

### Bilag 8.

#### LANDSFORENINGEN DANSKE VOGNMÆND

Den 20. marts 1971.

Landsforeningen Danske Vognmænd, der er hovedorganisation for ca. 7.000 lastbilvognmænd med ca. 15.000 lastvogne, skal i anledning af det foreliggende forslag udtale, at man i det hele må stille sig afvisende over for forslaget.

Det foreliggende lovforslag sigter ensidigt mod, at erhvervslivet skal bære alle byrder, ligesom man tilsyneladende gennem stærke restriktioner sigter mod fortsat at hindre, at selvstændigt erhvervsdrivende økonomisk følger med de øvrige samfundsgrupper.

Denne målsætning vil ramme vognmandserhvervet urimelig hårdt, idet indtjeningen inden for store dele af erhvervet er endog særdeles beskedent, hvilket er fastslået ved flere af monopoltilsynet foretagne undersøgelser.

Hertil kommer, at en vis afmatning i den økonomiske aktivitet overflødig gør så vidtgående indgreb. Man kunne utvivlsomt uden vanskeligheder have nået rimelige resultater ved en vis revision og ajourføring af den egentlige monopollov.

For så vidt angår vognmandserhvervets særlige forhold, skal man indledningsvis bemærke, at de af vognmandserhvervet anvendte kørselspriser også i hele perioden siden afslutningen af 2. verdenskrig har været underkastet monopoltilsynets løbende kontrol.

Siden begyndelsen af 1960'erne har man anvendt et system af organisationsmæssigt fastsatte vejledende priser for vognmandskørsel. Disse takster udarbejdes af landsforeningen, men kan ikke sættes i kraft, forinden monopoltilsynets godkendelse foreligger. Ændringer i taksterne som følge af omkostningsforhøjelser i det foregående halvår er normalt gennemført pr. 1. marts og pr. 1. september. Men de ønskede ændringer har som nævnt på forhånd skullet

godkendes af monopoltilsynet, der har krævet et meget omfattende kalkulationsmateriale forelagt, som monopoltilsynet meget nøje har efterkontrolleret.

Det skal i denne forbindelse fremhæves, at det som følge af konkurrenceforholdene inden for erhvervet ikke i praksis er muligt for den enkelte vognmand at forhøje sine takster udover, hvad monopoltilsynet har godkendt.

For så vidt angår vognmandserhvervet, er der derfor ingen saglig begrundelse for at ændre den hidtil fulgte praksis.

Til de enkelte paragraffer skal man tillade sig at knytte følgende bemærkninger.

*Ad § 6 vedrørende erhvervsmæssig levering af tjeneste- og transportydelser.*

Lovforslagets § 6, stk. 1, indeholder en generel beføjelse for monopoltilsynet til at gennemføre prisstop,

begrænse forhøjelser af de gældende priser, eller

fastsætte maksimalpriser.

Da der ikke er givet monopoltilsynet nærmere retningslinier for administrationen af lovforslagets § 6, er det nærliggende at antage, at man direkte eller analogt vil bringe de i lovforslagets § 5, stk. 1, omhandlede kalkulationsregler i anvendelse også på transportområdet.

I § 5, stk. 1, angives, hvilke forhøjelser der kan gennemføres i de den 28. februar 1971 lovlige priser.

Af § 5, stk. 1, punkt 5, fremgår, at lønstigninger, hvis størrelse er fastlagt ved ordinært fornyede kollektive overenskomster, kan indregnes.

En bogstavmæssig fortolkning af denne bestemmelse skulle føre til, at den vognmand, der ikke beskæftiger fremmed arbejdskraft, men selv kører sin vogn, ikke