

[Pia Christmas-Møller]

Såvel den lange ventetid som den tilsyneladende bureaukratiske og uforståelige håndtering af dispensationsmulighederne virker generelt helt urimelig – specielt for den enkelte medarbejder og virksomhed.

Svar (6/4 90):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Jeg har fået oplyst, at Arbejdstilsynet gennem sin administration af dispensationsordningen har mærket, at der er et øget behov for dispensationer. Presset på Arbejdstilsynets kredse har derved været så stort, at der i nogle tilfælde er blevet givet dispensation, hvor dispensation ikke ville være blevet givet for 1-2 år siden.

Derfor har direktoratet indskærpet over for kredsene, at den hidtidige praksis for meddelelse af dispensation ikke må ændres.

Det har bl.a. i den hidtidige praksis været således, at der blev givet tidsbegrænset dispensation fra certifikatkravet, indtil en medarbejder kunne komme på certifikatgivende kursus, dog højst i 6 måneder fra dispensationens dato.

Direktoratet for Arbejdstilsynet har anført, at det af sikkerhedsmæssige grunde må anses for særdeles uheldigt, hvis der ved administrationen af dispensationsordningen skal tages selvstændigt hensyn til den ventetid, der måtte være nødvendig for en ansøger, uanset om ventetiden er kort eller lang.

Jeg kan tilslutte mig Arbejdstilsynets indskærpelse af, at hidtidig praksis skal opretholdes.

Vedrørende ventetiderne til AMU's truckførerkurser har Arbejdsmarkedsstyrelsen oplyst, at det trods gentagne kraftige udvidelser af uddannelseskapaleteten inden for gaffeltruckområdet, efter at certifikatorordningen trådte i kraft, dels gennem store udstyrsinvesteringer og dels gennem en forkølelse af uddannelsesvarigheden ikke er lykkedes Arbejdsmarkedsstyrelsen at nedbringe ventetiderne til kurserne. Der er tværtimod en tendens til, at ventetiden stiger. Der er således p.t. en ventetid på flere AMU-centre i størrelsesordenen 1½-2 år for arbejdsgivertilmeldte deltagere.

Det stigende uddannelsesbehov skyldes angiveligt, at gaffeltruck og gaffelstablere har fået en bredere anvendelse i produktionsforløbet ude på virksomhederne, samt at også mindre virksomheder anskaffer sig gaffeltruck. Virk-

somhederne skal selvfølgelig have mulighed for at få uddannet deres medarbejdere, men truckføreruddannelsen er netop et eksempel på et kursus, hvor det er rimeligt at diskutere, om ikke virksomhederne bør være medfinansiererne.

Jeg har netop bedt Uddannelsesrådet (ved LO og DA) om at deltage i et udvalgsarbejde, der dels skal gennemgå mulighederne for at effektivisere arbejdsmarkedsuddannelserne og dels skal overveje, hvorledes en øget virksomhedsbetaling mest hensigtsmæssigt kan udformes.

Jeg forventer, at effektiviseringsbestræbelserne gør det muligt at øge kursusudbudet og hermed få påbegyndt en afvikling af ventelisterne. Jeg forventer endvidere, at medfinansiering fra virksomhederne vil sikre en bedre uddannelsesprioritering og derigennem fremover vil skabe en bedre balance mellem efterspørgslen og kursusudbudet.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Arbejdsmarkedsstyrelsen i forbindelse med den konkrete sag har oplyst, at Karsten Vilsen ikke kunne deltage på et tilbudt kursus i april 1990, men nu i stedet er tilmeldt et kursus i maj 1990.

Spm. nr. S 704

Til trafikministeren (26/3 90) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren afkræfte eller bekræfte, at DSB vedrørende færgeoverfarterne Gedser-Warnemünde og Rødby-Puttgarden er i færd med at indgå aftaler om oprettelse af et selskab eller om privatisering?

Begrundelse

Det har vakt en del forundring i danske faglige kredse, at den tyske organisation er underrettet om forberedelser til en ny form for fællesskab til besejlingen af de to nævnte ruter, hvilket ikke er danskerne bekendt.

Svar (2/4 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

For så vidt angår færgeoverfarten Gedser-Warnemünde kan jeg afkræfte, at DSB er i færd med at indgå aftaler om oprettelse af et selskab eller om privatisering.