

Dette betyder, at store dele af arbejdsgruppens overvejelser ikke længere er relevante.

For så vidt angår økonomien for de enkelte strækninger har DSB aldrig udarbejdet regnskaber/budgetter over sidebaner og enkeltstrækninger, så det har ikke været muligt for arbejdsgruppen at fremkomme med brugbare økonomiske oversigter.

Som nævnt i mit svar af 23. januar 1998 til Folketingets Trafikudvalg (vedrørende B 46) overvejer jeg at sætte et udvalgsarbejde i gang m.h.p. at analysere hensigtsmæssigheden i og konsekvensen af at decentralisere ansvars- og beslutningskompetance omkring privat-, lokal- og sidebanedrift. Det er min hensigt, i forbindelse med dette arbejde at inddrage de resultater fra sidebanearbejdsgruppen, som stadig er aktuelle, herunder miljøberegninger.

Spm. nr. S 1207

Til trafikministeren (26/1 98) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Vil ministeren oplyse, hvilke konkrete krav der ifølge ministeren er omfattet af begrebet »vandel« i forbindelse med tilladelser og godkendelser på transportområdet, herunder taxi-loven og i det aktuelle lovforslag til ændring af godskørselsloven?«

Begrundelse

Begrebet »vandel« optræder i en række lovgivninger på transportområdet, herunder taxiloven og i det aktuelle lovforslag til ændring af godskørselsloven.

For at undgå enhver misforståelse om, hvad ministeriet knytter af konkrete krav hertil, bedes ministeren oplyse, hvad begrebet konkret omfatter af krav, når ministeren i taxilovens § 12, stk.1, pkt. 6, får bemyndigelse til at fastsætte regler om »de faglige, vandelsmæssige, aldersmæssige krav m.v., en godkendt fører . . .«, samt tilsvarende i forslaget til ændring af godskørselsloven (L 138) i bemærkningerne til § 2, stk. 1 og 2, der vedrører krav til bestyrelsesmedlemmer og medlemmer af direktionen, anfører, at »disse iøvrigt skal have opfyldt lovens krav om vandel . . .«.

Svar (4/2 98)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. er der stillet en række betingelser for meddelelse af tilladelse til udøvelse af de omhandlede former for virksomhed samt om godkendelse af ansvarlig leder af et selskab. En af disse betingelser er, at ansøgeren ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre henholdsvis vognmandsvirksomhed, busudlejning eller taxivirksomhed.

En anden betingelse er, at ansøgeren skal gøre det antageligt, at vedkommende vil kunne udøve den nævnte virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.

Såfremt ansøgeren opfylder de nævnte betingelser siges vedkommende at have opfyldt vandelskravet. I forslaget til lov om ændring af færdselsloven og godskørselsloven (skærpet kontrol af tunge køretøjer m.v.) opstilles der tilsvarende vandelskrav til medlemmer af direktion og bestyrelsen af et selskab.

I henhold til de nævnte lovgivninger kan en tilladelse eller godkendelse tilbagekaldes eller nægtes fornyet, såfremt ovennævnte vandelskrav ikke længere er opfyldt.

Ministeriet har forelagt det stillede spørgsmål for Færdselsstyrelsen, der administrerer gods- og buskørselslovgivningen. Styrelsen har i denne anledning meddelt følgende vedrørende regelgrundlaget og den faktiske anvendelse heraf i relation til vandelskravet:

»1. Nye ansøgere:

For at opnå godkendelse til at drive henholdsvis bus- og godskørselsvirksomhed skal en ansøger – udover at opfylde krav til økonomiske og faglige kvalifikationer – opfylde lovgivningens krav til vandel.

Det fremgår af buslovens § 12, stk. 1, nr. 7, og godskørselslovens § 3, stk. 1, nr. 7, hvorefter en af betingelserne for at blive meddelt henholdsvis bus- eller godskørselstilladelse er, at ansøgeren ikke er dømt for strafbart forhold, der begrunder en nærliggende fare for misbrug af adgangen til at udføre vognmandsvirksomhed eller busudlejning.

Det er såvel overtrædelser af bus- og godskørselslovgivningen som straffelovsovertrædelser og overtrædelser af anden lovgivning, der kan medføre, at henholdsvis Persontrafikrådet