

Rapport vedrørende eventuel
indførelse af et særligt med-
virkenansvar i bustransport

Trafikministeriet
2000

Tryk: Trafikministeriet
Oplag: 150 eksemplarer
ISBN 87-90262-87-5

1. RESUMÉ.	2
2. BAGGRUNDEN FOR NEDSÆTTELSE AF EN ARBEJDSGRUPPE.	4
3. HVORFOR MEDVIRKENANSVAR.	5
4. ARBEJDSGRUPPENS KONKLUSIONER.	5
5. RIGSADVOKATENS OPLYSNINGER OM MEDVIRKENSAGER.	6
6. RIGSPOLITIETS ”STORVOGNSKONTROL”	7
7. UDENLANDSKE ERFARINGER MED MEDVIRKENANSVAR.	7
8. INDHENTEDE OPLYSNINGER FRA BRANCHEN.	9
9. DRØFTELSE MED ORGANISATIONERNE.	10

Bilag

1. Resumé.

I nærværende rapport har en arbejdsgruppe under Trafikministeriet vurderet, hvorvidt der på bus- og godskørselsområdet er behov for supplerende regler ved siden af straffelovens medvirkenbestemmelser.

Baggrunden herfor er, at der i 1996 blev nedsat en styregruppe under Trafikministeriet, der skulle beskrive og analysere problemstillingerne vedrørende overtrædelser af lovgivningen ved kørsel med tunge køretøjer. Styregruppen anbefalede i sin 1. delrapport, at der etableres et egentligt medvirkenansvar for speditører, transportkøbere mv. Som opfølgning herpå blev der i 1997 nedsat en arbejdsgruppe med henblik på at vurdere, hvorvidt der på godskørselsområdet var et behov for supplerende regler til straffelovens medvirkenbestemmelser. I "Rapport vedrørende eventuel indførelse af et særligt ansvar for medvirken i godstransport samt eventuel indførelse af en autorisationsordning vedrørende speditører", der blev offentliggjort i 1998, konkluderede arbejdsgruppen, at dette ikke var tilfældet.

I forbindelse med dette udarbejdelse af ovennævnte rapport blev det endvidere besluttet efterfølgende at se nærmere på busområdet med henblik på at vurdere, hvorvidt der er behov for supplerende regler til straffelovens medvirkenbestemmelser i forbindelse med buskørsel.

For så vidt angår spørgsmålet om etablering af supplerende regler for medvirkenansvar er arbejdsgruppens konklusion, at der i den nugældende straffelovgivning er den fornødne hjemmel til også at kunne gøre transportkøbere ansvarlige for overtrædelse af buslovgivningens og færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder m.v. samt overtrædelse af bestemmelserne om køre- og hviletid. Det er således arbejdsgruppens opfattelse, at det reelle problem i vid udstrækning er, at busvognmanden af kommercielle grunde ofte ikke ønsker at gøre et medvirkenansvar gældende i forhold til en transportkøber. Arbejdsgruppen finder, at løsningen på branchens problemer må være, at branchen selv sørger for at få busvognmændene til først og fremmest at undlade at udføre en transport, som kun kan udføres ulovligt. Hvis der alligevel udføres en ulovlig transport, må busvognmændene være politiet behjælpelig med sagens opklaring.

Der er indhentet oplysninger fra Rigsadvokaten om erfaringerne med straffesager, hvor der overfor rejsearrangører m.v. er rejst tiltale for medvirken til overtrædelse af buslovgivningen og færdselsloven samt EU's bestemmelser om køre- og hviletid. Ifølge det oplyste, er der kun i enkelte tilfælde rejst tiltale eller udfærdiget bødeforlæg over for rejsearrangører m.v. i sager, hvor der er opstået spørgsmål om medvirken.

Arbejdsgruppen har også inddraget udenlandske erfaringer med medvirkenansvar, idet der er blevet indhentet oplysninger fra en række lande om herom. Disse oplysninger viser, at spørgsmålet om medvirkenansvar som hovedregel er reguleret på samme måde som den danske straffelovgivnings bestemmelser om medvirkenansvar.

Endelig har problemstillingerne været drøftet med rejsebureaubranchen, som tilkendegav, at der ikke er behov for supplerende lovgivning i forhold til den nugældende straffelovgivnings bestemmelse om medvirkenansvar.

Derimod påpegede branchen, at der kan være behov for en informationsindsats, med henblik på at gøre branchen opmærksom på dets ansvar for overholdelse af buslovgivningens og færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder m.v., bestemmelserne om køre- og hviletid m.v. I den forbindelse blev endvidere påpeget vigtigheden af at inddrage såvel transportører, rejsebureauer, chauffører som kunder/passagerer, idet alle spiller en rolle i forhold til udførelsen af kørselsopgaven. På baggrund heraf blev det foreslået, at der udarbejdes en folder, hvori er beskrevet de væsentligste lovgivningsmæssige bestemmelser for kørslen, og at passagererne/kunderne gøres bekendt med denne folder. Danske Busvognmænd har efterfølgende skriftligt udtrykt tvivl om effekten af en sådan folder, jf. punkt 9.

Endvidere blev det foreslået, at Færdselsstyrelsen tager kontakt til Forbrugerstyrelsen med henblik på at foreslå, at der på Forbrugerstyrelsens hjemmeside på internettet etableres et link/henvisning til Færdselsstyrelsens hjemmeside, således at det bliver nemmere for forbrugerne at få relevante oplysninger om diverse regler mv. med relation hertil.

Trafikministeriet aftalte med branchen, at Færdselsstyrelsen vil undersøge de nævnte forslag nærmere, herunder tage en drøftelse med Danske Busvognmænd og SiD.

2. Baggrunden for nedsættelse af en arbejdsgruppe.

Nærværende rapport omhandler alene medvirkenansvar indenfor buskørsel. En tilsvarende rapport om medvirkenansvar indenfor godskørselsområdet er udarbejdet af ministeriet i november 1998.

På baggrund af at der bl.a. gennem færdselspolitiets målrettede kontroller kunne konstateres et stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, nedsatte den daværende trafikminister i sommeren 1996 som led i en mere langsigtet strategi en styregruppe, der gennem et udredningsarbejde skulle beskrive og analysere problemstillingerne vedrørende overtrædelser af lovgivningen ved kørsel med tunge køretøjer. Trafikministeren besluttede ligeledes at inddrage busområdet i dette udredningsarbejde. Styregruppen fik endvidere til opgave at overveje, hvilke indsatsområder, der i det fremtidige trafiksikkerhedsmæssige arbejde navnlig bør fokuseres på med henblik på at løse problemerne på lastbil- og busområdet.

Styregruppen afgav i december 1996 1. delrapport. Rapporten indeholdt bl.a. en bred beskrivelse af erhvervets forhold i øvrigt, herunder erhvervsstrukturen, udviklingen i gods- og busvognmandserhvervet, den økonomiske situation, arbejdstilrettelæggelsen, uddannelsessystemet samt den køretekniske standard i erhvervet.

I 1. delrapport anbefalede styregruppen, at der etableres et egentligt medvirkenansvar for speditører, transportkøbere m.v. Med henblik på at få klarlagt om der er et behov for sådanne supplerende regler ved siden af straffelovens medvirkenbestemmelser nedsatte trafikministeren i foråret 1997 en embedsmandsgruppe med repræsentanter fra Erhvervsministeriet, Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet, Rigsadvokaten og Trafikministeriet. Justitsministeriet blev senere anmodet om at deltage i gruppens arbejde.

På arbejdsgruppens første møde blev det besluttet også at inddrage spørgsmålet om eventuel indførelse af en autorisationsordning for speditører. Dette spørgsmål er behandlet i ministeriets rapport om medvirkenansvar i godstransport.

3. Hvorfor medvirkenansvar.

I forbindelse med kritik af busvognmandsbranchens manglende overholdelse af køre-/hviletidsbestemmelserne samt overtrædelse af færdselslovgivningens bestemmelser, har branchen tilkendegivet, at overtrædelserne ofte skyldes pres fra transportkøbere. Ifølge organisationerne bliver busvognmandsvirksomhederne sat i en situation, hvor det reelle valg står mellem at udføre arbejdet med de ovennævnte overtrædelser eller ikke at få kørselsopgaven.

Som eksempel kan nævnes et rejsebureau, som bestiller en busvognmand til at køre bureauets gæster på skiferie udenlands – med angivelse af en tidsfrist for ankomsttidspunktet til destinationsstedet, som medfører, at busvognmanden, såfremt tidsplanen overholdes, overtræder hastighedsgrænserne og/eller køre- og hviletidsbestemmelserne.

For at hindre sådanne situationer samt for at støtte de busvognmænd, der ikke vil overtræde lovgivningen, foreslår branchen, at der indføres et særligt medvirkenansvar for transportkøberen.

4. Arbejdsgruppens konklusioner.

Arbejdsgruppens drøftelser om medvirkenansvar inden for buskørselserhvervet har været baseret på branchens egne oplysninger om, at busvognmænd føler sig presset af transportkøbere til at overtræde lovgivningen. Dette udsagn er ikke blevet undersøgt yderligere af arbejdsgruppen.

Det retlige udgangspunkt for arbejdsgruppen er straffelovens § 23, stk. 1, 1. punktum. Heraf fremgår det, at “den for en lovovertrædelse givne straffebestemmelse omfatter alle, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til gerningen”. Det fremgår endvidere af straffelovens § 2, at lovens § 23 finder anvendelse på alle borgerlige strafbare forhold, således at medvirkenbestemmelsen også finder anvendelse ved f.eks. overtrædelse af færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder, totalvægt m.v. og busskørselslovgivningens bestemmelser.

Det betyder, at ikke kun busvognmanden, men også andre, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til en overtrædelse af færdselslovgivningen, busskørselslovgivningen eller EU's forordning nr. 3820/85/EØF og nr. 3821/85/EØF om køre- og hviletid, vil kunne straffes herfor. Om der i en given sag kan rejses tiltale, vil blandt andet bero på beviserne i sagen.

Arbejdsgruppen har overvejet, om en særlig medvirkenbestemmelse vil kunne løse de problemer, som busskørselserhvervet har påpeget. Arbejdsgruppen har drøftet, om et eventuelt særligt medvirkenansvar skulle omfatte andre transportkøbere end rejsearrangører, men arbejdsgruppen har vurderet, at det i forbindelse med buskørsel netop er på dette område, problemerne kan opstå.

Det er arbejdsgruppens opfattelse - til dels på baggrund af de sparsomme oplysninger om problemets omfang fra branchen selv - at der ikke er tungtvejende grunde til at anbefale en særlig medvirkenbestemmelse. Arbejdsgruppen mener således, at der i den nugældende lovgivning er den fornødne hjemmel til også at kunne gøre transportkøbere ansvarlige for overtrædelser. Politiet har i denne forbindelse peget på, at busvognmændene ofte omtaler problemet i forbindelse med overtrædelsessager, men at busvognmanden, når det kommer til stykket, ikke i tilstrækkeligt omfang bidrager med de nødvendige beviser, således at der vil kunne rejses en sag om medvirken til overtrædelse af færdselslovgivningens regler, herunder køre- og hviletidsbestemmelserne eller reglerne i buslovgivningen.

Det er arbejdsgruppens opfattelse på baggrund af de foreliggende oplysninger, at det reelle problem i vidt omfang er, at busvognmanden af kommercielle grunde ofte ikke ønsker at gøre et medvirkenansvar gældende i forhold til en transportkøber.

Løsningen på branchens problemer vedrørende transportkøbere, der presser busvognmænd til overtrædelser af lovgivningen må efter arbejdsgruppens vurdering være, at branchen selv sørger for at få busvognmændene til først og fremmest at undlade at udføre en transport, som kun kan udføres ulovligt. Hvis der alligevel er udført en ulovlig transport efter pres fra en transportkøber, bør branchen være politiet behjælpelig med sagens opklaring. Politi og anklagemyndighed har således ikke mulighed for at rejse sager ved domstolene, såfremt der ikke foreligger beviser for medvirken, f.eks. i form af en aftale, kørselsdokumenter eller lignende. Både politiet og anklagemyndigheden, som er repræsenteret i arbejdsgruppen, har givet udtryk for, at betingelsen for at kunne rejse sager om medvirken er, at man får de fornødne beviser for, at en rejsearrangør har medvirket til en overtrædelse.

Hertil kommer, at Rigspolitiets storvognskontroller viser en positiv udvikling i antallet af overtrædelser af køre-/hviletids- og hastighedsbestemmelserne, idet der er sket et pænt fald i antallet af overtrædelser heraf over de seneste 3 år.

5. Rigsadvokatens oplysninger om medvirkensager.

Trafikministeriet foretog primo 1998 en høring af Rigsadvokaten med henblik på at afdække problemets omfang.

Rigsadvokaten anmodede de regionale statsadvokater om en udtalelse om deres erfaringer med straffesager mod rejsearrangører m.v., hvor der er rejst tiltale for medvirken - i forbindelse med overtrædelse af buslovgivningen, færdselsloven og bestemmelserne om køre- og hviletid - efter straffelovens medvirkenbestemmelser.

Statsadvokaterne for København, Frederiksberg og Tårnby, statsadvokaten for Sjælland, statsadvokaten i Ålborg samt statsadvokaten i Sønderborg har oplyst, at de har indhentet udtalelser fra de underliggende politikredse, og at ingen af disse har kendskab til sager af den omhandlede karakter.

Statsadvokaten i Viborg har oplyst, at han har indhentet udtalelse fra samtlige politikredse i området. Det fremgår heraf, at ingen af politikredsene har kendskab til sager af den omhandlede karakter. Politimesteren i Århus har dog fremsendt en sag, hvor en busudlejer er blevet dømt for overtrædelse af busloven og medvirken

hertil i forbindelse med rejsearrangørers leje af busser. Politimesteren har i sin udtalelse anført, at der ikke blev rejst sigtelse/tiltale mod en ungdomsklub og et gymnasium for medvirken til busudlejers overtrædelse af busloven. Muligheden herfor har næppe været overvejet, allerede fordi Færdselsstyrelsen ikke indstillede tiltale herfor. Endvidere finder politimesteren, at lejere må kunne handle i tillid til, at udlejer som den professionelle sørger for at overholde lovgivningen.

Statsadvokaten for Fyn, Sydøstsjælland, Lolland, Falster og Bornholm har oplyst, at hun har indhentet en udtalelse fra samtlige politikredse under embedet, der med undtagelse af politimesteren i Svendborg ikke har behandlet sådanne sager. Politimesteren i Svendborg har i sin udtalelse til statsadvokaten henvist til en sag, hvor en busudlejer blev dømt for medvirken til en rejsearrangørs og en førers overtrædelse af busloven og Rådets forordning 2454/92 af 23. juli om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende og 684/92.

Det fremgår af anklagemyndighedens årsberetning for 1986, at i henhold til straffelovens § 23 omfatter den for en lovovertrædelse givet straffebestemmelse alle, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til gerningen. Der er intet til hinder for at pålægge medvirkenansvar efter denne almindelige medvirkenregel for overtrædelse af færdselsloven.

Trafikministeriet har på ny i 1999 foretaget en høring. Rigsadvokaten har i den forbindelse oplyst, at siden første høring har alene Silkeborg Politi behandlet en sag, hvor der muligt vil kunne gøres medvirkenansvar gældende.

6. Rigspolitiets ”storvogns kontrol”.

Rigspolitiets Færdselspoliti har i 1999 – i lighed med de foregående år - afholdt buskontrol med henblik på at kontrollere overholdelsen af blandt andet køre- og hviletids- og hastighedsbestemmelserne. Der blev afholdt i alt 7 buskontroller, hvor 643 ”skibusser” blev kontrolleret. Kontrollen viste, at busser på vej ud af landet typisk overtrådte hastighedsbestemmelserne, hvorimod der stort set ikke var overtrædelser vedrørende køre-/hviletid, jf. bilag 7. Ved indrejse var mønstret omvendt med overtrædelser af køre-/hviletid. Køretøjernes hastighed i udlandet kontrolleres og påtales ikke, og der foreligger derfor ingen oplysninger om disse. Sammenholder man med 1997 og 1998 viser kontrollen dog, at der er en positiv udvikling i antallet af overtrædelser af køre- og hviletids- og hastighedsbestemmelserne, idet der er sket et pænt fald i antallet af overtrædelser. Dette skal dog ses i lyset af et faldende antal kontrollerede busser og kontroltimer, jf. bilag 7.

7. Udenlandske erfaringer med medvirkenansvar.

Storbritannien har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/formidlere. Sådanne forseelser vil blive pådømt efter generelle regler for medvirkenansvar.

Italien har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/formidlere. Sådanne forseelser vil blive pådømt efter generelle regler om medvirkenansvar i den italienske straffelov, omend kun for personligt ansvar med fort-

sætsbedømmelse.

Finland har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/-formidlere.

Sverige har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/-formidlere. Det svenske transportministerium har dog afgivet en betænkning om lovgivningen vedrørende autorisation af speditører, som tillige indeholder en bestemmelse om transportkøberansvar. Dette ansvar indebærer, at hvis bestillings- trafik med bus eller godstransport drives uden tilladelse, skal den, som erhvervs- mæssigt for egen eller andres regning har indgået aftale med transportudøveren om transporten, pålægges bøder, hvis pågældende vidste eller burde have vidst, at transportudøveren ikke havde tilladelse.

Det er fra svensk side oplyst, at Rigsdagen har vedtaget en lov (Regeringens propo- sition 97/98:63) om ophævelse af ordningen, hvilket skete med ikrafttrædelse den 1. oktober 1998.

Norge har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/-formidlere, men ifølge vejtrafikloven, som lov nr. 910 af 28. december 1993 om kø- re-/hviletid ved indenlandsk transport indenfor EØS-området henviser til, kan man straffe den, som forsætligt eller uagtsomt har overtrådt bestemmelser i henhold til loven. Både chaufføren og ejeren af køretøjet kan straffes efter denne bestemmelse. Hovedreglen i norsk ret er, at der kræves culpa for at kunne straffes. En juridisk person er ikke omfattet af disse regler. Det er dog evt. muligt, at juridiske personer vil kunne straffes efter straffelovens bestemmelser om virksomhedsstraf. Det nor- ske vejvæsen er ikke bekendt med i hvilket omfang denne bestemmelse benyttes. Det anføres, at bestemmelsen bør kunne benyttes i praksis på transportformid- lingsvirksomheder, om end det norske vejvæsen ikke er bekendt med eksempler i retspraksis, hvor bestemmelsen har været benyttet.

Østrig har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere/-formidlere. Såfremt der foreligger forsætligt medvirken- og anstiftelsesansvar, kan der ifølge den østrigske "Kraftfahrgesetz" straffes med bøde på op til 30.000 öS.

Holland har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere.

I Tyskland er det hovedsageligt føreren eller ejeren af køretøjet, der kan gøres an- svarlig for overtrædelser. Føreren af køretøjet vil kunne straffes efter den tyske færdselslov. Efter loven straffes den forsætlige eller uagtsomme overtrædelse af bestemmelserne om tilladt overlæs eller akseltryk.

Ejeren af køretøjet kan straffes for overtrædelse af forskrifterne for køretøjer eller køretøjskombinationer. Det personlige ansvar placeres for juridiske personer hos den "naturlige" person, der har det overordnede ansvar for køretøjerne i virksom- heden, jf. "Ordensreglementet", hvorefter bødestraf kan finde anvendelse i bestem- te tilfælde overfor lovbestemte eller viljesbestemte repræsentanter/stedfortrædere. Herudover kan en person uden for virksomheden blive draget til ansvar, såfremt særlige kontraktmæssige forhold har overført ansvaret til denne person.

Tredjemand, der ikke har det umiddelbare ansvar for køretøjet, kan kun pålægges bødestraf efter reglerne om medvirkenansvar i "Ordensreglementet". Der skal være tale om forsæt, og bevisbyrden for forsæt er svær at løfte.

Sanktionerne i henhold til bødeforskrifterne er som følger : Overskridelse på mere end 2 pct. af tilladte totalvægt straffes. Overskridelser på op til 5 pct. af den tilladte totalvægt straffes med bøder på indtil 75 DM, overskridelser på mere end 5 pct. af den tilladte totalvægt straffes med bøder på mellem 100 og 500 DM ved uagtsomhed og bøder på indtil 1000 DM ved forsæt. Bødestraffen for ejeren af køretøjet ligger noget højere end for føreren.

Politiet er kompetent straffemyndighed, men udformningen af de nærmere regler varierer fra delstat til delstat. Bødeafgørelserne kan indbringes for retten.

For så vidt angår overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne, straffes sådanne overtrædelser med bøde. Ved forfalskning af dokumenter eller tekniske data kan der blive tale om fængselsstraf efter straffelovgivningen. Straffelovgivningen anvendes dog yderst sjældent i praksis og kun i særdeles graverende tilfælde. Bødemyndigheden er arbejdstilsynet i det område, hvor virksomheden er hjemmehørende. Retsforfølgningen af udlændinge foretages af "Bundesamt für den Gütenverkehr" i Köln. Bødestørrelsen udgør maksimalt 10.000 DM. Arbejdsgiveren (busvognmanden) vil kunne straffes, hvis der enten foreligger en fejlagtig kørselsdisposition eller en utilstrækkelig overvågning af køreegenskaber hos føreren. Den, der har bestilt transporten, kan kun blive draget til ansvar i undtagelsestilfælde, og i givet fald kun idømmes bødestraf efter reglerne om medvirkenansvar i "Ordensreglementet".

Grækenland har ingen særlige regler for medvirkenansvar for transportkøbere.

8. Indhentede oplysninger fra branchen.

Turistvognmændenes Landsforening har oplyst, at foreningen finder, at det ville være en god idé at etablere et medvirkenansvar for transportformidlere samt eventuelt indføre en autorisationsordning rettet mod rejsearrangører. Erfaringer for foreningens medlemmer viser, at det er ganske problemfyldt at få tingene til at hænge sammen uden overtrædelser af eksempelvis køre- og hviletidsreglerne. I en situation med en markant overkapacitet af busser kan bureauerne frit vælge og vrage blandt de eksisterende turistbusvognmænd. Såfremt der blev indført et medvirkenansvar samt etableret en autorisationsordning, vil det - set med turistvognmændenes øjne - blive lettere at sikre reglerne overholdelse.

Landsforeningen Danmarks Bilruiter har oplyst, at det i henhold til lov om lokal og regional kollektiv personbefordring uden for hovedstadsområdet og bekendtgørelse af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er trafikselskaberne, der varetager den almindelige rutekørsel med bus, herunder den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Det vil sige, at det er trafikselskaberne, der forestår og har ansvaret for ruteplanlægning og køreplaner m.v. Den daglige udførelse af kørslen forestås af et antal entreprenører, som trafikselskaberne indgår kontrakt med efter afholdelse af udbud.

Et medvirkenansvar i relation til hertil vil efter landsforeningens opfattelse kunne komme på tale for trafikskaberne, såfremt ruter og køreplaner i forbindelse med planlægningen tilrettelægges på en sådan måde, at de færdselssikkerhedsmæssige aspekter - herunder kørehastigheder, fremkommelighed m.v. - ikke kan overholdes af udøveren. Det er landsforeningens opfattelse, at trafikskaberne stort set lever op til de færdselssikkerhedsmæssige krav i forbindelse med planlægningen, hvilket dog ikke udelukker, at et medvirkenansvar kunne være opportunt.

9. Drøftelse med organisationerne.

Danmarks Rejsebureau Forening, Felix Rejser og Gislev Rejser har - som repræsentanter for rejsebureaubranchen - tilkendegivet, at der ikke er behov for supplerende lovgivning i forhold til den nugældende straffelovgivnings bestemmelse om medvirkenansvar.

Samtidig blev det tilkendegivet af branchen, at den ikke ønskede opbygget et bureaukratisk kontrolsystem.

Derimod påpegede branchen, at der kan være behov for en informationsindsats, med henblik på at gøre branchen opmærksom på dets ansvar for overholdelse af buslovgivningens og færdselslovgivningens bestemmelser om tilladte hastigheder m.v., bestemmelserne om køre- og hviletid m.v. I den forbindelse blev endvidere påpeget vigtigheden af at inddrage såvel transportører, rejsebureauer, chauffører som kunder/passagerer, idet alle spiller en rolle i forhold til udførelsen af kørselsopgaven. På baggrund heraf blev det foreslået, at der udarbejdes en folder, hvori er beskrevet de væsentligste lovgivningsmæssige bestemmelser for kørslen, og at passagererne/kunderne gøres bekendt med denne folder.

Endvidere blev det foreslået, at Færdselsstyrelsen tager kontakt til Forbrugerstyrelsen med henblik på at foreslå, at der på Forbrugerstyrelsens hjemmeside på internettet etableres et link/henvisning til Færdselsstyrelsens hjemmeside, således at det bliver nemmere for forbrugerne at få relevante oplysninger om diverse regler mv. med relation hertil.

Trafikministeriet aftalte med branchen, at Færdselsstyrelsen vil undersøge de nævnte forslag nærmere, herunder tage en drøftelse med Danske Busvognmænd og SiD.

Dansk Busvognmænd har efterfølgende skriftligt tilkendegivet, at der allerede i dag efter køre-/hviletidsreglerne er krav om, at der i en bus skal være et opslag, der kortfattet beskriver reglerne om køre-/hviletid, jf. bilag 8. Danske Busvognmænd stiller sig noget tvivlende over for effekten af, ved siden af køre-/hviletids-opslaget, at udarbejde foldere, hvoraf køre-/hviletidsregler og hastighedsgrænser for Europas forskellige lande skal fremgå.

Bilag

1. Uddrag af straffeloven.
2. Turistvognmændenes Landsforenings brev af 23. december 1997
3. Landsforeningen Danmarks Bilruters brev af 1. december 1997.
4. Svendborg Rets dom af 20. juni 1996.
5. Århus Rets dom af 23. januar 1997.
6. Uddrag af Ny Yrkestrafiklagstiftning.
7. Uddrag af Rigspolitechefens Færdselspolitis Sammendrag/Statistik om Stortvognskontrol 1999.
8. Færdselsstyrelsens opslag vedrørende køre-/hviletidsbestemmelserne.