

*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