

København, den 8. december 1976

Til medlemmerne af
Folketingets Markedsudvalg

8 DEC. 1976

Vedrørende EF-transportministerrådsmødet den 16. ds.

(Ændring af Forordning nr. 543/69 om køre- og hviletidsbestemmelser for landevejstransport).

Undertegnede organisationer, der gennem den etablerede procedure for fastsættelse af danske standpunkter i EF-sammenhæng er vidende om, at Regeringen på Markedsudvalgets møde den 9. ds. vil forelægge sit forhandlingsoplæg til ovennævnte Ministerrådsmøde, ønsker på denne måde at henlede Deres opmærksomhed på to forhold i oplægget, som vi af såvel principielle som helt praktiske og økonomiske årsager ikke finder at kunne leve med.

Sagens baggrund er følgende:

Forslaget til revideret forordning vedrørende køre- og hviletidsbestemmelser i landevejstransport er på grund af sagens komplicerede karakter løbet ind i så alvorlige vanskeligheder, at der ikke er udsigt til en løsning i en nærmere fremtid. For at komme videre med sagen har det hollandske formandskab derfor besluttet, at man på Ministerrådsmødet (Transport) den 16. ds. skal tage stilling til visse principspørgsmål vedrørende indholdet af den forventede nye forordning. Såfremt der opnås enighed om disse principspørgsmål er der skabt et grundlag for udarbejdelse af et nyt ændringsforslag. De rejste spørgsmål har været drøftet herhjemme mellem centraladministrationen og arbejdsmarkedets parter, hvorunder der er blevet opnået enighed om den danske indstilling vedrørende alle problemer med undtagelse af to:

- a. totalt forbud mod aflønning pr. km eller pr. ton og mod præmier eller tillæg til lønnen pr. km eller pr. ton
- b. indførelse af begrebet rådighedstid.

Ad a.

De berørte fagforbund går ind for et totalforbud uden undtagelser mod enhver form for aflønning, der helt eller delvis er baseret på transporteret godsmængde eller vejlængde.

Fra arbejdsgiverside kan et forbud kun accepteres, såfremt der tilføjes, at forbudet ikke gælder for de nævnte aflønningsformer, såfremt disse ikke bringer færdselssikkerheden i fare. Kun med denne tilføjelse vil de i Danmark kendte aflønningsformer i praktisk talt alle chaufføroverenskomster kunne fortsætte.

Dette spørgsmål har iøvrigt igennem lang tid været diskuteret både i EF-regie og mellem centraladministrationen og arbejdsmarkedets parter på nationalt plan. Det har hidtil igennem disse drøftelser og den tekst, der har været forelagt parterne, været vore organisationers klare opfattelse, at det nævnte forbud alene skulle være gældende, hvor trafikikkerheden bringes i fare. Organisationerne (arbejdsgiversiden) har da også tilkendegivet, at forbudet kan accepteres under denne forudsætning.

Vi gør opmærksom på, at et totalforbud som det nævnte savner enhver saglig begrundelse, idet der hverken er bevis eller formodning for, at de traditionelle danske overenskomst-aflønningssystemer overhovedet kan rumme nogen fare for f.eks. færdselssikkerheden. Overtrædelser af reglerne om f.eks. hastighed og (over)læs må løses ved håndhævelse af færdselsloven og ikke gennem forbud af den påtænkte art. Hertil kommer, at der gennem reglerne om daglig og ugentlig køretid samt placering af pauser allerede er taget hensyn til trafikikkerheden.

Det rejste spørgsmål må vi betragte med den største alvor på baggrund af de eksisterende forhold på det danske transportmarked, hvor chaufføraflønningen i væsentlig grad bygger på aflønningsformer, der ganske enkelt vil blive afskaffet i tilfælde af et totalforbud. Med de nylige problemer på transportområdet i frisk erindring og i forventning om særdeles vanskelige forhandlinger i forbindelse med overenskomstfornyelsen til foråret, vil det være en yderligere kom-

plicerende faktor for en heldig afslutning på forhandlingerne, såfremt problemet vedrørende de hidtil gældende aflønningssystemers totale afskaffelse skulle indgå i drøftelserne.

Ad b.

Vi er principielt imod indførelse af begrebet rådighedstid, der på en urimelig og overflødig måde vil komplicere de i forvejen vanskeligt overskuelige regler i EF's køre- og hviletidsbestemmelser. Det er vor opfattelse, at de gældende regler om køre- og hviletider på en endog meget håndfast måde begrænser køretiden og sikrer chaufførernes hviletid.

Hertil kommer, at det må befrygtes, at indførelse af rådighedstid vil være første skridt i EF-regie mod fastlæggelse af den ugentlige arbejdstid. Dette må vi vende os imod, dels af ovennævnte grunde, dels ud fra en sikker formodning om, at en evt. rådighedstid vil medføre en ikke uvæsentlig begrænsning i den i dag mulige arbejdstid i henhold til den danske arbejderbeskyttelseslovgivning.

For god ordens skyld undlader vi ikke at gøre opmærksom på, at den mellem de berørte organisationer indgåede aftale om den nu gældende EF-forordnings ikrafttræden i Danmark - med de fornødne tilpasninger - pr. 1. februar 1977 ikke er berørt af ovenstående.

Hvad der nu skal tages stilling til, er indholdet af de ændringer til den gældende forordning, som på et senere tidspunkt skal træde i kraft i hele EF-området.

DANSK ARBEJDSGIVER-
FORENING

DANSKE VOGNMÆNDS-
ARBEJDSGIVERSAMMENSLUTNING

SAMMENSLUTNINGEN
AF LANDBRUGETS
ARBEJDSGIVERFORE-
NINGER

