

Spørgeren finder det stærkt kritisabelt, at en række danske chauffører er i fare for at miste deres job på grund af det EU-direktiv, der træder i kraft pr. 1. juli 1996.

Ministeren bør efter spørgerens opfattelse straks skaffe sig et overblik over, hvilke muligheder Danmark har for at få ændret det pågældende direktiv og orientere interesserede parter, der af gode grunde føler sig utrygge ved det nye tiltag.

### Svar (30/4 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg kan bekræfte, at Rådets direktiv 91/439/EØF – det såkaldte 2. kørekortdirektiv – som skal træde i kraft den 1. juli 1996, blandt andet indeholder bestemmelser om krav til syn.

Jeg har imidlertid ikke har noget kendskab til, hvorvidt nogen danske chauffører risikerer at miste deres arbejde eller ej som følge af direktivet, men chaufførerne skal som alle andre leve op til de regler, herunder de helbredsmæssige krav, der vil blive stillet til personer, der efter den 1. juli 1996 anmoder om udstedelse eller fornyelse af kørekort.

Om direktivets helbredskrav og deres gennemførelse i dansk ret tillader jeg mig at henvise til mine besvarelser af 5. marts 1996 af spørgsmål nr. S 1506 og S 1507 stillet den 22. februar 1996 af MF Jan Køpke Christensen.

Jeg kan yderligere oplyse, at repræsentanter for EU-medlemsstaterne, herunder Danmark, nu støtter et nyt forslag fra Kommissionen om at lempe direktivets krav til brillestyrken fra +/-4 til +/-8.

Baggrunden herfor er, at det i dag – i modsætning til i 1991, da direktivet blev vedtaget – er muligt at lave meget stærke brilleglas, som samtidig dels er lette, dels så tynde, at der ikke optræder billedforvrængninger yderst i synsfeltet eller optiske farvespredninger.

Endelig kan jeg fremhæve, at den praktiske gennemførelse af helbredskravene for tiden er genstand for drøftelse mellem Færdselsstyrelsen og Sundhedsstyrelsen. I den forbindelse vil der naturligvis også ske en nærmere belysning af de forskelle, som direktivet måtte komme til at indebære med hensyn til helbredskravene i forhold til de nugældende ordninger. Jeg har således henledt Færdselsstyrelsens opmærksomhed på behovet for, at der blandt andet i relation til vognmandsbranchen sker den bedst mulige

information om rækkevidden og betydningen af de nye regler i forbindelse med iværksættelsen af disse.

### Spm. nr. S 2034

Til erhvervsministeren (22/4 96) af:

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

»Vil ministeren give en vurdering af, hvorledes man har behandlet spørgsmålet om offentligt udpegede bestyrelsesmedlemmers ansvar i andelskasser og lignende?«

### Begrundelse

I forbindelse med en konkret sag vedrørende Højderyggens Andelskasse, der er erklæret konkurs, er der efterfølgende rejst sag over for andelskassens bestyrelse for at få bestyrelsen gjort ansvarlig for svigt.

I bestyrelsen har bl.a. været en repræsentant for det offentlige, som har været udnævnt efter indstilling af Nørre-Snede Kommune af den daværende industriminister.

Spørgeren ønsker med denne sag som udgangspunkt at få ministerens vurdering af, hvorledes man har behandlet offentligt udpegede bestyrelsesmedlemmers ansvar. Herunder hvorledes dette har ændret sig efter de sidste års ændringer i lovgrundlaget for bestyrelsesmedlemmers ansvar.

Endelig ønsker spørgeren at få oplyst, såfremt der ikke foreligger sager, som egentlig har afprøvet praksis på dette område, at få ministerens vurdering af muligheden for, at der eksempelvis på baggrund af det her i begrundelsen anførte eksempel vil komme en sag, som vil afklare de principielle spørgsmål.

### Svar (30/4 96)

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Da Folketinget i 1973 indførte ordningen med offentlige repræsentanter i alle banker og sparekasser, blev der lagt stor vægt på, at de skulle have samme pligter og rettigheder som de øvrige bestyrelsesmedlemmer. Dette princip blev fastholdt, da ordningen blev udvidet til også at omfatte andelskasser og senere også livs- og pensionsforsikringsaktieselskaber.