

foretaget uautoriseret indgreb i hastighedsbegrænseren, hvis føreren selv har foretaget indgrebet, eller hvis føreren ved, at det er foretaget af andre. Endvidere kan der ske en betinget frakendelse af førerretten, kørekortet, ved kørsel med overlæs på mere end 30 pct. og ved overtrædelse af hastighedsgrænserne med mere end 40 pct.

Endelig indeholder lovforslaget forslag om, at vognmandstilladelser kan tilbagekaldes, hvis vognmanden eller den, der optræder i hans interesse, groft eller gentagne gange – og den bestemmelse vil jeg gerne arbejde med udvalget om – har overtrådt reglerne, og at vognmanden ikke har levet op til sit ansvar som virksomhedsleder. Hvis han gang på gang for mange af sine vogne får indberetninger om, at der er sket noget forkert, har han en forpligtelse til at tale med sine chauffører om at få rettet op på forholdene, sørge for, at man har nogle køreplaner, der kan overholdes inden for lovens grænser, og hvis han ikke udøver sin virksomhed efter god skik, kan det være, at han ikke længere kan have en tilladelse til at drive virksomhed. Det forstod jeg i og for sig også var det, hr. Erik Jacobsen var inde på.

Det kan så også godt være, at der er en chauffør, der gang på gang overtræder reglerne, men så bør han ikke være chauffør. Han bør ikke udsætte virksomhedens renommé for noget, og virksomheden må så tage det ansvar på sig at sige, at hvis han ikke vil overholde færdselsloven, køre-/hviletidsbestemmelserne, bestemmelserne i godskørselsloven, kan han altså ikke være chauffør, for det er for farligt for ham selv, og det er farligt for andre, hvis han ikke gør det.

Som jeg sagde indledningsvis, er jeg naturligvis parat til at drøfte forslaget med udvalget og vil meget gerne deltage i en teknisk bearbejdning af forslaget.

Jeg tror, alle er enige om, at det er den tunge ende af erhvervet, der skal rammes, og at vi skal have gjort noget ved de færdselssikkerhedsmæssige problemer, som en del af branchen afstedkommer. Jeg er naturligvis parat til at overveje den nærmere udformning af de enkelte bestemmelser i lovforslaget, således at der forhåbentlig kan samles bred støtte til forslaget, så det får den bedst mulige effekt ude i hverdagen.

Så vil jeg i øvrigt som en kommentar til fru Jette Gottlieb og fru Margrete Auken sige, at

jeg er indstillet på, som det også fremgår af høringsssvarene, at stille ændringsforslag vedrørende indfødsret, således som der blev spurgt om.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg forslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 156: Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen og om ophævelse af lov om DSB Rederi A/S.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 18/12 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Poul Andersen (S):

Da vi i sin tid lavede opdelingen af DSB i selskaber, hvor DSB Færger blev til Scandlines, var det fra Socialdemokratiets side helt klart for at prøve at give selskabet mulighed for at beholde flest mulige arbejdspladser, men selvfølgelig også ud fra synspunktet om, at vi skulle sørge bedst muligt for at få varetaget de samfundsmæssige investeringer i fremtiden.

Derfor er det positivt med det forslag, der foreligger her i dag. En videreudvikling af Scandlines sammen med det tyske selskab kan give nogle nye konstruktioner. Vi håber meget på, at SweFerry i løbet af 1999 også tilslutter sig, så der kan laves et godt aktiv primært i Østersøområdet.

Med hensyn til de sociale ruter ind under Banestyrelsen føler vi, at det er en helt naturlig konsekvens af den lovgivning, som der lægges frem her.