

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 lov bekendtgørelse 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,