

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 10. januar 2005  
J.nr. : 004-000044

Trafikudvalget har i brev af 9. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 109 (Alm. del - bilag 145), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 109:**

"Ministeren bedes kommentere materiale modtaget i forbindelse med Danske Busvognmænds foretræde for udvalget den 9. december 2004, jf. alm. del - bilag 145."

**Svar:**

Danske Busvognmænd har afleveret følgende materiale til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med foretræde den 09. december 2004.

Trafikudvalget har anmodet om mine kommentarer til det fremlagte materiale.

***Notat fra Danske Busvognmænd om omfanget af transportarbejde med sovebus, sikkerhed, forskrifter og pris.***

Jeg kan bekræfte, at Færdselsstyrelsen har oplyst, at buskørsel i Europa målt i dødsfald pr. 100 mio. kilometer generelt er 10 gange så sikker en transportform i forhold til personbilkørsel.

I 1996 blev der gennemført præciserede danske bestemmelser for sovebusser. Det drejede sig blandt andet om krav om syn og registrering som sovebus, sikring af adgang til nødudgange og krav om endeværn ved udsatte pladser.

Jeg har ikke bemærkninger til oplysningerne om omfanget af transportarbejdet med sovebusser eller det tillæg til prisen, som kunderne betaler for at køre sovebus.

***Handlingsplan udarbejdet af branchen, kørselskontrakt, tjekliste for chauffører samt oplysning om øvrige tiltag fra Danske Busvognmænd***

Jeg kan oplyse, at jeg tidligere er blevet orienteret om tiltagene fra branchens side, og jeg havde lejlighed til at kommentere initiativerne på Danske Busvognmænds årsmøde den 6. november 2004. Jeg gav udtryk for, at der var grund til at rose Danske Busvognmænd for tiltagene, idet man fra foreningens side har signaleret, at man lægger vægt på en nødvendig oprydning. Det har udmøntet sig i en handlingsplan, som er udarbejdet i dialog med Dansk Rejsebureauforening og SiD. Handlingsplanen indeholder en standardkontrakt med en klar ansvarsfordeling mellem transportkøber og transportsælger. Den indeholder krav om 10 timers ophold på bestemmelsesstedet mod 8 timer i dag. Og den indeholder krav om en konsekvent overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne foruden gode råd og en tjekliste som retter sig til chaufførerne.

Jeg tilføjede dog også, at det i sig selv burde være en selvfølge.

***Notat til trafikministeren om de gældende EU-regler for sæder i turistbusser.***

Notatet omhandler sikkerhedsforanstaltninger vedrørende stole og sikkerhedsseler. Passagererne er kun fastspændt i sikkerhedsseler når sædet er rejst op i siddestilling. Men problemet er jo, at når sæderne lægges ned til sovestilling, kan sikkerhedsselerne ikke benyttes. I Danmark har vi derfor indført skærpede sikkerhedskrav i form af sikkerhedsadskillelse mellem sæderne til sovebusser, netop for at beskytte passagererne, når de ligger ned og ikke kan benytte sikkerhedssele.

***Oplysninger om Mobileye.***

Færdselsstyrelsen er bekendt med Mobileye. Det er en ny teknologi, som ser meget lovende ud. Efter Færdselsstyrelsens oplysninger er teknologien endnu ikke udviklet til et fuldt pålideligt niveau, så fejlmeldinger helt undgås.

Afslutningsvis vil jeg gerne oplyse, at baggrunden for mine tiltag er de to tragiske ulykker med sovebusser - først i januar i Eisenberg og dernæst i juli i Euskirchen.

Begge ulykker var forårsaget af for høj hastighed og manglende opmærksomhed hos chaufføren og desværre med dødsfald til følge.

På et tidspunkt, hvor medieomtalen netop var ophørt efter den første busulykke i Eisenberg, var busbranchen på ny i fokus. De razziaer, som politiet gennemførte i forbindelse med skolernes vinterferie i 2004, viste massive overtrædelser af blandt andet køre- og hviletidsbestemmelserne, men

også at flere chauffører ikke havde erhvervskørekort eller andre fornødne godkendelser til at føre bus.

Den 23. september kunne man i TV i forbrugerudsendelsen Konsum se, hvorledes der fortsat sker overtrædelser af hastigheden ved kørsel med bus både her i landet og i udlandet.

Det er min forventning, at både branchens egne tiltag og Færdselsstyrelsens nye krav vil give et vigtigt bidrag til at øge sikkerheden for passagerer i sovebusser og til at forbedre branchens omdømme.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at Tyskland har meddelt, at man fremsætter et lovforslag primo 2005, hvorefter al kørsel med sovebusser bliver forbudt i Tyskland. Forslaget forventes at træde i kraft foråret 2005.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen