

Bet. o. lovf. vedr. buskørsel og lov om godskørsel

Et *mindretal* i udvalget (S og SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget mener, at lovforslaget generelt vil forbedre både de grundlæggende uddannelser og efteruddannelserne for last- og buschauffører, og er af den grund overordnet set positivt stemt over for lovforslaget. Samtidig skal det dog nævnes, at Socialdemokraterne og SF ikke er blevet overbevist under udvalgsarbejdet om, at det er rimeligt at indføre et gebyr for udstedelsen af uddannelsesbeviser. Det er baggrunden for, at Socialdemokraterne har fremsat ændringsforslag om at tage den del, der omhandler gebyrer, ud af lovforslaget. Efter Socialdemokraternes og SF's opfattelse har arbejdsmarkedets parter allerede bidraget økonomisk én gang gennem arbejdsmarkedsuddannelsesordningerne, og Socialdemokraterne og SF kan ikke se, at der er rimelige, saglige begrundelser for indførelsen af et særligt gebyr for udstedelsen af uddannelsesbeviser. Gebyrerne er efter Socialdemokraternes og SF's opfattelse det samme som en ekstra skat, der påføres erhvervet og chaufførerne, og de vil virke begrænsende for tilgangen til et erhverv, der i forvejen er hårdt ramt af mangel på arbejdskraft. Det er et forkert signal at sende til erhvervet og dets medarbejdere, således som det også fremgår af den fælles skrivelse, som HTS og 3F har fremsendt til Trafikudvalget i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Et *andet mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Enhedslistens medlem af udvalget er positivt stemt over for intentionerne i lovforslaget. Ved at stille større krav til uddannelsen af lastbil- og buschauffører øges mulighederne for at kunne forbedre trafikikkerheden på vejene og samtidig nedsætte den miljøbelastning, de tunge køretøjer forårsager.

Enhedslisten er således enig i intentionen, men ikke i alle delelementer af lovforslaget.

Dels ønsker EL trafikikkerhedsaspektet trukket stærkere frem, idet de tunge køretøjer fylder alt for meget i ulykkesstatistikkerne. Og dels ønsker EL, at der fokuseres stærkere på, hvordan kravene kan fremme en højere grad af miljøbevidsthed hos chaufførerne, så de bliver en vigtig

del af transportsektorens indsats for at nedbringe udledningen af klimaskadelige stoffer.

Med det omfang, lastbiltrafikken har antaget, og med de alarmerende prognoser for den fremtidige vækst er det indlysende, at der skal sættes målrettet ind for at mindske miljøbelastningen. Alene det forhold, at en lastbil på 40 t udleder ca. 200 t CO₂ om året, er i sig selv nok til, at der i lovforslaget burde indbygges redskaber, der opgraderer undervisningen i miljørigtig kørsel.

Flere vognmandsfirmaer har af egen drift iværksat miljøundervisning af deres chauffører. De har nemlig opdaget, at hver gang der spares 1 liter brændstof, mindskes CO₂-udslippet med 2,5 kg. Det betyder ikke kun lavere omkostninger, men også at virksomheden kan profilere sig som »grøn« – og »grønne« virksomheder efter spørges i stigende grad af transportkøberne. De pågældende virksomheder oplyser, at der er tale om besparelser på 5-15 pct. alt efter lastvognstype, varekategori eller kørselsmønster.

Tilrettelægges uddannelsen af chaufførerne, så de også inddrages i planlægningen af kørslen, vil dette også kunne mindske antal kørte kilometer og dermed yderligere reducere brændstofforbruget. Jo mere chaufførerne inddrages – og det gælder også med hensyn til, hvordan lastekapaciteten udnyttes bedst muligt – desto bedre, thi også det vil kunne bidrage til at mindske brændstofforbruget.

Endelig vil chaufførernes medvirken i planlægningen kunne give et bedre arbejdsmiljø end i dag, hvor en stor del af chaufførerne anser deres arbejde for at være så belastende, at det går ud over helbredet, over privatlivet og bevirker, at mange chauffører af frygt for at miste jobbet tvinges til at begå ulovligheder (f.eks. overvægt, overtrædelse af køre-hvile-tids-regler m.m.).

Hvis en målrettet indsats på trafikikkerheds- og miljøområdet skal bære frugt, er det nødvendigt, at bus- og lastbilchaufførerne har den nødvendige erfaring, og her mener EL, at det er nødvendigt at hæve aldersgrænsen for, hvornår man kan få tilladelse til at føre større køretøjer.

Lovforslaget anbefaler en indfasningstid på godt 5 år i efteruddannelsen. Enhedslisten havde gerne set en endnu kortere indfasningstid, for eksempel på 2-3 år, men helst så kort som muligt.

Enhedslisten er samtidig meget betænkelig, når det i bemærkningerne til lovforslaget anføres og tillægsbev.lovforslag)