

**Begrundelse**

Ministeren nævner i sin besvarelse af spørgsmål nr. S 1043 og S 1044 følgende: »Der er således i dag ingen tvivl om vognkommandørens ansvar og beføjelser i relation til køreren.« Det er spørgerens indtryk, at en præcisering af vognkommandørens ansvar specielt i relation til føreren af køretøjet og den udrustning og det materiel, der anbringes på ladet af hjulkøretøjet sammen med de værnepligtige, umiddelbart vil gavne sikkerheden. Ifølge færdselsloven er det i øjeblikket alene køreren ansvar, at materiel og udrustning fastspændes og pakkes væk, inden kørslen påbegyndes. Dette virker urimeligt, når man tager de indbyrdes relationer mellem personellet i betragtning.

**Svar (21/4 95)**

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

Ud over det i min besvarelse af spørgsmål nr. S 1043 af 24. februar 1995 fremhævede er det endvidere fastsat i de færdselssikkerhedsmæssige bestemmelser for forsvarets motorkøretøjer, at det påhviler enhver foresat at drage omsorg for, at de ham undergivne køre ikke tildeles kørselsopgaver, der efter de givne omstændigheder, herunder forudgående aktiviteter, må anses for færdselssikkerhedsmæssigt uforsvarlige.

Jeg finder denne bestemmelse tilstrækkelig præcis og erindrer om, at det ledelsesmæssige ansvar for at tilrettelægge og gennemføre kørselsaktiviteter påhviler enhver foresat, dvs. befalingsmænd af sergentgruppen og officerer i almindelighed samt chefer i særdeleshed.

Ansaret er således ikke begrænset til vognkommandøren på et hjulkøretøj, som er den person, der med hensyn til køretøjets taktiske anvendelse er foresat for køreren.

**Spm. nr. S 1392**

Til forsvarsministeren (7/4 95) af:

**Villy Søvnald (SF):**

»Anser ministeren det for usandsynligt, at en påkrævet mulighed for hvile i 6 timer umiddelbart vil nedbringe risikoen for ulykker forårsaget af søvnmangel, træthed eller overanstrengelse?«

**Begrundelse**

Ministeren skriver i sin besvarelse af spørgsmål nr. S 1043 og S 1044: »Det er min opfattelse, at et samlet hvil på ca. 6 timer ikke i sig selv kan anses som en garanti for, at den enkelte kører vil være i stand til at føre et motorkøretøj på fuldt betryggende måde.« Det virker absurd at tale om garantier i forbindelse med transport af mandskab på ladet af lastbiler, endog i forbindelse med transport i det hele taget. Sammenholder man forsvarets køre-/hviletidsbestemmelser (ingen!!) med de samme regler gældende civilt (11-timers-reglen), kan det undre, at ministeren ikke er villig til at medvirke til indførelsen af en simpel bestemmelse, der alt andet lige vil medføre en mindskelse af risikoen for uheld forårsaget af søvnmangel, træthed eller overanstrengelse. I denne sammenhæng bør også nævnes det komplekse i, at forsvarets køretøjer benytter offentlige veje, og at man anser det for nødvendigt med køre-/hviletidsbestemmelser for civile lastbilchauffører i modsætning til de af forsvaret lønnede ditto.

I pkt. 12 i aftalen om forsvarets ordning 1989-1991 af 14. marts 1989 er aftalt følgende: »De principper for beskyttelse af personellet, der er fastsat i arbejdsmiljøloven, gælder principielt også for forsvaret, medmindre særlige forhold, for så vidt angår forsvarets operative virksomhed – herunder uddannelses- og øvelsesvirksomhed – gør sig gældende.« I henhold til ovenstående virker det bemærkelsesværdigt, at ministeren anser det for unødvendigt at lave særregler om hviletid for lastbilchauffører, når man holder sig for øje, at sådanne chauffører transporterer op til 22 personer på en lastbil.

**Svar (21/4 95)**

**Forsvarsministeren (Hans Hækkerup):**

Det er fortsat min holdning, at forsvarets færdselssikkerhedsmæssige bestemmelser for militære motorkøretøjer regulerer området på en fuldt betryggende måde.