

[Justitsministeren]

politimæssige beføjelser. I den forbindelse må det understreges, at politiet nøje følger vagtselskabernes virksomhed, og der vil blive skredet ind, hvis selskaberne påtager sig opgaver, som efter lovgivningen udelukkende skal varetages af politiet, eller hvis selskaberne eller disses ansatte i øvrigt har overtrådt straffelovgivningen.

Jeg kan endvidere oplyse, at jeg fra formanden for Dansk Funktionærforbund har modtaget en henvendelse om nogle spørgsmål i relation til private vagtselskaber, herunder spørgsmålet om indførelse af kvalifikationskrav m.v. til personer, som udøver vagtvirksomhed.

Denne henvendelse samt de oplysninger, som modtages fra politiet, vil indgå i mine overvejelser ved den endelige stillingtagen til det rejste spørgsmål.

Spm. nr. 1261

Til *arbejdsministeren* (8/9 80) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Er ministeren enig i den kritik, EF-Kommissionen ved kommissær Burke har rettet mod Danmark i en udtalelse af 12. juni 1980 angående minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej, og – hvis ministeren er enig – vil man da fra dansk side ændre den gældende bekendtgørelse på området?«

Begrundelse

Er uddannelsen af chauffører i Danmark så dårlig, som kommissær Burke peger på i ovennævnte udtalelse, vil spørgeren opfordre ministeren til hurtigst muligt at udsende en ny bekendtgørelse eller tage initiativ til ny og bedre dansk lovgivning på området.

Besvarelse (24/9 80):

Arbejdsministeren (Svend Auken):

På grundlag af forhandling med justitsministeren og en udtalelse fra arbejdstilsynet kan jeg oplyse, at den omhandlede udtalelse af 12. juni 1980 fra EF-Kommissionen drejer sig om de foranstaltninger, der fra dansk side er truffet for at opfylde Rådets direktiv 76/914/EØF af 16. december 1976 om minimumsniveauet for uddannelse af visse førere af køretøjer i transport ad landevej.

Ved forhandlinger mellem justitsministeriet og arbejdsministeriet fandt man, at flere af direktivets krav til uddannelse af de omhandlede førere allerede var opfyldt ved justitsministeriets bekendtgørelse om kørekort, som senest er udsendt som justitsministeriets bekendtgørelse nr. 144 af 15. april 1977. Man blev endvidere enige om, at direktivets øvrige krav måtte anses som krav om yderligere erhvervsuddannelse, der skulle opfyldes i arbejdsministeriets regie, hvilket skete med arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 450 af 31. oktober 1979 om uddannelse efter arbejdsmiljøloven af visse førere af køretøjer.

Ved oversendelsen af de danske gennemførelsesdokumenter til EF-Kommissionen er der ved en fejl ikke henvist til justitsministeriets kørekortbekendtgørelse, men alene til arbejdsministeriets supplerende bekendtgørelse. Jeg kan derfor godt forstå, at Kommissionen har fundet adskillige mangler i forhold til direktivets krav.

Ved de to nævnte bekendtgørelser er direktivets intentioner som nævnt gennemført i Danmark, men jeg kan ikke udelukke, at en enkelt detalje ikke er opfyldt helt korrekt. Dette vil blive opklaret ved en kommende forhandling med EF-Kommissionen, og i givet fald vil den nødvendige ændring blive gennemført.

Spm. nr. 1262

Til *ministeren for offentlige arbejder* (8/9 80) af:

Ib Christensen (DR):

»Ager ministeren at stoppe lyntogslinjerne nord for Århus?«

Begrundelse

Ifølge dagspressen (f. eks. Berlingske Tidende den 7. september) har DSB planer om at begrænse lyntogslinjerne til to, en linje København–Odense–Århus og en linje København–Esbjerg, det vil sige, at linjerne indstilles til Frederikshavn, Struer og Sønderborg.

Det må umiddelbart forekomme helt urimeligt, at store øst- og nordjyske byområder som Randers og Ålborg med deres oplande fratages lyntogslinjer, og at rejsende til og fra disse områder udsættes for den serviceforrin-