

forbindelse med den nye køreplan har fået forlænget rejsetiden med flere minutter dagligt.

Svar (11/7 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I forbindelse med køreplansskiftet den 17. juni 2001 har DSB haft usædvanligt store problemer med regulariteten på kystbanen, primært på grund af tekniske fejl på Øresundstogene og mangel på lokoførere. Der har således været tale om mange aflysninger og store forsinkelser både på kystbanen og over Øresund. I den forbindelse har DSB helt ekstraordinært valgt at kompensere de daglige rejsende på kystbanen (og over Øresund) i form af 14 dages forlængelse af deres månedskort, noget DSB ikke er forpligtet til i kontrakten med staten. Der er således tale om et rent forretningsmæssigt tiltag fra DSB's side i denne helt ekstraordinære situation.

Til gengæld indeholder kontrakten et minimumskrav for regulariteten på 90 pct. rettidige tog. Såfremt DSB ikke er i stand til at realisere dette, skal DSB betale en bøde til staten på op til 20 mio. kr. pr. år afhængig af forsinkelsernes omfang. De indbetalte bøder anvendes primært til foranstaltninger, der forbedrer kundebetjeningen og regulariteten.

Jeg finder det i øvrigt langt mere relevant, at staten bruger penge på en forbedret regularitet og kundebetjening frem for gratisrejser for pendlere. På den baggrund vil jeg ikke tage initiativ til, at staten skal finansiere, at pendlere fra Storstrøms- og Vestsjællands amter får et lignende tilbud.

Spm. nr. S 3238

Til trafikministeren (11/7 01) af:

Klaus Kjær (DF):

»Hvad kan ministeren oplyse om de ændrede regler for, hvornår man skal have vognmandstilladelse, herunder om ministeren finder det rimeligt, at folk, der har arbejdet i branchen i mange år, nu skal på kursus for at lære at drive vognmandsforretning?«

Begrundelse

Ifølge et EU-regulativ ændres reglerne for vognmandstilladelser, og der kræves nu tilladelse til at køre med en lastbil over 3,5 tons. Spørgeren er uforstående overfor, at eksisterende vognmænd også skal på et i øvrigt kostbart kursus til ca. 30.000 kr. for at lære at drive vognmandsforretning, eftersom de har gjort det i, for manges vedkommende, flere år.

Svar (18/7 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I Rådets direktiv 98/96/EF af 1. oktober 1998 om ændring af direktivet om adgang til erhvervet godstransport ad landevej m.v. blev tilladelseskravet fra den 1. oktober 1999 – med Danmarks støtte – udvidet til at omfatte vognmænd med køretøjer og vogntog mellem 3,5 og 6 tons. Direktivet indeholder endvidere krav om, at tilladelsesindehaverens faglige kundskaber dokumenteres ved en obligatorisk prøve.

Formålet med ændringen var at øge færdselsikkerheden, miljøbeskyttelsen og den erhvervs-mæssige ansvarlighed samt generelt at højne standarden af vognmandsfagets faglige niveau ved blandt andet at skabe et fælles uddannelsesniveau.

I forbindelse med ændringen af tilladelseskravet blev der indført en overgangsordning for vognmænd med køretøjer mellem 3,5 – 6 tons tilladt totalvægt. Disse vognmænd fik udstedt en tilladelse for tre år begrænset til kørsel med køretøjer i ovennævnte vægtklasse. Vognmanden skulle opfylde lovgivningens krav til økonomi, vandel og restancer til det offentlige og skulle i løbet af denne treårige periode opfylde lovgivningens krav til faglige kvalifikationer, herunder eksempelvis gennemføre et godkendt vognmandskursus.

Der er i § 6, stk. 2, i godsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 188 af 20. marts 2000) adgang til at fritage en ansøger for at gennemføre kurset, såfremt vedkommende dokumenterer igennem de seneste fem år op til ansøgningstidspunktet at have haft en stilling med overordnede funktioner i en godstransportvirksomhed, herunder været selvstændig vognmand med små lastbiler. Det er dog en betingelse, at ansøgeren består samme prøve som de ansøgere, der har gennemført kurset. Denne kvalificerende prøve koster ca. 5.000 kr.