden ændringer, der tilvejebringer nøje overensstemmelser med de af trafikkommissionen af 1936 foreslåede retningslinier for en trafikkoordinering. Vi skal sluttelig bede om foretræde for mundtlig at begrunde vore synspunkter.

Med agtelse

for Transportorganisationernes trafikudvalg

(Navn),
sekretær.