

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 5. januar 2005
J.nr. : 004-15

Trafikudvalget har i brev af 17. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 79 (Alm. del - bilag 100), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 79:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 16. november 2004 fra Erik Schrøder, København N vedrørende sikkerhed i busser, jf. alm. del - bilag 100."

Svar:

Først og fremmest vil jeg gentage min dybfølte medfølelse med de pårørende og ofrene fra busulykken i Euskirchen.

Jeg vil samtidig takke kredsen af pårørende og ofre fra busulykken for forslagene, fremsendt til Trafikudvalget, til forbedring af sikkerheden ved kørsel med sovebusser.

Forslagene omfatter:

1. Krav om at passagerlister udarbejdes før rejsen.
2. Krav om beredskabsplaner for ulykker.
3. Forbud mod at busselskabet selv må transportere pårørende ved uheld.
4. Kun relevante pårørende må tage af sted til et uhedssted med henblik på at sikre hurtig hjemtransport af ofrene; skal sikres af Euro-Alarm.
5. Branchen bør sikre en ordentlig forsikringsordning med overensstemmelse mellem skaden og erstatningspligten.
6. Hvis ikke branchen kan få sikret en forsikringsordning jf. 5, må der foretages et lovindgreb.

7. Ved sovebuskørsel bør der indføres krav om 2 vågne chauffører, hvoraf den ene fører tilsyn med chaufføren.
8. Liggende passagerer bør kunne spændes fast under søvn.
9. Alternativt bør sovebusrejser forbydes helt.
10. Krav om mandskabslistes, som efterfølgende kontrolleres af et statsstyret organ, med henblik på imødegåelse af snyd med køreskiver.
11. Krav om certificerings- eller licensordning, ud over kørekort og diverse beviser, med henblik på at dokumentere erfaring som buschauffør før udlandskørsel tillades.

Vedrørende de første fire forslag har jeg bedt Færdselsstyrelsen, som blandt andet udsteder tilladelser til buskørsel, om at iværksætte drøftelser med organisationerne om initiativer på disse områder.

Vedrørende fastspænding af liggende passagerer under søvn har Færdselsstyrelsen, som også varetager krav til bussers indretning og udstyr, oplyst, at der desværre ikke findes egnede systemer hertil. De kendte systemer, som ambulancer for eksempel anvender, fastspænder en liggende patient, som transporteres med hovedet i kørselsretningen og over kortere tidsrum, ved hjælp af to skulderstropper og en hoftegjord, altså ved hjælp af en art H-sele. Da denne seletype kræver, at man ligger på ryggen, og bevirker at man ikke kan vende sig under søvn, er seletypen ikke egnet, selv om den sikkerhedsmæssigt er god.

Som bekendt, har Færdselsstyrelsen indført skærpede krav til busser, blandt andet på baggrund af erfaringerne fra de tragiske uheld med sovebusser. De nye bestemmelser stiller krav om

- Sikkerhedsadskillelse mellem liggepladser. Kravet træder i kraft den 1. februar 2005.
- Synlig hastighedsmåler – alle sovebusser er omfattet af kravet. Kravet træder i kraft den 1. februar 2005.
- Et stabiliseringssystem - ESP - som modvirker, at bussen skrider ud eller vælter. Nye turistbusser skal have ESP fra den 1. juli 2005, mens datoen for andre nye busser vil blive drøftet med branchen igen.

Det er min forventning, at disse tiltag vil give et vigtigt bidrag til at øge sikkerheden for passagerer i sovebusser.

Jeg er endvidere blevet oplyst om, at brancheorganisationerne på eget initiativ også har sat fokus på sikkerheden i sovebusser og vedtaget en hand-

lingsplan, der bl.a. indeholder at hastighedsgrænserne og hviletidsbestemmelserne skal overholdes.

På den baggrund mener jeg, at passagerernes sikkerhed er forsvarlig.

Forslagene nævnt under nr. 5, 6, 7, 10 og 11 vedrører trafikanters adfærd, ansvarsforsikringsforhold, køre- hviletid og kørekort. Disse forslag har jeg sendt til min kollega justitsministeren, da disse forslag hører under Justitsministeriets område.

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af Trafikministeriets anmodning indhentet en udtalelse fra Rigspolitechefen for så vidt angår de dele af henvendelsen, som hører under Justitsministeriets område.

Rigspolitechefen har blandt andet oplyst følgende:

”Reglerne om køre- og hviletid i vejtransport findes i Rådets forordninger (EØF) 3820/85 og 3821/85 samt bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport.

Rådets forordning (EØF) 3820/85 opstiller i artikel 6 reglerne for den maksimale tilladte køretid samt i artikel 7 og 8 reglerne for pauser og hviletid. Forordningen fastsætter ikke krav til antal af førere eller medhjælpere i køretøjet, men artikel 8, stk. 2, beskriver betingelserne for hviletiden i tilfælde, hvor køretøjet betjenes af 2 førere. Forordningerne er umiddelbart gældende i Danmark og i de øvrige medlemsstater i EU.

For så vidt angår hjælpere og konduktører fremgår det af artikel 5, stk. 3, i Rådets forordning 3820/85/EØF, at minimumsalderen fastsættes til det fyldte 18. år. Efter § 2 i den nævnte bekendtgørelse kan personer, der er fyldt 16 år og ansat hos arbejdsgivere, dog fungere som hjælpere ved indenlandske transporter under nogle nærmere angivne betingelser.

For så vidt angår kontrol med overholdelsen af reglerne om køre- og hviletid fremgår det af § 1 i bekendtgørelsen, at tilsynet med overholdelsen af forordningerne udføres af Arbejdstilsynet (nu Rigspolitechefen) og politiet. Kontrollen foregår i dag dels som en virksomhedskontrol, dels i forbindelse med politiets løbende kontrol på landevejen.

Ved kontrollen foretages en gennemgang af virksomhedens eller førerens diagramark med henblik på at konstatere eventuelle overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. Det vil som udgangspunkt ved kontrol af diagramarkene være muligt at fastslå, hvorvidt der har været en eller flere førere af køretøjet.

Rigspolitechefen kan endvidere oplyse, at der for tiden arbejdes med implementering af den digitale fartskriver, der vil medføre en forbedret mulighed for kontrol med overholdelsen af reglerne.

For så vidt angår krav til føreren kan Rigspolitechefen oplyse, at der i forbindelse med erhvervsmæssig personbefordring er krav om kørekort til kategori D samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring. Det følger endvidere af § 2, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1068 af 1. december 2000 om uddannelse af visse førere af køretøjer i vejtransport, at førere af dansk indregistrerede køretøjer i international personbefordring skal være fyldt 23 år, være i besiddelse af hvidt og blåt kvalifikationsbevis samt godtgøre, at de i mindst to år sammenlagt har virket som førere af køretøjer i gods-transport, hvis største tilladte totalvægt er over 3,5 tons, eller som førere af køretøjer til personbefordring.

Der er ikke herudover krav om særlig køreerfaring ved erhvervsmæssig personbefordring.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen