

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.?