

[Justitsministeren]

for i alverden fremsætter hr. Thoft og hr. Albrechtsen ikke et forslag om nedlæggelse af efterretningstjenesterne? Det kunne man forstå, og så kan folketingset tage stilling til, om man vil følge de to herrer, de to ærede medlemmer – det har vi stadig væk lov til at sige, og det vil jeg gerne sige, for det gør man jo ofte, når man vil lægge afstand til noget og nogen. Altså, hvorfor i alverden fremsætter de to ærede medlemmer så ikke et forslag af den karakter? Så ved vi, hvad det hele drejer sig om.

Tilbage kun en enkelt bemærkning. Hr. Hagen Hagensen fremhævede med rette, at den afgørende kontrolforanstaltning, vi har og må have med efterretningstjenesten foruden de to ministres ansvar, der bestemt skal være af reel og ikke formel karakter, består i, at de skiftende regeringer har sikkerhedsudvalg. Det gør det selvfølgelig meget naturligt for dem, der har eller har haft dette ansvar for efterretningstjenesterne, at tale sammen om tingene, og derfor vil jeg gerne sige til hr. Ole Espersen – og det skal være et svar på det, hr. Ole Espersen sagde – at forsvarsministeren og jeg er meget villige til at drøfte de ønsker, der måtte være fra socialdemokratisk side med hensyn til også at korrigere enkelte sider af efterretningstjenesternes virksomhed. Det er vi parat til, når det ønskes, og vi tager også gerne selv initiativet til det.

(Kort bemærkning).

Thoft (SF):

Jeg vil gerne takke det ærede medlem justitsministeren. . .

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Det hedder det ikke!

(Hagen Hagensen: Den højtærede justitsminister).

Thoft (SF):

Ja vel. Jeg vil gerne takke det højtærede medlem justitsministeren for bekræftelsen af, at der kun er to efterretningstjenester herhjemme. Nu er det imidlertid sådan, at jeg erindrer sagen vedrørende grosserer Arne Nielsens virksomhed, så når jeg antydede, at der måske var flere, er det, fordi vi, når vi går en lille smule tilbage i historien, finder

eksempler på, at der var flere, som ikke var kendt for folketingets medlemmer. Derfor var der ikke tale om et forsøg på at så særlig mistillid til efterretningstjenesternes virksomhed. Jeg tror, at denne sunde mistillid eksisterede i forvejen; det var såmænd ikke nødvendigt at så den.

Jeg vil gerne understrege, at hensigten med dette forslag var at få tingene op i den rene, demokratiske luft, så vi kan se, om disse ting kan holde.

Tjenesternes registreringer er ganske voldsomme. For politiets vedkommende androg de ved udgangen af 1984 58.892 registrerede personer og for forsvarrets efterretningstjenestes vedkommende ca. 85.000. Derfor er der behov for en ganske alvorlig begrænsning. Det kan da ikke være rigtigt, at 140.000 danske statsborgere er enten terrorister, ballademagere eller spioner.

Justitsministeren konkluderede, at der klart ikke var flertal for forslaget. Jeg ville konkludere, at der klart var flertal for en begrænsning og en oplysning om politiets efterretningstjeneste, og det synes jeg var en væsentlig konklusion på denne debat.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 79:

Forslag til folketingsbeslutning om skærpelese af køre- og hviletids- samt kontrolbestemmelser for buschauffører.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 6/2 86).

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-

[Justitsministeren]

rer den fornødne sikkerhed. Forslaget om at begrænse de danskregistrerede bussers anvendelse i udlandet kan jeg ikke tilslutte mig, men som det i øvrigt fremgår af mine udtalelser her, mener jeg at kunne sige, at der er megen overensstemmelse i øvrigt mellem forslagsstillernes og min opfattelse.

Taanquist (S):

Vi kan i socialdemokratiet tilslutte os forslaget, og vi vil i hvert fald behandle det velvilligt under udvalgsbehandlingen, men det kræver også en udvalgsbehandling. Der er visse dele af forslaget, som vi ikke klart kan overskue.

Vi finder det ligesom SF rystende, at der sker så mange overtrædelser af de gældende bestemmelser, som tilfældet er, og som der er refereret i bemærkningerne til forslaget, men det, vi finder tvivlsomt, er, om man skal komme en lang række overtrædelser til livs ved at ændre loven eller man simpelt hen skal gennemtrumfe, at den gældende lov overholdes, for det, der er galt, er, at den ikke overholdes, og det er det, vi godt vil beskæftige os noget mere med. Vi kan da være helt enige i forslagets punkt 4, også det, som den fungerende arbejdsminister refererede, om, at koncessionen skal kunne fratages vognmanden.

Nu forstod jeg på den fungerende arbejdsminister, at en sådan bestemmelse allerede eksisterer, og derfor vil jeg da gerne spørge, hvor tit den har været brugt, om den nogen sinde har været brugt. Jeg er ked af, at det ikke er den rigtige arbejdsminister, der er her, for jeg ville gerne have sikkerhed for, at den nye arbejdsminister vil gennemføre det, som vi fik tilsagn om fra den tidligere arbejdsminister, nemlig at man ville skærpe straffereglerne på arbejdsmiljøområdet, og at man i højere grad ville indføre frihedsstraffe. Men jeg mener, at det også må være et relevant spørgsmål at stille til justitsministeren, hvordan man i givet fald får ... der er jo ikke meget ved at stå og tale til en minister, når han samtidig taler med andre. (Justitsministeren (Ninn-Hansen): Undskyld, hr. formand).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Det var en besked, der skulle gives.

Taanquist (S):

Jeg beklager meget, jeg forstår, at det ikke er nogen nytte til at fremsætte udtalelser fra folketingets talerstol.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg beklager den lille episode. Det skyldes den misforståelse, som ordføreren gjorde sig skyldig i. Det er justitsministeren, der har dette lovforslag, og det er ikke som fungerende arbejdsminister. Det var dette, jeg gerne ville have sat rigtigt på plads.

Houé (KF):

Beslutningsforslagets hensigt er at gøre reglerne for bussers indretning og chaufførers uddannelse bedst mulige med en forøgelse af sikkerheden til følge. Denne hensigt kan jeg naturligvis kun se på med den største sympati.

Under den følgende udvalgsbehandling er der dog en række detaljer, som må klarlægges. Det ser nemlig ud til, at der i forslaget til folketingsbeslutning er en del krav om ny lovgivning, som allerede er tilgodeset med den gældende lovgivning på området.

Endvidere er der nogle ikke særlig heldige krav til bussers tilladte aktionsradier, afhængigt af køretøjernes alder.

Punkt 1 i forslaget omhandler krav til chaufførers uddannelse. En del af de stillede krav vil ved den igangværende omlægning af køreuddannelserne være tilgodeset. Alderskravet for chauffører ved international såkaldt nonstopkørsel på minimum 23 år synes at være for rigoristisk. Det ville nok være rimeligt og formentlig også tilstrækkeligt, om en enkelt af de på turen medfølgende chauffører er mindst 23 år eller måske endog ældre. Det må vi se på senere.

Alderskravet for busser til forskellige aktionsradier synes ikke at være hensigtsmæssigt, al den stund busser jo indkaldes til periodiske syn og således altid, så længe de lovligt er forsynet med nummerplader, må anses at opfylde alle sikkerhedskrav.

I øvrigt vil der alene af konkurrencemæssige årsager altid være et incitament til for vognmændene at holde materiellet i bedst mulig stand.

Hvorvidt der bør installeres biltelefon i langtursbusser, kan man ikke rigtig overskue, idet det ikke ser ud til, at disse mobiltelefo-

[Houe]

ners modtagenet er etableret overalt i de lande, hvor busserne kører, så det er nok ikke særlig hensigtsmæssigt at stille det som et absolut krav.

Bekendtgørelser om bestemmelser for kørsel, hvile m.v. i bussen er sikkert en god idé. Om det så eventuelt kan give anledning til at passagerer efter at have blundet en stund kommer til at diskutere med den i øjeblikket kørende chauffør, om han nu har kørt for længe eller ikke for længe, er nok ikke noget særlig relevant modargument mod bestemmelsen om, at det skal kunne ses, hvordan bestemmelserne er.

I punkt 4 foreslås en skærpelse af sanktionerne ved overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Det mener jeg ikke er nødvendigt. Det er efter gældende regler allerede et domstolsanliggende, om koncessionen skal inddrages. Hvorvidt praksis på det område så er streng nok, er straks en helt anden sag.

På det konservative folkepartis vegne kan jeg give tilsagn om en tilbundsgående udvalgsbehandling med det formål at gøre den i forvejen særdeles sikre trafikmåde endnu tryggere for såvel passagerer som chauffører.

Hanne Severinsen (V):

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Tørnæs, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne sige, at vi i venstre naturligvis har fuld forståelse for intentionerne i lovforslaget. Vi ønsker også, at der skal være sikkerhed, når man er på langtur, og der har givetvis været nogle eksempler, hvor der godt kunne have været tale om en skærpelse. Jeg forstår da også på justitsministeren, at der faktisk i øjeblikket foregår forbedringer hvad angår uddannelseskraft, og det synes jeg er udmærket. Spørgsmålet er, om et alderskrav ligefrem er det mest relevante, men navnlig synes jeg nok, at det, som forslagsstillerne forestiller sig, nemlig at man skal have forskellige regler, alt efter hvor langt man kører, ikke er særlig velgennemtænkt. Det kan vel ikke være meningen, at fordi man kun kører i Danmark, behøver man ikke at have helt så strenge krav, som når man kører i udlandet. Det tror jeg der ville være meget lidt forståelse for. Det relevante må være, at vi sikrer, ved periodiske syn og ved kontrol i det hele taget, at selv om bilerne er ældre, har de alle

sikkerhedsforanstaltninger, uanset hvor de kører. Det må være det rimelige.

Forslaget om opslag om, hvad der egentlig gælder af regler, tror jeg vil være en god idé, og jeg kunne forstå, at justitsministeren også mente, det var noget, der kunne gennemføres.

Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt straffene er strenge nok, hvis man overtræder disse bestemmelser, er det i høj grad et domstolsspørgsmål, og det er der måske også grund til at se på. Vi taler så ofte om, hvorvidt man straffer hårdt nok i arbejdsmiljø-sager. Vi har jo sådan set skærpet bestemmelserne, idet vi fra folketingets side har lagt op til, at domstolene skulle give hårdere straffe. Nu er det op til domstolene at følge det op, og derfor skal vi naturligvis også her fra folketingets side følge med stor opmærksomhed: hvad er domstolspraksis? Har domstolene rent faktisk lagt mærke til, at overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen er noget, folketinget betragter som en alvorlig sag? Ellers er der måske grund til generelt at se på hele spørgsmålet og ikke kun i denne sammenhæng.

Men ellers vil jeg på venstres vegne sige, at vi naturligvis i udvalget vil se på alle disse spørgsmål, og at vi naturligvis også mener, at nogle af dem måske allerede er gennemført, at nogle måske kan præciseres nærmere, og at der i hvert tilfælde meget gerne skulle komme det ud af det, at alle kan føle sig trygge på langtur.

Dagmar Mørk Jensen (RV):

SFs forslag om skærpelse af køre- og hvilebestemmelserne finder vi i det radikale venstre at der har været god grund til at fremsætte.

Med hensyn til detaljerne vil vi gerne diskutere dem i udvalget, men ikke mindst skærpede bestemmelser vedrørende uddannelse af erhvervschauffører og deres kørsels-erfaring er vi enig i.

I øvrigt vil vi godt spørge forslagsstillerne, hvad de forestiller sig med hensyn til de chauffører, der ikke kører egentlig erhvervs-kørsel, men som kører med sportsklubber, efterskoler o.lign., og som tit har ansvaret for mange mennesker, uden at man kender noget til deres forudsætninger for at påtage sig dette ansvar.

[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 kontroleftersynet, 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 driftssikkert. 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 erhvervsmæssigt. 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

[Elisabeth Bruun Olesen]

et behov for en begrænsning af anvendelsesmulighederne for de meget gamle bussers vedkommende. Men hvorfor alderen lige er sat til 6-8 år for udenlandsk kørsel, ved vi ikke. Hvilke overvejelser ligger der til grund herfor?

Hvad biltelefonen i busser til international kørsel angår, har turistvognmændene påpeget, at mobiltelefonnettet kun er udbygget inden for Norden, således at en mobiltelefon i dag ikke er anvendelig syd for den danske grænse. Hvis det holder stik, bliver SFs krav om biltelefon jo uden praktisk betydning, selv om vi selvfølgelig internationalt via de relevante organisationer kan påpege, at det ville være godt at få udbygget dette net og også presse på for at få det udbygget. Jeg vil godt spørge justitsministeren, om man har til hensigt at gøre det, eller om der er noget i gang på dette felt.

Hvad opslaget om hviletider angår, er vi også positive over for det, og vi ønsker selvfølgelig som justitsministeren, at bestemmelserne skal forklares, så folk, der sidder i busen, kan forstå dem.

Det er lige så klart, at koncessionen skal kunne fratages vognmanden i tilfælde af alvorlige overskridelser, men det er jo også tilfældet i dag; så vi må have defineret, hvad en alvorlig overskridelse er.

VS synes, det er godt, at SF har rejst denne sag, og vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet for at få sikret så gode forhold for passagerer og chauffører som muligt, så trafikikkerheden bliver så god som overhovedet muligt.

Til sidst vil vi komme med et lille hjertesuk. Vi kunne godt have tænkt os, at SF havde forsynet forslaget med lidt mere fyldige bemærkninger, f.eks. bemærkninger om, hvordan forslaget var en stramning i forhold til gældende regler, så det havde været lidt lettere at se, hvad det mere konkret handlede om, men her har justitsministerens indlæg jo bragt nogen klarhed.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Kristeligt folkeparti betragter dette forslag som et positivt forslag, uden at vi dermed siger, at man skal gennemføre tingene sådan, som de er foreslået i dette folketingsbeslutningsforslag. Vi finder det uhyre vigtigt, at vi tager sagen op, og kristeligt folkeparti har

også selv utallige gange rejst spørgsmål om disse ting, også i forbindelse med forhold vedrørende arbejdsmiljø og arbejdstidsbestemmelser.

Når det drejer sig f.eks. om buschauffører og også om folk, der har ansvar for tunge lastkøretøjer, er det ikke alene den person, som bestemmelsen gælder for, som skal have sikret sine forhold, men det drejer sig om sikkerheden for mange, mange mennesker. Man kan i det hele tage spørge, om man vurderer en chaufførs arbejde højt nok. Det kan man jo se på lønnen og ved, at man siger: enhver kan jo køre sådan en bus. Men vi er mange, som lægger vort liv i hænderne på disse chauffører, og i trafikken betyder det utrolig meget, at køretøjerne er i orden, at chaufførernes hviletidsbestemmelser bliver overholdt, og at vi sørger for med hensyn til færdselssikkerheden, at det er så godt som overhovedet muligt.

Ind imellem sker der så nogle triste ulykker. Heldigvis, må vi da sige, sker der i forhold til de mange busser og lastvogne, der kører, ikke så meget, men hver eneste gang det sker, er det jo en tragedie, som det var ved Kasselulykken, ikke mindst for den unge chauffør, som var skyld i ulykken, og som kan få sit liv ødelagt på den måde.

Derfor mener kristeligt folkeparti, at det er vigtigt i udvalget, hvor der sikkert kommer repræsentanter både for arbejdsgivere og for arbejdstagere, at få synspunkterne frem, så vi kan se, hvem der har ret. Det gælder også nogle af de beskyldninger, der fremsættes om, hvorvidt man er tvunget til at overskride bestemmelserne eller man gør det mere eller mindre frivilligt. Vi mener, at dette giver en lejlighed til at få disse oplysninger frem.

Vi får jo mere og mere trafik på vore veje, også med store busser og lastvogne, og vi ser ting og sager, som vi ikke synes burde foregå, og vi kan så komme med nogle betragtninger og måske nogle beskyldninger. Vi mener, det er godt, at dette forslag er kommet, for det betyder jo, at man i udvalget kan få nogle af tingene klart frem. Derfor synes jeg, at SF fortjener tak for forslaget, og jeg skal også, selv om jeg ikke er medlem af dette udvalg, sige, at vi vil gå meget positivt ind i udvalgsbehandlingen, og håber så på, at det vil resultere i et forslag, der vil gavne både arbejdsmiljø, arbejdstagere og færdselssikkerheden.

Dohrmann (FP):

Det er naturligvis meget kedeligt, når der sker en ulykke som den, der skete i Kassel, men det hører da heldigvis til sjældenhederne. Fremskridtspartiet mener, man næsten kan sige, at samtlige busselskaber og chauffører gør, hvad der kan gøres for at sikre passagererne bedst muligt og transportere dem både frem og tilbage på den mest forsvarlige måde.

Vi finder, at de nugældende sikkerhedsbestemmelser sådan set er i orden, og derfor kan vi selvfølgelig ikke støtte SFs forslag.

Nu er der talt så meget om hviletidsbestemmelser, og SF foreslår her, at de skal skærpes. Nu er det jo ikke lutter idyl det hele. Hvis vi tænker på de hviletidsbestemmelser, der f.eks. også gælder for lastvogne, så ved vi jo i dag, at det ligefrem er en kamp, fordi de er så restriktive. Det er jo så viseligt indrettet – eller det modsatte – at en chauffør, der har været på en tur, skal forsøge at nå frem til grænsen på et bestemt tidspunkt. Der er også andre ting, der spiller ind. I Vesttyskland har man f.eks. forbud mod lastvognskørsel på helligdage, i hvert fald i højsæsonen, og dér er det sket nogle gange, at en chauffør er strandet midt mellem Hamburg og Flensborg tæt ved den tyske grænse og er blevet tvunget til at køre ind på en parkeringsplads dér, fordi han ikke kan nå hjem, inden kørselsforbuddet træder i kraft. Jeg nævner dette eksempel, fordi man nok burde lempe lidt på de nugældende regler, således at de blev lidt mere rimelige, end de er i dag. Selvfølgelig skal chauffører da være udhvilede, når de kører busser og har ansvaret også for andres liv, men man kunne godt lade være med at være alt for restriktiv.

Hvis der derfor blev gennemført noget som det, SF her gør sig til talsmænd for, tror jeg ikke, det ville gavne trafiksikkerheden og buspassagerernes sikkerhed på nogen som helst måde, men jeg tror til gengæld, der ville komme en masse bureaukrati ud af det. Der ville selvfølgelig være nogle teorilærere, der ville få lidt mere beskæftigelse, og man ville også få mulighed for i nogle situationer at få proppet nogle flere chauffører ind, men som jeg sagde, tror jeg, at det er samtlige chauffører og vognmandsfirmaer meget magtpåliggende at sikre deres passagerer bedst muligt. Jeg siger dette bl. a. på baggrund af, at vel

var det da en meget kedelig ulykke, der skete ved Kassel, men jeg mener også, at pressen blæste historien op, sådan at man med fuld ret kan sige, at man faktisk førte en hetz mod samtlige chauffører og vognmandsfirmaer.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til de forskellige ordførere, og sådan som jeg opfattede det, kan jeg konstatere, at der kun var 2, der var imod forslaget, hr. Dohrmann og fru Birgith Mogensen fra CD. Det kan nok forbavse én, at der i det hele taget er nogen, der er imod det.

Når forslaget er kommet frem, hænger det naturligvis sammen med den ulykke, der skete i Kassel i sin tid, men det hænger også sammen med nogle andre ulykker, der er sket andre steder, og man må nok sige, at det at køre turistkørsel er det, man kan kalde et sort marked. Det er sådan, at det gang på gang er blevet afsløret – og det ved man også i organisationerne – at det er folk, der i forvejen har et arbejde, som måske bruger det at køre turistkørsel til Vesttyskland, til Italien, til Jugoslavien eller andre steder som en billig måde at komme ud at se Europa på. Det er der eksempler på. Der er også eksempler på et hav af omgælder og også på, at passagererne kræver det. Jeg har hørt fra nogle, der havde været i Jugoslavien, at man ikke ville lade chaufførerne, der skulle køre tilbage til Danmark, så meget som få et brusebad, man ville simpelt hen hjem. Det vil sige, at passagererne også er indstillet på det nogle gange.

SF mener, at vi er nødt til at lave nogle stramninger på disse områder, for at vognmændene, i hvert fald dem, der ikke efterlever de gældende bestemmelser, kommer til at efterleve dem, og således at chaufførerne også kommer til det. De sidste 3 ulykker, der er sket, har været forårsaget af nogle, der har været deltidsbeskæftiget, som altså har haft et andet job, og som så under afspadsering af ferie eller overtid, eller hvad ved jeg, kører bus. Så går det galt. Det kan ikke være meningen.

Selv turistvognmændene fortalte på deres generalforsamling, at busloven er for svag, og det synes jeg da er meget positivt. Man har også set, at turistvognmændene selv har

[Tommy Dinesen]

rettet henvendelse til de politiske partier – sådan har jeg forstået det – og gjort opmærksom på, at træningen og rutinen for chauffører er noget, som man simpelt hen selv er indstillet på skal være bedre.

Så kan man selvfølgelig, som flere af ordførerne har gjort, spørge, om 23 år er det rigtige. Når vi har valgt 23 år, er det bl.a., fordi vi går ud fra som en selvfølge, at så har man mere rutine, end når man er yngre. Jeg mener, at med alderen bliver man – nogle gange da – ikke så hurtig i trafikken, hvis jeg skal sige det pænt.

Fru Elisabeth Bruun Olesen var inde på, hvorfor vi havde valgt netop 6-8 år med hensyn til bussernes alder for at køre nonstop-kørsel. Det hænger sammen med, at vi mener, at jo nyere en bus er, jo større en fordel vil det normalt være for passagererne. Det må også være rigtigst, at en bus er forholdsvis ny, når den skal køre de lange strækninger, som det her drejer sig om.

Det er de samme ting, flere ordførere er kommet ind på hele vejen. Nogle mener således, at man skal have mobiltelefoner, andre mener ikke, man skal have det. Hvis jeg skal give et eksempel på, hvorfor man bør have det, er det en chauffør, der var endt i snevej og frostvej i Norge, og hvor bussen var brudt sammen. Da måtte man simpelt hen ud og gå midt om natten en 3-4 timer for at finde et sted, hvor man kunne få hjælp. Her var en mobiltelefon selvfølgelig en ting, som man kunne bruge, og som var gavnlig.

En af de ting, der også viser, at der sløses med hensyn til busserne og chaufførerne, er chaufførernes lønninger. Man tager nogle, der bare tager det som en udflugt at være chauffør; det har noget at gøre med, at selvfølgelig kan man så bedre konkurrere med flyselskaberne, fordi man ikke får nogen lønudgifter og andre ting. Vi mener selvfølgelig, at hvis folk skal transporteres med bus, må sikkerheden være i højsædet, og det er den, hvis man følger nogle af de ting, der ligger her.

Jeg ved også, at SiDs forretningsfører fra Åbenrå bl.a. har udtalt til Aktuelt og til andre aviser, at nogle af de ting, der foregår, simpelt hen er horrible, og at man fra SiDs side er klar over, at mange af de ulovligheder, der foregår, selvfølgelig skal væk. Man er klar over, at de er der, men det har været

svært, som det er i dag, at gøre noget ved det.

Når der står en præcisering i forslaget af, at man kan tage koncessionen væk fra en vognmand, så er det, fordi – og det er også oplysninger fra turistvognmændene – man kan gøre det; men man har ikke gjort det endnu. Det var også et spørgsmål til justitsministeren bl.a. Man kan tage koncessionen, men har ikke gjort det, og det lyder jo helt fantastisk. Vi mener, at det må være en fordel, at vognmændene i hvert fald ved, at gør de ikke tingene efter lovens bogstav, så kan de altså miste koncessionerne. Der er jo her ligesom alle andre steder gode og dårlige arbejdsgivere, og de, der ikke efterlever love- inden for det her område, har selvfølgelig en økonomisk fordel af det, og det mener vi ikke at man skal have ved at være dårlig arbejdsgiver. Vi mener, der skal være samme retningslinjer for alle.

Justitsministeren gik de fire punkter igennem og mente også, det var en rigtig tanke. Ministeren var inde på det med alderen, og man kan selvfølgelig altid diskutere det med alderen igen – som flere af de andre ordførere også har været inde på – men som jeg har været inde på, mener vi, det har noget med træning og rutine at gøre.

Med hensyn til alderen igen er der noget med syn og biler, og nogle af ordførerne mener, at det er nok, når de kommer til syn og kontrol en gang imellem. Der viser det sig, at de 14 busser, der findes i Danmark, var godkendt 14 forskellige steder, og det er i hvert fald noget, der gør det svært at argumentere for, at man har nogle ens retningslinjer, når det ikke er ens steder man får synet bilerne.

Punkt 3 med hensyn til, om der skal være nogle skilte, der hænger således, at passagererne i busserne kan følge med, mener jeg selv vil have en god og præventiv virkning. Netop det, at passagererne kigger efter, om man overtræder reglerne – og det er ganske gratis – gør selvfølgelig, at det vil være svært for de chauffører, der kunne tænke sig at overskride hviletidsreglerne, at komme til at gøre det.

Hr. Taanquist var meget velvillig over for forslaget, og det var hr. Houe fra de konservative også. Det var nogle af de samme ting, der har kørt hele vejen igennem. Fru Hanne Severinsen var også sympatisk indstillet over for det. Fru Dagmar Mørk Jensen havde

[Tommy Dinesen]

nogle spørgsmål med hensyn til sportsklubber o.lign., og dér har man også fra turistvognmændenes side sat spørgsmålstegn ved nogle af de ting, der foregår fra nogle af højskolerne f.eks. Jeg mener, at skal der være nogle retningslinjer, må de også gælde for højskoler og andre. Men det er noget af det, der kan rejse i hvert fald med hensyn til sportsklubber og andre, hvilket kørekort og hvilken rutine man har, når man kører med de mange børn. Det er nogle af de ting, der kan blive rejst i udvalget.

Fru Elisabeth Bruun Olesen var inde på, at man godt kunne have skrevet noget i beslutningsforslagets bemærkninger om forskellen mellem de love, der er gældende i dag, og de ting, som vi foreslår, og det skal jeg da huske at tage med en anden gang. Men det er altså ret mange ting, der indgår. Det er 3 forskellige love, så vidt jeg kan se, det går ind over, og derfor er det noget kompliceret, og en af fordelene ved at lave et beslutningsforslag er jo, at man kan lave nogle retningslinjer, og så kan man bede dem, der har forstand på det, jurister og andre, om at komme med de ting, der skal stå i det.

Hr. Dohrmann var den sidste, der var heroppe, og det er jo ikke noget, der kan forbyde én, at hr. Dohrmann mener, det hele går, som det skal, og det er godt alt sammen, men desværre er der sket en eller anden ulykke. Det er det samme, som man har hørt hele vejen igennem, så det skal jeg ikke kommentere yderligere.

Jeg vil godt gentage en tak til de ordførere, der har været positive over for forslaget.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

I punkt 4 i forslaget står der:

»Ved alvorlige overskridelser af køre- og hviletidsbestemmelserne kan koncessionen fratages vognmanden.«

Jeg vil godt spørge ordføreren for forslagsstillerne: vognmanden har opfyldt alle krav og sendt en bus til udlandet, og så går de to – eller hvor mange det er – buschauffører f.eks. i byen, aftenen før de skal køre hjem, og overholder dermed ikke hviletidsbestemmelserne og får ikke sovet om natten. Der sker en ulykke på hjemvejen. Mener hr. Tommy Dinesen så, at vognmanden skal straffes? Han er jo faktisk uden skyld. Det er

bare et enkelt lille pluk af de uheldige konsekvenser. Jeg synes, det ville være helt urimeligt, for det er så nemt. Nu er det jo som regel altid arbejdsgiversiden, hr. Tommy Dinesen og hans parti hænger ud, men bør vognmanden fratages sin koncession i sådan en situation?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Nu siger hr. Dohrmann bl.a., at vi kører meget mod arbejdsgiverne. Jeg har netop her præciseret, at det har været en stor glæde, at turistvognmændene bl.a. har rettet henvendelse til ordførerne for at gå positivt ind i det arbejde, der ligger de steder, hvor de ved den er gal. Når hr. Dohrmann så spørger om to chauffører, der måske går en tur i byen om aftenen og ikke efterlever de regler, som de skal, så er det min holdning, at arbejdsmiljø- og hviletidsbestemmelser skal overholdes, uanset om det er arbejderne eller vognmændene, der tilsidesætter dem og ikke overholder dem.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Ja men jeg fik intet svar. Skal vognmanden straffes, hvis chaufførerne ikke overholder hviletidsbestemmelserne?

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

En sidste kort bemærkning til hr. Tommy Dinesen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, jeg svarede meget klart. Det skal chaufførerne selvfølgelig, de får jo en bøde, eller hvad det nu bliver, hvis de kører galt og ikke overholder hviletidsbestemmelserne eller kører spirituskørsel eller andet. Det gælder som for alle andre. Det kan man da ikke laste vognmanden for, det burde være en selvfølge.

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Ja, af det resumé, ordføreren for forslagsstillerne foretog, fremgik det jo, at der har været generel tilslutning til hovedprincipperne i det beslutningsforslag, der er fremsat.

[Justitsministeren]

Jeg vil også give tilsagn om at medvirke til, at disse hovedprincipper bliver gennemført, men der er jo nok nogle steder – det fremgik også af debatten – hvor vi skal overveje, på hvilken måde det skal gennemføres.

Jeg deler helt den opfattelse, som hr. Tommy Dinesen gav udtryk for, at den interesse, der er for buskørsel i udlandet, de mange af vore landsmænd, der deltager i kørsel til udlandet, giver os en forpligtelse til at sørge for, at bestemmelserne er i orden, og at de overholdes, og at man kan være nødt til at gå langt for at sikre deres overholdelse, bl.a. således at koncessionen kan fratages de pågældende. Men som jeg sagde før, er det jo til syvende og sidst et domstolsspørgsmål, hvordan man vil vurdere, hvad der har været skyld i det uheld eller den overtrædelse af bestemmelserne, der kan have været tale om.

Det er jo et beslutningsforslag, der vedrører flere ministerier, foruden justitsministeriet ministeriet for offentlige arbejder og arbejdsministeriet. Når vi har ment, at det var rigtigt, at det var mig, der besvarede beslutningsforslaget, skyldes det, at vi i og for sig forudsatte, at forslagsstillerne betragtede det færdselssikkerhedsmæssige som det mest afgørende. Derfor har det for os været naturligt, at det var den minister, der har med færdselssikkerheden at gøre, nemlig justitsministeren, der svarede på beslutningsforslaget. Men under den udvalgsbehandling, der skal finde sted – og jeg forstår, den skal finde sted i arbejdsmarkedsudvalget – vil der jo blive lejlighed til at gå ind på de øvrige spørgsmål.

Jeg forstod, at hr. Taanquist navnlig havde spørgsmål at rette til arbejdsministeren, hvor jeg synes, det vil være rigtigt, at det sker i form af et samråd i arbejdsmarkedsudvalget, så arbejdsministeren nærmere kan tage stilling til de spørgsmål, som hr. Taanquist har.

Tilbage er kun en enkelt ting, som vist også bedst kan klares i udvalget. Fru Elisabeth Bruun Olesen spurgte, om der ikke var problemer med mobiltelefoner, når de kom på den anden side af grænsen. Det er der, og det har også noget at gøre med forskellige typer o.lign. Der arbejdes på det, også inden for EF, men formentlig også på anden måde, fordi det jo er utilfredsstillende, at disse telefoner ikke kan virke, når man kommer uden for landet. Men jeg synes altså også, at det er

et spørgsmål, der kan være grund til at få uddybet nærmere i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brønsted):

Jeg foreslår at forslaget til folketingsbeslutning henvises til arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 122:

Forslag til folketingsbeslutning om økonomiske midler til forskning i sygdommen AIDS.

Af Agerschou (SF) og Anne Grete Holmsgård (VS) m.fl.

(Fremsat 20/2 86).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Regeringen kan ikke støtte det forslag, der foreligger, men til gengæld kan jeg oplyse, at regeringen vil støtte det forslag, der er kommet fra statens lægevidenskabelige forskningsråd om ekstra 6 mill. kr til AIDS-forskning.

AIDS er jo en farlig og dybt alvorlig sygdom, ikke blot for de mennesker, der bliver ramt, men også fordi en mangelfuld bekæmpelse kan få konsekvenser for hele folkesundheden. Derfor har indenrigsministeren også igangsat en kampagne for øget information både generelt til befolkningen og navnlig naturligvis til de særlige risikogrupper. Kun gennem dette præventive arbejde vil vi have et grundlag for en tidlig og effektiv indsats mod sygdommen. Forslagsstillerne har ret i, at her kan indsatsen naturligvis ikke standse. Forskning i de forskellige aspekter