

Man må derfor formode, at myndighederne, hvor der allerede er afsagt dom eller bliver det i nærmeste fremtid, ikke har mulighed for at fremlægge det korrekte bevismateriale, og at dommen derfor kan blive afsagt på et for løst grundlag.

Svar (13/1 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Indledningsvis bemærkes, at reglerne om køre- og hviletid er fastsat i Rådets forordning nr. 3820/85/EØF om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport. Medlemsstaterne kan for så vidt angår indenlandsk kørsel gøre undtagelser fra visse transporter. Disse undtagelser er fastsat i Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport, tillige med straffebestemmelser for overtrædelse af reglerne.

Administrationen af reglerne overgik pr. 1. januar 1994 til Trafikministeriets ressort, således at virksomhedskontrollen udføres af Færdselsstyrelsen, medens vejkontrollen fortsat udføres af politiet.

Der har indenfor de seneste år været foretaget begrænsede undersøgelser i kommissionsregi vedrørende anvendelsen af køre- og hviletidsreglerne i de enkelte medlemslande. Disse undersøgelser, der bl.a. har skullet belyse behovet for reviderede regler, har dog ikke ført til konkrete initiativer fra Kommissionens side.

På transportministerrådsmødet den 11. december 1997 blev spørgsmålet om køre- og hviletidsreglerne – på grundlag af et fransk memorandum – imidlertid genstand for en overordnet drøftelse. På grundlag af drøftelserne vedtog Rådet et sæt konklusioner.

Det fremgår bl.a. heraf, at

- Rådet noterer sig, at Kommissionen i begyndelsen af 1998 vil fremsætte forslag til ændring af forordning 3820/85 med henblik på at indføre nye bestemmelser vedrørende en begrænsning af den maksimale køretid pr. dag, uge og 14 dage og vedrørende lastning og losning, samt ensartede det giver tilsagn om at behandle sådanne forslag hurtigst muligt, og at
- Rådet opfordrer Kommissionen til hurtigst muligt at gøre status over den kontrol, der foretages med henblik på at bringe forordning 3820/85 og forordning 3821/85 om fart-

skrivere i anvendelse, så man kan fastslå, om forordningerne er effektive, samt til i givet fald at foreslå Rådet ændringer til direktiv 88/599 af 23. november 1988 om standardkontrolprocedurer for gennemførelse af de to nævnte forordninger, navnlig med henblik på at medtage bedste praksis, når det gælder kontrol.

Jeg finder det af stor færdselsikkerhedsmæssig betydning, at der er effektive og klare køre- og hviletidsregler. Jeg ser således frem til Kommissionens forslag og den efterfølgende behandling af dette, som vognmandsorganisationerne og Specialarbejderforbundet i Danmark vil blive inddraget i.

Spm. nr. S 867

Til skatteministeren (18/12 97) af:

Erik Jacobsen (V):

»Vil ministeren tage initiativ til at fritage Sønderborg Lufthavn fra de bebudede lufthavnsafgifter?«

Begrundelse

Sønderborg Lufthavn og de flyselskaber, der benytter lufthavnen, vil blive meget hårdt ramt, såfremt ministeren fastholder at ville indføre den bebudede afgift. Lufthavn og selskaber vil blive truet på deres eksistens med deraf følgende negativ påvirkning af erhvervsudvikling i landsdelen.

Svar (13/1 98)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg kan oplyse, at der er blevet udarbejdet en rapport vedrørende behovet for særlig kompensation for eller lempelse i passagerafgiften af hensyn til lufthavne eller landsdele, som på grund af helt speciel geografisk beliggenhed eller på grund af andre specielle omstændigheder må antages i særlig grad at blive påvirket af afgiften.

Jeg kan endvidere oplyse, at rapporten blev fremsendt til Skatteudvalget og Trafikudvalget den 19. december 1997.