

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1806.

Svar (13/2 04)

Justitsministeren (Henriette Kjær, fg.):
Justitsministeriet kan oplyse, at Rådet i en forordning ((EØF) 3820/85) har fastsat regler om køre- og hviletid. Denne forordning finder umiddelbar anvendelse i alle medlemsstater, heriblandt Danmark.

Køre- og hviletidsforordningen indeholder bl.a. regler om flermandsbetjening. Det fremgår heraf, at reglerne om flermandsbetjening adskiller sig fra reglerne om énmandsbetjening på visse punkter. Der stilles således lavere krav til minimumslængden af den daglige hviletid ved flermandsbetjening end ved énmandsbetjening, ligesom den påkrævede hviletid ved flermandsbetjening skal afholdes inden for 30 timer, mens hviletiden ved énmandsbetjening skal være afholdt inden for 24 timer.

Forordningens regler om flermandsbetjening tillader ikke, at tilstedeværelsen af to (eller flere) førere kan undlades på dele af turen. Der er således allerede i dag krav om, at der skal være mindst to førere til stede i bussen, når reglerne om flermandsbetjening finder anvendelse.

Justitsministeriet kan endvidere oplyse, at der for tiden er forhandlinger om et forslag til en ny køre- og hviletidsforordning. For så vidt angår reglerne om flermandsbetjening har Kommissionen foreslået, at reglerne herom smidiggøres, således at tilstedeværelsen af én eller flere førere er valgfri den første time, men obligatorisk resten af perioden.

Der bør efter Justitsministeriets opfattelse af kontrolmæssige hensyn altid være to førere på et køretøj, hvor reglerne om flermandsbetjening anvendes. Det vil dog kunne accepteres, at der indbygges en fleksibilitet i reglerne, således at der – som foreslået af Kommissionen – tillades énmandsbetjening i begrænset omfang, såfremt dette er muligt under behørig hensyntagen til både færdselssikkerheden og håndhævelsen.

Justitsministeriet kan endelig oplyse, at køre- og hviletidsforordningen ikke regulerer spørgsmålet om tilstedeværelsen af andet personale i turistbusser, som f.eks. personale, der skal servicere passagerne undervejs. Busloven, der hø-

rer under Trafikministeriets ressort, indeholder heller ikke sådanne regler.

Spm. nr. S 1811

Til trafikministeren (26/1 04) af:

Claus Larsen-Jensen (S):

»Vil ministeren i den konkrete sag se på, om tyske bilinspektører har godkendt bussen, så den i Tyskland kan køre 100 km/t. efter de tyske regler modsat de danske regler om 85 km/t., og såfremt det er tilfældet se på dette spørgsmål i forhold til turistbusselskaber?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1806.

Svar (12/2 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I Tyskland er der fastsat to hastighedsgrænser for busser: 80 km/t ligesom i Danmark, idet der for visse busser, som opfylder særlige skærpede tekniske krav, er mulighed for at opnå tilladelse til 100 km/t, en såkaldt »Tempo 100«-tilladelse.

»Tempo 100«-tilladelsen i Tyskland gælder ikke, når sæderne er anbragt i sovestilling. I den situation er busser med »Tempo 100«-tilladelse underkastet den almindelige hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Færdselsstyrelsen og Statens Bilinspektion har oplyst, at Statens Bilinspektion i forbindelse med syn også kan undersøge, om busserne opfylder de særlige tekniske krav, som stilles til busser, hvis de skal have »Tempo 100«-tilladelse i Tyskland. Denne undersøgelse foretages på vegne af de tyske myndigheder, og vognmanden betaler særskilt til de tyske myndigheder herfor.

De tyske myndigheder foretager endelig godkendelse til »Tempo 100«-tilladelse.

Jeg har forelagt spørgsmålet om den konkrete sag for Færdselsstyrelsen, som har oplyst, at Statens Bilinspektion den 31. august 1999 foretog syn og »Tempo 100«-godkendelse af bussen uden bemærkninger. På grundlag af en sådan godkendelse kan de tyske myndigheder udstede