

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Dette forslag pålægger regeringen at medtage en række bestemmelser i forbindelse med en revision af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Der kan måske være grund til indledningsvis at slå fast, at det revisionsarbejde, som har fundet sted i EF, nu er afsluttet og har resulteret i en rådsforordning af 20. december 1985, som træder i kraft den 29. september 1986.

Arbejdsministeriet har imidlertid oplyst, at denne rådsforordning ikke er til hinder for, at Danmark på en række områder indfører skærpede krav til udførelsen af bustrafikken. Vi står altså frit, når vi skal vurdere, om disse forslag er fornuftige, og om de kan forbedre sikkerheden.

Det første punkt i forslaget drejer sig om uddannelseskravene til buschauffører. Jeg har forstået det sådan, at man ønsker at stille større krav til buschaufførernes praktiske erfaring, før de får lov til at køre langtursbus, og at man samtidig vil forlange, at chaufførerne på de internationale ruter er noget ældre, end loven kræver i dag. Jeg tror, forslagene er udtryk for den rigtige tanke, at kørsel med passagerer kræver en særlig grad af erfaring og kendskab til færdselen. Jeg kan i den forbindelse pege på, at den nye køreuddannelse, som er ved at blive gennemført, har til formål i langt højere grad end hidtil at opøve føreren i at forudse farlige situationer og reagere hensigtsmæssigt herpå. Det indgår i denne reform, at det fremover vil være en forudsætning for at få kørekort til bus og lastbil, at eleven har kørekort til almindelig bil.

Herudover skal den pågældende gennemgå et særligt teoretisk og praktisk kursus, der er specielt tilrettelagt ud fra de særlige færdigheder, som kræves ved kørselen med disse større køretøjer.

Det er min opfattelse, at disse initiativer er tilstrækkelige til at sikre den nødvendige erfaring og modenhed hos buschaufførerne.

Vedrørende beslutningsforslagets punkt 2 kan jeg være enig med forslagsstillerne i, at køretøjstekniske forhold kan være af meget stor betydning for buspassagerernes sikker-

hed. De gældende regler om bussers indretning og udstyr er da også udformet med henblik herpå. Der stilles særlige krav til nødudgangen ved kabinens indretning samt til bussens bremses og styreevne m.v.

For at sikre, at disse krav er opfyldt, skal busser undersøges én gang årlig af statens bilinspektion. Der er desuden mulighed for at indkalde køretøjet til syn, hvis man bliver opmærksom på særlige fejl ved et bestemt mærke. Disse regler om periodiske syn skal netop sikre, at også ældre køretøjer fortsat opfylder de sikkerhedsmæssige krav, man stiller. Der er derfor efter min opfattelse ikke grundlag for at begrænse ældre køretøjers aktionsradius på den måde, som forslagsstillerne ønsker. Hertil kommer, at det formentlig kunne give problemer i forhold til vore nabolande, hvis man indførte en ordning som den, der er foreslået.

Når et køretøj er forsynet med danske nummerplader, tilkendegiver dette, at køretøjet er lovligt, og at det er dækket af en forsikring. Disse regler hviler på internationale aftaler, og man ville i udlandet kunne bebrejde Danmark, hvis nogle af de busser, der var forsynet med danske nummerplader, ikke lovligt kunne benyttes uden for Danmarks grænser.

Forslagets punkt 3 giver mig ikke anledning til mange bemærkninger. Arbejdsministeriet har oplyst, at man er positivt indstillet over for at lave en tilføjelse til reglerne om arbejdsstedets indretning, hvoraf det fremgår, at der skal være opslag om køre- og hviletidsbestemmelser. Jeg kan tilslutte mig dette forslag, men det må naturligvis være en betingelse, at disse ret komplicerede regler kan gengives på en letfattelig måde.

Vedrørende forslaget punkt 4 har ministeriet for offentlige arbejder oplyst, at der i den eksisterende buslovgivning er hjemmel til at tilbagekalde en tilladelse på grund af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Efter loven er det i sidste instans domstolene, der skal vurdere, om overtrædelsen er så grov, at der skal ske tilbagekaldelse. Vi har altså allerede en regel som den foreslåede, og derfor skal jeg ikke gøre yderligere bemærkninger om dette punkt.

Som det fremgår af det, jeg her har sagt, er der i den gældende lovgivning og i de initiativer, der allerede er iværksat, i vid udstrækning taget skridt til at give buspassage-