

[Dagmar Mørk Jensen]

Med hensyn til bussernes sikkerhedstilstand kan vi ikke rigtig forestille os, at den direkte er afhængig af alderen, men derimod selvfølgelig af deres generelle tilstand, og derfor er det måske snarere kontrolfetersynet, man skal se lidt på; det gælder vel ikke mindst den kategori af biler, som jeg omtalte lige før.

Det er vores opfattelse, at kravet til færdselssikkerheden skal være så stort, at alle forstår, at bestemmelserne skal tages alvorligt – i den retning er jeg enig med den foregående taler – og det betyder i hvert fald, at grove overtrædelser bør medføre inddragelse af koncessionerne.

En anden ting, vi gerne vil have undersøgt i udvalget, er, hvordan beskatningsforholdene for bussernes sikkerhedsudstyr er, f.eks. for de omtalte AVS-bremser.

**Birgith Mogensen (CD):**

Angående en tiltrængt revision af køre- og hviletidsbestemmelserne er der på EF-basis givet en rådsforordning, som træder i kraft den 29. september 1986.

CD mener, at denne forordning på tilstrækkelig vis retter op på begreber og regler vedrørende omtalte køre- og hviletidsbestemmelser for chauffører på langtursbusser og i godslastvogne på over 3.500 kg. Desuden er det vedtaget, at fremtidige langturschauffører skal have kørekort til almindelige bilstørrelser, inden han eller hun kan erhverve det såkaldte store kørekort. Ligeledes kræves et udvidet teoretisk og praktisk kursus, der meget indgående satser på de nødvendige køreegenskaber, man skal være i besiddelse af, inden man kan blive professionel international langturschauffør.

CD er overbevist om, at nævnte chaufførkøresikkerhedsforanstaltninger i høj grad vil forebygge den slags triste ulykker, hvoraf én nævnes i forslagsstillernes bemærkninger.

SF foreslår, at chauffører, der kører international nonstopbus, skal være fyldt 23 år. Det kan CD ikke acceptere, fordi vi mener, at alder i dette tilfælde ikke behøver at have noget med kørefærdigheder at gøre, og det har biltelefon i internationale busser heller ikke. Tværtimod kan en sådan skabe usikkerhedsmomenter, hvis den ringer i ubejlelige øjeblikke under kørslen.

I øvrigt vedrørende punkt 2: CD finder ikke anledning til at udvide sikkerhedskravene på dette område. Vi mener, at busser og lastvogne i henhold til vore love mekanisk osv. bliver kontrolleret fra A til Z. F.eks. skal busser hvert år til eftersyn hos statens bilinspektion. Ud over den regel kan der periodisk indkaldes til undersøgelse. Dette gælder især busser, som har kørt i nogle år.

Desuden mener jeg, at en buspilot er en udmærket garant for, at køretøjet er driftsikkert. Han vil nemlig også gerne hjem til sin familie i god behold, altså er der ingen grund til at vedtage restriktioner for restriktionernes skyld.

Angående punkt 4: vi har regler, der dækker dette forslagspunkt.

CD afviser forslaget i dets helhed, men vi har intet imod, at man henstiller til vognmænd, hvis busser kører internationalt, at de placerer et synligt skilt, der angiver de forskellige køre- og hviletidsbestemmelser.

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

VS er enig med SF i, at langturschauffører skal have en dokumenteret praktisk erfaring med busser eller godslastvogne, og vi er også enige med SF i, at køreuddannelsen skal forbedres, men om der skal en højere alder til for at køre nonstopbus internationalt, vil vi godt have noget mere argumentation for.

Turistvognmændene har i en henvendelse til partierne påpeget det problematiske i, at der i dag ikke kræves erhvervskørekort, men alene kørekort til stor personmotorvogn for at køre en bus, der ikke anvendes erhvervmæssigt. Dette betyder, at en del af de busser, der tilhører højskoler og institutioner, kører med chauffører uden erhvervskørekort. Umiddelbart lyder turistvognmændenes utryghed ved dette rimelig, selv om VS selvfølgelig godt kan se, at de også har en professionel interesse i at mene det. Vi vil under udvalgsarbejdet godt være med til at få forholdene for denne form for kørsel bedre belyst og få set på, om der er flere ulykker dér, og om man kan kræve en sikkerhed for rutine i kørsel, når man kører disse busser for institutioner og højskoler, uden at vi dermed har sagt, at de skal have erhvervskørekort.

VS er også enig i, at der bør stilles krav til bussernes alder, og turistvognmændene erkender da også selv, at man ikke kan afvise