

Indhold

INDLEDNING	5
1. AFGRÆNSNINGER OG OMRÅDEFASTLÆGGELSE	6
1.1. LASTBILOMRÅDET	6
1.2. BUSOMRÅDET	6
2. ANVENDTE PARAMETRE TIL FASTLÆGGELSE OG VURDERING AF "NU-SITUATIONEN"	8
2.1. UHELDSVIDEN, DATABEARBEJDNING OG -INDSAMLINGSMETODER	8
2.2. OVERTRÆDELSE, KONTROL OG STATISTIK	8
2.3. ANDRE FAKTORER	8
3. UHELDSVIDEN, DATABEARBEJDNING OG -INDSAMLINGSMETODER	9
3.1. DATAINDSAMLING OG -BEARBEJDNING	9
3.1.1. Danmarks Statistiks indberetningssystem og færdselsuhedsstatistik.....	9
3.1.2. Vejdirektoratets arbejde med færdselsuhedsstatistikken	10
3.1.3. Rådet for Trafiksikkerhedsforskningens arbejde med færdselsuhedsstatistikken.....	10
3.2. GENERELT OM UHELDSVIDEN PÅ BAGGRUND AF DET STATISTISKE MATERIALE	11
4. OVERTRÆDELSER, KONTROL OG STATISTIK	12
4.1. RIGSPOLITICHEFENS KONTROLLER OG STATISTIKKER	12
4.2. FÆRDELSSTYRELSENS KONTROL OG STATISTIK PÅ KØRE- OG HVILETIDSOMRÅDET	15
5. ANDRE FAKTORER	15
5.1. ERHVERVSSTRUKTUREN	15
5.1.1. Udviklingen i godsvognmandserhvervet.....	16
5.1.2. Udviklingen i firmakørslen	17
5.1.3. Udviklingen indenfor busvognmandserhvervet	18
5.2. GODSVOGNMANDSERHVERVETS ØKONOMISKE SITUATION	19
5.2.1. Den økonomiske situation i godsvognmandserhvervet.....	19
5.2.1.1. Den internationale udvikling.....	20
5.2.1.2. Pris- og transportudvikling.....	20
5.2.1.3. Miljøkrav	21
5.2.2. Den økonomiske situation i busvognmandserhvervet.....	21
5.3. ARBEJDSLIVSRETTELÆGGELSE	21
5.4. UDDANNELSE	22
5.5. DEN KØRETØJSTEKNISKE STANDARD I ERHVERVET	23
5.6. KONTROL OG SANKTIONER	24
5.6.1. Kontrol.....	25
5.6.2. Sanktioner.....	25
5.7. HOLDNINGER OG ADFÆRD	26
6. SAMMENFATNING	26
6.1. MERE NUANCERET STATISTIK	26
6.2. FORØGET KONTROLINDSATS	27
6.3. FORSTÆRKET UDDANNELSESMÆSSIG INDSATS	28
6.4. BREDERE OG MERE FORHOLDSMÆSSIG SANKTIONSANVENDELSE.....	28
6.5. MEDVIRKENANSVAR	28
6.6. HOLDNINGSÆNDRING	29
BILAGSOVERSIGT	30

Indledning

Der har i den seneste tid i pressen været skrevet meget om det stigende antal fejl og mangler ved lastbiler, ligesom Færdselspolitiets målrettede kontroller viser, at antallet af konstaterede fejl og mangler på lastbiler er stigende. Trafikministeren har på denne baggrund som en mere langsigtet strategi besluttet at nedsætte en styregruppe, der skal overveje hvilke indsatser, der skal til for at komme de mange overtrædelser til livs. Ministeren har ligeledes besluttet også at inddrage busser i arbejdet. Trafikministeren har endelig anmodet justitsministeren om at tage kontakt til Rigsadvokaten med henblik på en vurdering af, hvorvidt der er mulighed for at skærpe de nuværende bødetakster på området. Resultatet af disse overvejelser vil ligeledes indgå i styregruppens videre arbejde.

Styregruppen består af repræsentanter fra Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Statens Bilinspektion, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rigsadvokaten, Rigspolitchefen, Erhvervenes Transportudvalg ETU, Dansk Speditørforening, Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksporthvognmænd, Landsforeningen Danmarks Bilruter, Specialarbejderforbundet i Danmark, Turistvognmændenes Landsforening og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening.

Udredningsarbejdet vil bestå af to delrapporter. Den første delrapport indeholder en beskrivelse af de øjeblikkelige forhold på lastbil- og busområdet, herunder indsamling af relevant viden og statistisk materiale om forholdene, med henblik på styregruppens analyse og vurdering af, hvorvidt det beslutningsgrundlag, der på nuværende tidspunkt er tilstede, er tilstrækkeligt for det fremtidige trafiksikkerhedsmæssige arbejde. Udredningsarbejdets anden del vil indeholde en samlet oversigt over de midler og instrumenter, f.eks. adgangskrav, kontrol, sanktioner og oplysnings- og informationsmateriale, der i dag anvendes på området samt en opgørelse af (rest)forslag, herunder en analyse af mulige tiltag samt anbefalinger til ministeren af hvilke indsatsområder, der anbefales prioriteret i det fremtidige arbejde. Anbefalinger og initiativer, der er en følge af konklusionerne i de enkelte delrapporter, vil kunne iværksættes sideløbende med udarbejdelsen af de resterende dele af den samlede rapport.

Det blev på styregruppens første møde den 10. september 1996 besluttet, at Færdselsstyrelsen med bistand fra en mindre arbejdsgruppe bestående af Statens Bilinspektion, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Vejdirektoratet og Rigspolitchefen samt på baggrund af materiale indsendt af medlemmer fra gruppen, skulle udarbejde et udkast til denne 1. delrapport, der således har til formål at beskrive "nu-situationen" set i relation til den aktuelle viden om erhvervets forhold, det tilgængelige statistiske materiale, samt kendskabet til omfanget og udviklingen på overtrædelses- og uheldsområdet.

1. Afgrænsninger og områdefastlæggelse

For at fastlægge styregruppens opgave på lastbil- og busområdet, er det nødvendigt at fastslå hvilke køretøjer og hvilken kørsel, der skal være omfattet af arbejdet.

1.1. Lastbilområdet

Lastbiler, som er omfattet af lov om godskørsel, er motorkøretøjer og vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons.

I henhold til lov om godskørsel kræver udførelse af godskørsel for fremmed regning en forud meddelt tilladelse, når kørslen udføres af et motorkøretøj eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt på mere end 6 tons. Ved registrering af en lastbil til vognmandskørsel forevises en vognmandstilladelse, og køretøjet får en transportmarkering for vognmandskørsel i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Udføres der firmakørsel, dvs. kørsel med egne varer, skal lastbilen blot anmeldes til firmakørsel ved registreringen på motorkontoret. Køretøjet får en transportmarkering for firmakørsel i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Herefter er såvel lastbiler, der udfører godskørsel for fremmed regning som lastbiler, der udfører firmakørsel, og som er omfattet af den ovenfor anførte vægtgrænse, omfattet af styregruppens kommissorium.

1.2. Busområdet

Busser, som er omfattet af lov om buskørsel, er motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet.

I henhold til lov om buskørsel kræver udførelse af erhvervsmæssig personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet, en tilladelse.

På grundlag af tilladelsen kan der udføres turist- og bestillingskørsel.

Ved turistikørsel forstås befordring med samme køretøj af en gruppe personer fra et område og tilbage til dette således, at køretøjet først, når hele turen er afsluttet, benyttes til befordring af andre.

Ved bestillingskørsel forstås lejlighedsvis befordring af en på forhånd sluttet kreds af personer efter bestilling på vognejerens bopæl eller forretningssted og efter forud fastsat betaling, der erlægges samlet af den, der har bestilt kørslen.

Udføres der rutekørsel kræves der tillige tilladelse hertil. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder.

Hvis adgangen til at benytte rutekørslen er åben for alle, betegnes den som "almindelig rutekørsel". Hvis kun bestemte kategorier af personer befordres, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

Kørslen anses for ikke-erhvervsmæssig personbefordring, såfremt følgende kriterier er opfyldt:

- 1) Kørslen skal udføres vederlagsfrit,
- 2) af den registrerede ejer eller bruger af bussen eller en hos denne ansat person, og
- 3) kørslen skal være led i anden virksomhed, idet der
- 4) udelukkende må befordres personer med nærmere tilknytning til ejeren eller brugeren.

Som eksempler på ikke-erhvervsmæssig personbefordring kan nævnes kommuners kørsel med plejehjemsbeboere, skolers kørsel med elever og sportsforeningers kørsel med medlemmer.

Dertil kommer den private buskørsel, som privatpersoner udfører for sig selv og familien. Ikke-erhvervsmæssig personbefordring kræver ikke tilladelse.

Ved registrering af en bus til turist- og bestillingskørsel forevises en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring og bussen får en transportmarkering i Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Ved registrering af en bus til rutekørsel forevises rutetilladelsen eller rutekontrakten.

Ved registrering til ikke- erhvervsmæssig personbefordring og til privat kørsel forevises ingen dokumentation for kørslen.

Den enkelte bus vil i Centralregisteret for Motorkøretøjer ved indregistreringen blive anført med, hvilken kørsel bussen skal anvendes til. Busser bliver således markeret til anvendelse "rutekørsel" eller "buskørsel", som omfatter turist- og bestillingskørsel, eller "privat buskørsel" eller "særlig anvendelse", som omfatter den ikke-erhvervsmæssige personbefordring

Området for styregruppens overvejelser dækker dels den erhvervsmæssige udnyttelse af busser, dels den ikke- erhvervsmæssige personbefordring.

Der vil dog også være mulighed for at opdele de registrerede busser på totalvægt eller passagerantal, således at kun de "store" busser omfattes af styregruppens overvejelser.

2. Anvendte parametre til fastlæggelse og vurdering af "nu-situationen"

Beskrivelsen af den øjeblikkelige trafikikkerhedsmæssige situation på lastbil- og busområdet tager udgangspunkt i en række forskellige faktorer.

2.1. Uheldsviden, databearbejdning og -indsamlingsmetoder

En væsentlig faktor i beskrivelsen af "nu-situationen" er den aktuelle viden om uheld og uheldstyper på lastbil- og busområdet, herunder navnlig de anvendte metoder med hensyn til indsamling og bearbejdning af data.

En nærmere gennemgang af disse spørgsmål findes nedenfor under punkt 3.

2.2. Overtrædelse, kontrol og statistik

En anden væsentlig faktor af betydning for beskrivelsen af "nu-situationen" er det aktuelle omfang af overtrædelser, kontrollen hermed samt indsamling og bearbejdelse af statistiske data, der kan beskrive udviklingen i overtrædelsesomfanget mv. på lastbil- og busområdet.

Navnlig på to områder foreligger der materiale om overtrædelsernes omfang og udvikling. Dels udarbejder Rigspolicehøveden i forbindelse med politiets kontroller på vejene statistikker om overtrædelser af de forskellige regelsæt på området. Rigspolitiet har til brug for dette arbejde udarbejdet et notat herom, der findes som bilag. Dels udarbejdes der i forbindelse med Færdselsstyrelsens løbende kontrol af overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne materiale, som belyser overtrædelsesomfanget på dette område.

En nærmere gennemgang af disse spørgsmål og det tilgængelige statistiske materiale findes nedenfor under punkt 4.

2.3. Andre faktorer

Udover de allerede nævnte faktorer, vil rapporten også søge at give et billede af, hvilke yderligere faktorer og årsagssammenhænge, der eventuelt kan have indvirkning på "nu-situationen".

En nærmere analyse og gennemgang af disse øvrige faktorer gives nedenfor under punkt 5.

3. Uheldsviden, databearbejdning og -indsamlingsmetoder

3.1. Dataindsamling og -bearbejdning

Indsamling af oplysninger om færdselsuheld samt den første offentliggørelse heraf foretages af Danmarks Statistik. Færdselsuheldsstatistikens grunddata benyttes herefter løbende af bl.a. Vejdirektoratet og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, der begge har ydet bidrag til denne delrapport.

Et færdselsuheld defineres som et uheld, der er sket på en offentligt tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når uheldet står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og når mindst én af de implicerede parter har været kørende. Som dræbte medregnes i statistikken alle dødsfald, der er en følge af et færdselsuheld, og som indtræffer indtil 30 dage efter uheldet. Som tilskadekomne medregnes alle øvrige personer, der er kommet til skade ved et færdselsuheld, idet der dog udelades småskader, som ikke kræver lægebehandling.

3.1.1. Danmarks Statistiks indberetningssystem og færdselsuheldsstatistik

Danmarks Statistiks færdselsuheldsstatistik bygger på oplysninger og indberetninger fra politiet. Statistikken er således begrænset til at omfatte uheld, der kommer til politiets kundskab, og herefter alene de uheld, hvorom der optages rapport. Indberetningssystemet er opbygget i et foreløbigt og et endeligt bidrag til færdselsuheldsstatistikken. Den foreløbige indberetning, der alene indeholder en kortfattet uheldsbeskrivelse, indleveres inden 24 timer efter uheldet, og anvendes til en summarisk månedsstatistik. Den endelige indberetning fra politiet sker senest fem uger efter færdselsuheldet. Den endelige indberetning koordineres endvidere med de amtskommunale vejmyndigheder, der påfører indberetningen oplysninger om uheldenes nærmere geografiske lokalisering.

Oplysningerne om færdselsuheld er inddelt i tre hovedgrupper: *uheldsoplysninger*, *elementoplysninger* og *personoplysninger*.

Uheldsoplysningerne omfatter uheldet som helhed, f.eks. uheldssted og -tidspunkt, vejr- og lysforhold og lignende. Som noget centralt i uheldsoplysningerne indgår en nærmere beskrivelse af uheldssituationen. Denne kan beskrives ved hjælp af i alt 66 typesituationer inddelt i 10 hovedkategorier, f.eks. kategori 0 - Eneuheld og kategori 8 - Uheld med fodgængere.

Elementoplysningerne vedrører de elementer, der er impliceret i et færdselsuheld. Det kan være færdselselementer, såsom køretøjer og fodgængere eller en forhindring på eller uden for kørebanen. Der gives for færdselselementerne endvidere en række oplysninger om vejforhold, eventuelle former for regulering, manøvrer eller andre foranstaltninger.

Personoplysningerne anføres for alle implicerede førere, fodgængere og tilskadekomne passagerer. Udover en beskrivelse af personskadene gives tillige oplysninger om alder, køn, spirituspåvirkning eller sygdom, brug af sikkerhedssele eller styrthjelm, samt for førere af motorkøretøjer oplysning om kørekortforhold, herunder om føreren overhovedet har erhvervet kørekort og om kørekortet er erhvervet til den relevante køretøjskategori. Der anføres imidlertid ikke oplysninger om, f.eks. hvor længe føreren har haft kørekort til en given kørekortkategori eller hvor længe den pågældende har beskæftiget sig erhvervsmæssigt med transport af personer eller gods.

3.1.2. Vejdirektoratets arbejde med færdselsuhedsstatistikken

Danmarks Statistiks færdselsuhedsstatistik omfatter kun personskadeuheld, hvilket som nævnt vil sige færdselsuheld, hvor en eller flere personer er dræbt eller kommet tilskade. Til brug for Vejdirektoratet indsamler Danmarks Statistik imidlertid også oplysninger om materielskadeuheld, hvilket vil sige uheld, hvor skaderne er begrænset til køretøjer og/eller andet materiel. Vejdirektoratet benytter bl.a. færdselsuhedsstatistikken som en del af grundlaget for arbejdet med forebyggelse af færdselsuheld på vejnettet samt endvidere i forbindelse med forskellige forskningsprojekter.

Vejdirektoratet har til brug for dette arbejde givet et eksempel på brugen af de relevante data fra uhedsstatistikken, idet der er udarbejdet kortmateriale, der belyser uheldsomfanget på det overordnede vejnet. Vejdirektoratet oplyser i den anledning endvidere, at uheld og uheldsfrekvenser om nødvendigt vil kunne vises for landeveje.

Vejdirektoratet bemærker i øvrigt, at uheldsfrekvenserne er beregnet som antal person- og materielskadeuheld i perioden 1991-95, hvor der har været mindst én lastbil eller bus involveret, sat i forhold til trafikarbejdet¹ for køretøjer over seks tons.

3.1.3. Rådet for Trafiksikkerhedsforsknings arbejde med færdselsuhedsstatistikken

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning anvender færdselsuhedsstatistikken fra Danmarks Statistik til at foretage generelle uheldsanalyser samt specielle opgørelser til brug for forskningsprojekter. Uheldsanalyser kan foretages for en lang årække i en detaljeringsgrad, der alene afhænger af indberetningssystemet.

¹ Trafikarbejdet er normalt defineret som årsdøgntrafikken for køretøjer over 6 t x 365 x længden i km/1.000.000.

3.2. Generelt om uheldsviden på baggrund af det statistiske materiale

Det kan umiddelbart konstateres, at det statistiske materiale om uheld og uheldsfrekvenser på vejene er endog meget omfattende og i en ganske høj detaljeringsgrad. Det grundlæggende udgangspunkt for enhver debat om trafiksikkerhed - nemlig antallet af dræbte og tilskadekomne i forbindelse med færdselsuheld - kan således meget enkelt konstateres ved brug af det tilgængelige statistiske materiale.

I færdselsuheldsstatistikken er færdselselementerne på lastbilområdet generelt afgrænset ved lastbiler over 3.500 kg. Disse er herefter underopdelt i sololastbil, lastbil med anhænger og sættevognstog. Det kan heraf konstateres, at uheldsstatistikken for lastbilers vedkommende ikke indeholder tal, der umiddelbart er egnede til at belyse uheldenes omfang og udvikling for de køretøjer, der i denne delrapports sammenhæng er fundet relevante, jf. herved afgrænsningen ovenfor i afsnit 1. Der danner sig således ikke et klart billede af uheldsomfanget for lastbiler over seks tons.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Danske Vognmænd har peget på, at antallet af personskader i færdselsuheld, i hvilke lastbiler over 3.500 kg har været impliceret i perioden siden 1986, har vist en tydelig faldende tendens. Udviklingen er i øvrigt noget mere positiv for lastbiler end for personbiler, dvs. biler under 3.500 kg. Også for antallet af dræbte ses for lastbiler en faldende tendens, der følger udviklingen for dræbte i personbil. Antallet af dræbte er dog ikke faldet så meget som antallet af uheld, og dermed er uheldsalvorligheden blevet forøget. Risikotallene fremgår af vedlagte bilagsmateriale, hvortil der henvises.

Tabel 1. Antal dræbte i 1994 fordelt efter elementart og de dræbtes placering.

Elementart	Dræbte i elementet	Dræbte uden for elementet
Lastbil	2	102
Bus	1	17
Personbil	267	143

Kilde: Danmarks Statistik og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Tabel 2. Antal tilskadekomne i 1994 fordelt efter elementart og de tilskadekomnes placering.

Elementart	Tilskadekomne i elementet	Tilskadekomne uden for elementet
Lastbil	69	532

Bus	62	177
Personbil	4242	3040

Kilde: Danmarks Statistik og Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har oplyst, at man i Rådets regi rutinemæssigt foretager samkøring af uheldsinformationer og et udvalg af oplysninger fra Centralregisteret for Motorkøretøjer. Det er endvidere oplyst, at der med henblik på at belyse uheldstallene for de køretøjer, der i denne sammenhæng er relevante, kan foretages særlige udtræk fra Rådets uheldsregister. Som nævnt ovenfor under afsnit 1 indeholder centralregisteret oplysninger om anvendelsen af et køretøj. Samkøring af uheldsdata med oplysninger vil således ifølge Rådets oplysninger i fremtiden kunne foretages således, at uheldstyper, -omfang og -udvikling for vognmands- henholdsvis firmabiler specifikt gøres til genstand for undersøgelser. Derimod vil det ikke være muligt at lave tilsvarende undersøgelser på udenlandske lastbiler.

4. Overtrædelser, kontrol og statistik

4.1. Rigspolitechefens kontroller og statistikker

Rigspolitiets kontrolindsats er opdelt i tre hovedgrupper: *Landsdækkende målrettede kontroller*, der typisk strækker sig over en hel dag, *Spredte målrettede kontroller*, der udføres af de lokale afdelinger under Rigspolitechefens Færdselspoliti, samt *Almindelig færdselspatruljering*, hvorunder der i det daglige foretages landdejskontroller af lastbiler og busser. Det bemærkes i den forbindelse, at de målrettede kontroller ("storvognskontrollerne") alene retter sig mod køretøjer, der er omfattet af godskørselsloven eller busloven, dvs. køretøjer med en tilladt totalvægt på over seks tons henholdsvis motorkøretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, inklusive føreren.

De landsdækkende kontroller tilstræbes udført med det samme antal personale fra gang til gang. I kontrollerne indgår dels Rigspolitechefens eget politipersonale, dels bilinspektører og bilassistenter fra Statens Bilinspektion, dels endelig - dog i noget mindre omfang - andre eksterne eksperter. Brugen af navnlig personale fra Statens Bilinspektion er i perioden 1994, 1995 og 1996 steget betydeligt. Det samlede personaleforbrug er i den nævnte periode opgjort til henholdsvis 673, 1990 og 812 mand/dage årligt. I 1995 - der af Rigspolitechefen var udnævnt til storvognsår - anvendtes således i alt ca. tre gange det normale antal personale. Endelig udføres kontrollerne geografisk set i de samme områder fra gang til gang.

I forlængelse af rigspolitiets målrettede kontroller af lastbiler og busser udarbejdes en samlet statistik på området. Statistikken STORVOGNSKONTROL (1994 - 1996 frem til den 1. oktober) findes som bilag. Som det fremgår, er statistikken baseret på resultaterne af de enkelte målrettede kontroller, der således løbende indgår i statistikken.

Resultatet af en målrettet kontrol samles af lederen af kontrollen i blanket P 660 - "Statistik - Storvogns kontrol". Et eksemplar af blanketten findes som bilag. I blanketten noteres de overordnede faktorer, såsom tidsrum for kontrollen, geografisk område, personaleforbrug, antallet af kontrollerede (standsede) køretøjer samt antallet af optagne rapporter. Blanketten indeholder på samme måde som den endelige statistik endvidere en overordnet inddeling af forskellige overtrædelsesområder, f.eks. bremsefejl og tekniske mangler i øvrigt, overlæs/akseltryk, bestemmelser om nødvendige tilladelser eller attester i øvrigt, køre- og hviletid, kørekortforhold, hastighed efter fartskriver og spiritus og promillekørsel. Blanketten indeholder endelig en inddeling af de kontrollerede køretøjer i lastbiler, påhængsvogne, sættevogne, vogntog og busser. Det basale grundlag for kontrollerens udfyldelse af blanketten, og dermed også for den endelige statistik, er de notater, som de enkelte politimedarbejdere løbende foretager under de målrettede kontroller. Der anvendes hertil ikke en blanket med fortrykte angivelser af overtrædelsesområder og køretøjskategorier og lignende svarende til den overordnede blanket eller den endelige statistik.

I 1995 (storvognsåret) blev der afholdt en omfattende serie af landsdækkende kontroller, ligesom der løbende gennem hele året ugentligt blev afholdt kontroller i forskellige lokalafdelinger. Der blev i alt gennemført 562 kontroller, hvorunder 27.523 køretøjer blev standset og kontrolleret. Der blev konstateret 5.881 overtrædelser med efterfølgende optagelse af i alt 5.274 rapporter, svarende til henholdsvis 21,38 % og 19,16 % af det samlede antal kontrollerede køretøjer.

I 1996 har der indtil den 1. oktober været afholdt fire landsdækkende kontroller samt to landsdelsdækkende. Der er indtil den nævnte dato gennemført i alt 190 kontroller, hvorunder 11.752 køretøjer er blevet standset og kontrolleret. Der er konstateret 3.155 overtrædelser med efterfølgende optagelse af i alt 2.731 rapporter, svarende til henholdsvis 26,86 % og 23,24 % af det samlede antal kontrollerede køretøjer.

Det kan konstateres, at der i den endelige statistik ikke sondres mellem lastbiler og busser. I forordet til Rigspolitichefens rapport "Storvogns kontrol - 1995" (rapporten er ikke vedlagt som bilag) anføres forklarende, at der under den målrettede indsats mod lastbiler i (meget) begrænset omfang også er blevet kontrolleret busser, hvorfor busser indgår i statistikken for "storvognsåret". En forklaring på, hvorfor en sondring mellem lastbiler og busser ikke skønnes fornøden i statistik-

ken, kan eventuelt være, at politiet generelt set kun i meget begrænset omfang kontrollerer busser under de målrettede kontroller. Det materiale og de udsagn, der er modtaget fra busbranchen til brug for denne delrapport, bekræfter dette billede.

Statistikken indeholder ikke oplysninger om, hvilke af de kontrollerede køretøjer, der er tilladelsesbaserede (vognmandsbiler), og hvilke der ikke er (firmabiler). Det fremgår ej heller af statistikken, om køretøjerne er dansk eller udenlandsk indregistrerede. Der foreligger ikke oplysninger fra politiet, der belyser, i hvilket omfang udenlandske køretøjer er genstand for kontrol. Det er i den forbindelse fra branchens side anført, at kontrol af udenlandske køretøjer synes at være en undtagelse ved de målrettede kontroller udenfor grænseområderne.

Når der ses bort fra bremsefejl og andre tekniske fejl ved køretøjerne, giver statistikken umiddelbart det indtryk, at overtrædelser af bestemmelser om overlæs/akseltryk, køre- og hviletid og hastighed efter fartskriver ligger på et signifikant højere niveau end andre overtrædelsestyper. Tendensen for så vidt angår overtrædelser af bestemmelser om overlæs/akseltryk er stigende, mens de øvrige synes faldende, mest markant i 1995 - storvognsåret. Det er i den forbindelse karakteristisk, at disse overtrædelsestyper, i modsætning til de øvrige, har stærke erhvervsøkonomiske implikationer, forstået sådan, at jo mere, der på en gang kan transporteres (personer eller gods), jo hurtigere og med de færreste ophold i kørslen, des bedre.

Branchen har, såvel i denne sammenhæng som tidligere, givet udtryk for, at regelsættet om køre- og hviletid er unødigt kompliceret og dermed vanskeligt at efterleve. Det kan imidlertid i den sammenhæng bemærkes, at bestemmelserne om overlæs og hastighed er yderst enkle, og at tilsvarende synspunkter derfor ikke på disse områder kan forklare det relativt højere overtrædelsesantal.

Det kan endelig konstateres, at henved 5 % af de registrerede overtrædelser placerer sig under et punkt, der uden nærmere specificering angives som "Andet". Tendensen til overtrædelser under denne gruppe synes i øvrigt svagt stigende.

Der udarbejdes i rigspolitiet endvidere en månedlig statistik, der ligesom storvognsstatistikken grundlæggende er baseret på de notater den enkelte politimedarbejder udfører i forbindelse med kontroller. Oplysningerne til statistikken indgives af den enkelte politimedarbejder på blanket P 658 (01/95) - "Statistik". Et eksemplar af blanketten findes som bilag. Statistikken giver en oversigt over forseelsesomfanget, men angiver ikke det samlede antal kontrollerede køretøjer. Statistikken indeholder ikke oplysninger om, hvilke af de kontrollerede køretøjer, der er vognmandsbiler, og hvilke der er firmabiler. Det fremgår imidlertid af denne statistik, om køretøjerne er dansk eller udenlandsk indregistrerede.

4.2. Færdselsstyrelsens kontrol og statistik på køre- og hviletidsområdet

Færdselsstyrelsen foretager i henhold til Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 kontrol i vognmandsvirksomheder af overholdelsen af bestemmelserne om køre- og hviletid.

Virksomhederne indkaldes som udgangspunkt ud fra et tilfældigt men repræsentativt princip. Herudover sker der dog også en mere målrettet indkaldelse, som bygger på indberetninger - anmeldelse og anden information som styrelsen måtte være i besiddelse af om den enkelte virksomhed. Der indkaldes normalt samtlige diagramark for en periode af fire uger, som ligger forud for indkaldelsen.

I den nuværende statistik kan det ses, hvor mange forseelser der er konstateret inden for de enkelte paragraffer, men det er ikke i denne statistik muligt at få et mere detaljeret billede af overtrædelsernes karakter.

Imidlertid sker der for hver enkelt sag en optælling af de konstaterede forseelser i fire forskellige kategorier alt efter grovhed. Det vil således være muligt at specificere tallene yderligere.

5. Andre faktorer

Udover det ovenfor anførte om uheldsviden- og udvikling samt overtrædelsesudvikling er der en række andre faktorer/parametre, der kan indgå som grundlag for fastlæggelse og vurdering af "nu-situationen" i transporterhvervet. Disse faktorer er i tilfældig rækkefølge nævnt i de følgende afsnit.

Der er modtaget bidrag til belysning af erhvervets situation fra visse brancheorganisationer. Hovedskrivelserne fra disse bidrag fremgår af bilagene, hvortil der henvises.

5.1. Erhvervsstrukturen.

Hovedaktørerne i transporterhvervet består af transportvirksomhederne, chauffører, speditører og andre, der formidler transporterne, og af transportkøberne.

På både gods- og busområdet er virksomhederne underlagt en tilladelsesordning, når der udføres tilladelsespligtig kørsel, hvorom der henvises til afsnit 1 ovenfor. Denne ordning har til formål - ud over varetagelsen af en række hensyn såsom lige og fair konkurrenceforhold, rimelige arbejdsmiljømæssige forhold - også i sig selv at være et bidrag til fremme af trafiksikkerheden.

I henhold til godskørselsloven og busloven stilles der en række krav (god vandel, en rimelig økonomi og faglig indsigt) for at komme ind i erhvervet. Personer og

selskaber, der opnår tilladelse til at drive erhvervsvirksomhed på gods- og busområdet forventes også under erhvervsudøvelsen at overholde de gældende regler på området og således drive virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. I modsat fald rummer lovgivningen mulighed for i kortere eller længere perioder at tilbagekalde tilladelserne.

På transportkøberområdet generelt og dermed også på speditørområdet er der ingen lovgivning, der indeholder adgangskrav til erhvervet.

Af oplysninger fra Danmarks Statistik fremgår, at lastbiler over 6 tons tilladt totalvægt i 1993 udførte et nationalt trafikarbejde på ialt 1303 mio. km, hvoraf 876 mio. km blev udført som vognmandskørsel og 427 mio. km som firmakørsel, hvilket svarer til, at 67 % af trafikarbejdet blev udført som vognmandskørsel og 33 % som firmakørsel.

På persontransportområdet kan det af oplysninger fra Danmarks Statistik udledes, at af det nationale persontransportarbejde i 1993 målt i mio. personkm. udgjorde transportarbejdet med busser 13 %, fordelt med 8 % til turistbusser og 5 % til bybusser. Det fremgår ikke af det foreliggende materiale, hvorledes opdelingen er foretaget.

I det følgende gennemgås udviklingen i transportvirksomhederne i de senere år.

5.1.1. Udviklingen i godsvognmandserhvervet.

Om udviklingen i antallet af vognmandsvirksomheder kan det konstateres, at antallet har været faldende i perioden 1989-1995. Pr. 31. december 1995 var der således 6.014 virksomheder med tilladelser mod 7.045 virksomheder i 1989. Antallet af udstedte tilladelser har stort set været uændret siden 1990. Antallet af lastbiler anmeldt til vognmandskørsel viser en stigning på 6,5% fra 1993 til 1995 jf. nedenstående tabel.

Tabel 3. Antal vognmandsvirksomheder og tilladelser 1989 - 1995.

	Antal		
	Vognmænd	Tilladelser	Lastbiler
31. december 1989	7.045	26.268	22.706
31. december 1990	7.023	27.563	22.863#
31. december 1991	6.876	28.401	23.448#
31. december 1992	6.745	28.356	23.780#
31. december 1993	6.604	28.850	23.621#
31. december 1994	5.998	27.312	24.280
31. december 1995	6.014	28.849	25.156

Kilde: Færdselsstyrelsen og Danmarks Statistik (# hos Danmarks Statistik opgjort pr. 1. januar det følgende år).

Om udviklingen i størrelsen af virksomhederne, som fremgår af nedenstående tabel om virksomhedernes størrelse i 1989 og 1995, kan det konstateres, at der siden 1989 er sket en forskydning hen imod større virksomheder. Således er andelen af virksomheder med op til 3 tilladelser faldet fra knap 73 % i 1989 til knap 67% i 1995. Det betyder, at fordelingen af antal tilladelser efter virksomhedsstørrelse også er ændret. Andelen af tilladelser i virksomheder med op til 3 tilladelser er således faldet fra 30% i 1989 til godt 22% i 1995. Tilsvarende er andelen af tilladelser i virksomheder med mere end 10 tilladelser steget fra knap 40% i 1989 til knap 51% i 1995.

Udviklingen viser en koncentration af flere tilladelser hos færre vognmandsvirksomheder.

Tabel 4. Virksomhedernes størrelse i 1989 og 1995.

	pct. af antal virksomheder		pct. af antal tilladelser	
	1989	1995	1989	1995
Virksomheder med 1 tilladelse.....	44,0	36,6	11,8	7,6
Virksomheder med 2 tilladelser.....	18,3	19,3	9,8	8,0
Virksomheder med 3 tilladelser.....	10,5	10,9	8,4	6,8
Virksomheder med 4 tilladelser.....	6,8	7,9	7,3	6,6
Virksomheder med 5 tilladelser.....	4,1	4,7	5,5	4,9
Virksomheder med 6-9 tilladelser.....	9,3	10,1	17,5	15,1
Virksomheder med 10-19 tilladelser...	5,3	6,9	19,8	19,4
Virksomheder med 20 eller flere tilladelser.....	1,6	3,5	19,9	31,5

Kilde: Færdselsstyrelsen

Det er dog fortsat et erhverv, der er præget af mange små virksomheder.

5.1.2. Udviklingen i firmakørslen.

Udviklingen inden for firmakørsel målt ved antallet af lastbiler anmeldt til firmakørsel viser, som det fremgår af nedenstående tabel, at antallet stort set har været uændret siden 1990, dog med en lille stigning på ca. 2 % fra 1993 til 1995.

Tabel 5. Antal lastbiler anmeldt til firmakørsel i perioden 1989-1995.

31. december 1989	17.147
31. december 1990	16.512#
31. december 1991	16.093#
31. december 1992	15.981#
31. december 1993	15.976#

31. december 1994	16.118
31. december 1995	16.364

Kilde: Danmarks Statistik (# hos Danmarks Statistik opgjort pr. 1. januar det følgende år).

5.1.3. Udviklingen indenfor busvognmandserhvervet.

Om udviklingen i antallet af busvirksomheder med tilladelser i henhold til busloven kan det oplyses, at der pr. 31. december 1995 var godkendt 1.020 virksomheder og udstedt 7.577 tilladelser til erhvervmæssig personbefordring.

Der foreligger ikke, som på godsområdet, statistik igennem en årrække over antal virksomheder og antal udstedte tilladelser.

Af oplysninger fra Danmarks Statistik fremgår udviklingen i antal registrerede busser af nedenstående tabel.

Tabel 6. Antal busser 1991-1995.

	Busser i alt	Antal	
		Anvendelse turistkørsel	Anvendelse rutekørsel
1. januar 1991.....	8.109	3.341	4.768
1. januar 1992(1).....	9.989		5.413
1. januar 1993.....	11.261	6.727	4.534
1. januar 1994.....	12.978	8.461	4.517
31. december 1994.....	13.564		9.109
31. december 1995.....	13.649		9.211

Kilde: Danmarks Statistik ((1) ca. 1500 store personbiler er omklassificeret til busser i 1991).

Det fremgår heraf, at antallet af busser anført under anvendelsen turistkørsel er steget meget de seneste år. Kategorien omfatter både busser, der anvendes til tilladelsespligtig turist- og bestillingskørsel, og busser, der anvendes til ikke-erhvervmæssig personbefordring og privatkørsel.

Centralregisteret for Motorkøretøjer oplyser, at der pr. 31. december 1995 er registreret 3.322 busser med anvendelse "buskørsel", dvs. den tilladelsespligtige turist- og bestillingskørsel, 5.908 busser med anvendelse "privat buskørsel" og 634 busser med "særlig anvendelse", dvs. busser som anvendes til ikke-erhvervmæssig personbefordring.

Af det stigende antal busser udgør busser med anvendelse "privat buskørsel" en betydelig del. Dette skyldes antagelig ændringer i de afgiftsmæssige forhold, hvorefter det blev fordelagtigt at registrere de store personbiler som busser.

5.2. Godsvognmandserhvervets økonomiske situation

Erhvervets økonomiske situation er en faktor, der kan belyse, at der kan være problemer med at overholde bestemmelser, som er fastsat af trafikikkerhedsmæssige grunde. Det kan være køre- og hviletidsbestemmelserne, bestemmelserne om overlæs, hastighed og vedligeholdelse af køretøjerne.

5.2.1. Den økonomiske situation i godsvognmandserhvervet

Til forståelse af vognmandserhvervets økonomiske situation bør udviklingen indenfor branchen tages i betragtning.

Den økonomiske situation i det tilladelsesbaserede godsvognmandserhverv er ifølge erhvervets brancheorganisationer generelt dårlig. Udviklingen viser ifølge oplysninger fra branchen, at der er faldende godsmængder, transportpriser, omsætning og beskæftigelse. Der er dog mulighed for, at den øgede internationalisering på længere sigt vil give et øget transportarbejde.

I nedenstående tabel 7 er vist antallet af konkurser og betalingsstandsninger på gods- og busområdet, som er registreret i Færdselsstyrelsen som tilbagekaldelsesårsager, siden et edb-baseret sagssystem blev taget i brug medio 1994. Der synes ikke på baggrund af disse forholdvis lave tal at kunne udledes noget specifikt om branchernes økonomiske situation. Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke nødvendigvis modtager underretning om betalingsstandsninger, idet disse ikke bekendtgøres i Statstidende.

Tabel 7. Tilbagekaldelsesårsager - konkurser og betalingsstandsning

	1. halvår 1994	1995	1.1 til 26.11.96
Konkurs gods.....	18	34	23
Betalingsstandsning gods.....	19	22	28
Konkurs bus.....	4	2	2
Betalingsstandsning bus.....	2	2	1

Kilde: Færdselsstyrelsen

5.2.1.1. Den internationale udvikling

Godsvognmandserhvervets brancheorganisationer har peget på, at liberaliseringerne på transportområdet indenfor EU, særlig i forbindelse med indførelsen af Det Indre Marked pr. 1. januar 1993, har betydet en øget konkurrence mellem medlemslandenes transportører med deraf følgende behov for effektiviseringer og rationaliseringer. Dertil kommer den øgede konkurrence fra Østeuropa.

Dette har betydet et voldsomt pres på prisen, hvilket er forstærket af den økonomiske udvikling i EU, der i perioder har været stagnerende eller faldende. Endvidere kan der konstateres en vis overkapacitet på markedet, når udviklingen i lastbilparken sammenholdes med transportarbejdet. Udviklingen har ikke kun haft betydning for eksportkørslen men har også påvirket de indenlandske transporter.

5.2.1.2. Pris- og transportudvikling

Den internationale udvikling har ifølge godsvognmandserhvervets organisationer betydet, at transportkøberne har kunnet presse prisen og samtidig har kunnet stille stadig større krav til transportørerne i forbindelse med just-in-time leveringer og dermed til logistiksystemer og driftssikkert materiel.

Udviklingen har ligeledes medført, at produktionsvirksomhederne har svingende behov for transport, og dette har betydet, at virksomhederne enten har overladt al transport til vognmænd eller har reduceret egen vognpark og anvender vognmænd i spidsbelastningssituationer. Tilsvarende har større vognmandsvirksomheder i et vist omfang reduceret egen vognpark, og benytter i stedet undervognmænd, hvorved der kan ske besparelser i transportomkostningerne, idet den "selvkørende undervognmand" ofte er billigere end at have omkostninger til egen lastbil og chauffør. Dette skyldes, at den "selvkørende undervognmand" ofte ikke beregner en "driftsherreløn", der svarer til en overenskomstmæssig chaufførløn.

På tilsvarende måde ses vognmænd, der indgår kørselskontrakter med speditio-firmaer, uden at beregne sig transportpriser, der dækker de faktiske omkostninger, herunder overenskomstmæssig chaufførløn, og som derved ikke er sikret et tilstrækkeligt indtjeningsgrundlag for en fornuftig drift af virksomheden. Det er så speditio-firmaet, der opnår fortjenesten på transporten, mens vognmanden, i den periode han har kørt til for lave priser, ikke alene har ødelagt sin egen økonomi, men også påført branchen ubillig konkurrence.

Der er også fra branchen peget på, at fragtaftaler, hvor afregningsformen er afregning pr. kilometer eller bruttofragtafregning, er belastende for branchen.

5.2.1.3. Miljøkrav

Der er fra godsvognmandserhvervets organisationer peget på, at der i de senere år er indført en del miljøafgifter, som især har ramt transporterhvervet. Afgifterne har medført behov for øgede investeringer i miljøvenlige køretøjer, der er mere brændstoføkonomiske.

5.2.2. Den økonomiske situation i busvognmandserhvervet

For så vidt angår busområdet har brancheorganisationerne ikke nærmere redegjort for branchens økonomiske situation.

På rutekørselsområdet kan det dog oplyses, at udviklingen i de senere år har været præget af de fælleskommunale trafikselskabers udbud af rutekørslen i licitation. Det har bevirket, at der ved licitationerne er konkurreret på prisen, og det har medført, at der er blevet væsentlig færre men større virksomheder, der udfører den fælleskommunale kørsel.

Turistvognmændenes Landsforening har oplyst, at overkapaciteten i turistkørselsbranchen og den stærkt øgede konkurrence, branchen har været udsat for fra flyselskaber, har presset priserne og dermed branchen.

5.3. Arbejdstilrettelæggelse

En ikke uvæsentlig faktor i forbindelse med trafiksikkerhed er tilrettelæggelsen af det daglige arbejde. Såfremt der er meget snævre tidsterminer for transporterens udførelse, må det forudsættes at skabe stress hos chaufføren og derved medvirke til eller være grundlag for ikke mindst overtrædelser af færdselslovens bestemmelser om overlæs og tilladt hastighed samt af køre- og hviletidsreglerne.

Specialarbejderforbundet i Danmark har gennemført 2 undersøgelser om chaufførernes arbejdsmiljø. Hovedkonklusionerne af disse undersøgelser fremgår af bilagene, hvortil der henvises.

Det fremgår heraf bl.a., at 50% af de adspurgte chauffører føler, at de arbejder under tidspres og 26 % føler sig presset til at overtræde gældende regler.

Arbejdsvilkårene for chaufførerne medfører også ifølge undersøgelserne øget risiko for arbejdsskader og dårligt psykisk arbejdsmiljø med forringet livskvalitet til følge.

Forbundet giver udtryk for den opfattelse, at arbejdstilrettelæggelsen i dag ofte finder sted på en sådan måde, at det allerede ved transportens påbegyndelse er klart, at den ikke kan gennemføres under iagttagelse af gældende regler.

På Færdselsstyrelsens temadag den 2. september 1996 om vejtransporterhvervet og færdselssikkerhed med deltagelse af myndigheder og organisationer blev det anført, at også speditører og transportkøbere har et medansvar for tilrettelæggelsen af transportarbejdet.

Det blev på temadagen anført, at der er transportkøbere, der kræver og sikrer sig, at transportøren overholder gældende regler, men at de fleste transportkøbere generelt alene fokuserer på prisen for transportydelsen og overlader helt til transportøren, hvorledes transporten gennemføres.

I den forbindelse pegede Dansk Speditørforening på, at der kunne laves manualer over, hvorledes transporter bør afvikles, således at gældende regler kan overholdes.

5.4. Uddannelse

Der er fra flere sider, hvilket fremgår af det modtagne materiale, peget på, at uddannelse er en vigtig faktor for trafiksikkerheden.

For at blive godkendt til at udføre selvstændig vognmands- eller busvirksomhed skal ansøgeren dokumentere at have gennemført et af Trafikministeriet godkendt kursus. På kurserne indgår undervisning i trafiksikkerhed, herunder undervisning i bestemmelser på færdselsområdet og reglerne om køre- og hviletid.

Gennemførelse af sådanne godkendte kurser er indgået som en del af kravet til en ansøgers faglige kvalifikationer siden 1976 på godsområdet og siden 1984 på busområdet.

I forbindelse med erhvervelse og fornyelse af kørekort til lastbil (kategori C) og bus (kategori D) er kravene i dag ændret som følge af gennemførelsen af Rådets direktiv 91/439/EØF om kørekort (2. kørekortdirektiv) i dansk ret. Kørekort til bus kunne før den 1. juli 1996 erhverves samtidig med kørekort til lastbil. Der var i realiteten tale om én kategori. Der var således kun én undervisningsplan og kun én køreprøve. I dag er lastbil og bus to selvstændige kategorier. De nye kategorier har hver sin uddannelsesplan og hver sin køreprøve. Kørekort til lastbil kan fortsat udstedes til en person, der er fyldt 18 år. Alderskravene for udstedelse af kørekort til bus er imidlertid strammet, idet man idag skal være fyldt 21 år.

Det sondres i regelgrundlaget fortsat mellem kørekort til bus og kørekort til erhvervmæssig personbefordring, der udstedes i tillæg til det almindelige kørekort. Erhvervelse af kørekort til erhvervmæssig personbefordring til bus kræver aflæggelse og beståelse af en særlig køreprøve. Der er ikke sket ændringer heri som følge af 2. kørekortdirektiv.

Kørekort til lastbil og bus kan kun udstedes til førere, der har erhvervet kørekort til almindelig bil og som har modtaget undervisning af en godkendt kørelærer. Der er ikke sket ændringer heri som følge af 2. kørekortdirektiv.

Når kørslen er omfattet af bestemmelserne om køre- og hviletid stilles der på bus- og lastbilområdet krav om efteruddannelse - de såkaldte blå og hvide kvalifikationsbeviser. Kvalifikationsbeviserne erhverves dels på landets AMU-centre, dels hos visse private kørelærere. Efteruddannelse med henblik på erhvervelse af hvidt kvalifikationsbevis omfatter kendskab til udbedring af mindre driftsfejl ved køretøjet ved hjælp af dertil egnet værktøj, kendskab til økonomisk brug af køretøjer, kendskab til de foranstaltninger, der skal træffes ved færdselsuheld mv., for så vidt angår køretøjers forsikringsforhold, kendskab til national lovgivning vedrørende transport (gods eller personer), brugen af kontrolapparat (fartskriver), kendskab til køretøjs- og transportdokumenter i national og international transport (gods eller personer), elementært kendskab til førerens ansvar for så vidt angår modtagelse, transport og levering af gods på de aftalte betingelser og læsning af vejkort. Efteruddannelse med henblik på erhvervelse af blå kvalifikationsbevis, der kun kræves ved personbefordring, omfatter køreteknik på tør og glat vejbane (er et obligatorisk led i den nuværende uddannelse til kategori D), brandværn, førstehjælp, internationale færdselsregler og læsning af vejkort.

Brancheorganisationerne peger i deres bidrag på et generelt behov for en udbygning på det trafikikkerhedsmæssige område af de eksisterende vognmands- og buskurser, på behovet for efteruddannelse og på behovet for at gennemgå alle uddannelser indenfor branchen med henblik på at styrke den trafikikkerhedsmæssige undervisning. Behovet er dog endnu ikke konkretiseret fra organisationside.

5.5. Den køretøjstekniske standard i erhvervet

En faktor, der kunne være relevant for vurderingen af årsager til færdselsulykker, kunne være oplysninger om den tekniske standard for den bilpark, transporterhvervene anvender til det daglige arbejde.

Der kunne f.eks. være en formodning for, at en nedslidt bilpark, som er behæftet med tekniske fejl og mangler, er en medvirkende årsag til ulykker. Der er imidlertid ikke modtaget oplysninger til generel belysning heraf.

Det vil være muligt for Danmarks Statistik at give oplysninger om bilparkens aldersmæssige sammensætning, men sådanne oplysninger siger intet om eventuelle fejl og mangler.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har i 1996 udarbejdet en arbejdsrapport "Statens Bilinspektions køretøjsundersøgelser efter færdselsuheld, 1993". Rapporten er ikke vedhæftet som bilag.

Undersøgelsen dækker alene tekniske undersøgelser af køretøjer, der har været involveret i færdselsuheld, og kun køretøjer hvor man skønnede at der kunne være fejl og mangler.

I undersøgelsen i 1993 udgjorde lastbiler (over 3,5 tons totalvægt) 6 % af de undersøgte køretøjer. Busser er ikke holdt adskilt fra personbiler.

Undersøgelsen konkluderer, at af samtlige undersøgte køretøjer havde 45 % tekniske fejl og mangler og de mest betydende tekniske mangler, nemlig 40 %, vedrørte først og fremmest bremses. Der konkluderes ikke noget nærmere om, i hvilket omfang de tekniske fejl og mangler måtte have været direkte eller medvirkende årsag til ulykkerne.

Af det statistiske materiale fra politiets storvognskontroller synes det vanskeligt at udlede noget om den generelle køretøjstekniske standard i branchen. Bilinspektionen deltager som sagkyndige ved storvognskontroller. Af bilagsmaterialet fremgår, at med stigende anvendelse af bilinspektionen stiger antallet af konstaterede tekniske fejl og mangler.

I forbindelse med indkaldelse af biler til periodisk syn registrerer Statens Bilinspektion det samlede antal køretøjer i gruppen, der omfatter lastbiler over 3,5 tons tilladt totalvægt, der efter indkaldelse stiller til syn. Denne gruppe omfatter busser, lastbiler, forvogne, påhængsvogne etc. Det registreres ikke hvor mange køretøjer, der kasseres, ligesom årsagerne til kassation ikke registreres. Derimod registreres hvor mange, der stiller til syn på ny med køretøjet.

I 1995 stillede 101.200 køretøjer i gruppen til syn og 25 % stillede til omsyn.

Statens Bilinspektion har tilkendegivet, at i forbindelse med gennemførelse af periodisk syn pr. 1. januar 1998 forventes et nyt edb-system taget i brug, som vil give mulighed for at udarbejde de statistiske oplysninger, der måtte være ønsker om vedrørende bl.a. den køretøjstekniske tilstand.

5.6. Kontrol og sanktioner

Tilskyndelsen til at overholde gældende regler påvirkes af omfanget af kontrollen med overholdelsen heraf, samt af de følger konstaterede overtrædelser medfører i form af sanktioner.

5.6.1. Kontrol

Kontrollen med at de gældende regler på trafiksikkerhedsområdet overholdes, varetages af politiet og Færdselsstyrelsen. Der henvises til afsnit 4.1. ovenfor vedrørende politiets arbejde.

I forbindelse med den almindelige færdselskontrol politiet udøver, foretages der kontrol med at godskørselslovens og buslovens bestemmelser overholdes. Det påses, at der udføres lovlig kørsel, at der ved udførelse af tilladelsespligtig kørsel medføres den originale tilladelse, og at ejerens navn og identifikationsnummer i Færdselsstyrelsen er anført på køretøjet.

Turistvognmændenes Landsforening har peget på, at kontrollen af busser er begrænset, og at en effektiv politi- og myndighedskontrol i høj grad vil være med til at højne trafiksikkerheden generelt.

5.6.2. Sanktioner

Overtrædelser af de færdselsregulerende regler på trafiksikkerhedsområdet og af bestemmelserne i godskørselsloven og busloven straffes normalt med bøder.

For at skabe tilstrækkelig respekt for gældende regler og overholdelsen heraf er det nødvendigt, at bøderne har en størrelse, som kan virke "afskrækkende", og ikke blot indkalkuleres som en driftsomkostning i driften af virksomheden.

Justitsministeren har overfor trafikministeren tilkendegivet, at Rigsadvokaten vil orientere statsadvokaterne og politimestrene om, at der i egnede sager om fejl og mangler ved lastbiler bør nedlægges påstand om skærpede bødestrafte med henblik på at få en retspraksis, hvor det generelle bødeniveau for overtrædelser af disse bestemmelser på lastbilområdet forhøjes i forhold til, hvad der er praksis for idag.

Udover muligheden for bødestraf ved overtrædelse af godskørselsloven har politiet i henhold til denne lov mulighed for at tilbageholde en lastbil. Tilbageholdelse kan således ske, hvis tilladelse til godskørsel ikke er meddelt, eller der køres med overlæs, eller fartskriver ikke er installeret. Hvis der sker tilbageholdelse, kan der ikke ske videretransport af godset, som må omlades til et køretøj, hvor forholdene er i orden. Der er endvidere mulighed for ransagning af køretøjet, hvilket muliggør undersøgelse af godset for at afklare, om det køres som firmakørsel eller vognmandskørsel. Endelig er der hjemmel til konfiskation af lastbilen, såfremt det må anses for påkrævet for at forebygge yderligere overtrædelser, hvilket kan være tilfældet ved gentagen ulovlig vognmandskørsel.

I den gældende buslov er der alene hjemmel til at tilbageholde et køretøj, der udfører kørsel i strid med lovgivningen.

Der foreligger ikke oplysninger om, i hvilket omfang der er foretaget tilbageholdelser, ransagninger og konfiskationer af køretøjer.

Rigspolitechefen har oplyst, at der i vidt omfang anvendes tilbageholdelser, men at de ikke registreres særskilt.

Færdselsstyrelsen modtager ikke på nuværende tidspunkt oplysninger fra politiet om det samlede antal konstaterede overtrædelser af godskørselsloven og busloven.

5.7. Holdninger og adfærd

Den menneskelige faktor i form af holdninger og adfærd hos de enkelte aktører i erhvervet er formentlig en meget afgørende faktor for den måde, hvorpå en virksomhed drives.

Denne faktor kan i den henseende påvirkes ved holdningsbearbejdelse gennem oplysning i form af uddannelse, kampagner, kontrol og den "almindelige holdning" i branchen.

Den menneskelige faktor, der spiller ind på den enkeltes handlemåde i en given situation, og som kan være afgørende for om en ulykke sker, kan påvirkes på tilsvarende måde, men vil formentlig ikke kunne fjernes helt som ulykkesårsag.

Der er ikke i de modtagne bidrag oplysninger om, hvorvidt der foreligger undersøgelser eller registreringer af "den menneskelige faktor" som ulykkesårsag.

Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening har peget på, at som led i de politiske tiltag vedrørende energi, transport og andre miljømæssige områder er danske erhvervsvirksomheder begyndt at formulere holdninger til etik, miljø og samfund bl.a. for at bruge dem som salgsargumenter overfor forbrugerne og samarbejdspartnerne. Det vil betyde, at også transportvirksomhederne vil være nødsaget til at leve op til disse krav.

6. Sammenfatning

På baggrund af gennemgangen og beskrivelsen af "nu-situationen" på lastbil- og busområdet er styregruppen enig om, at der er behov for en særlig indsats på en række udvalgte områder for at komme det høje overtrædelsesniveau til livs.

6.1. Mere nuanceret statistik

Styregruppen har konstateret, at den nuværende uheds- og overtrædelsesstatistik på lastbil- og busområdet ikke umiddelbart peger på, hvor de trafikikkerheds-

mæssige problemer er størst - og dermed, hvor en målrettet indsats overfor lastbiler og busser vil kunne få den største effekt på trafiksikkerheden og overtrædelsesniveauet.

En nuanceret statistik er således en forudsætning for, at indsatsen for at forbedre den trafiksikkerhedsmæssige situation og komme overtrædelserne til livs kan målrettes mod de områder og de virksomhedstyper, hvor der er konstateret de største problemer.

På denne baggrund har styregruppen nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder og brancheorganisationer. Arbejdsgruppen har til opgave dels at redegøre for, hvad der kan udledes af de eksisterende statistikker på lastbil- og busområdet, dels at komme med et bud på, hvordan eventuel manglende statistik kan fremskaffes.

Arbejdsgruppen holdt sit første møde 4. december 1996.

6.2. Forøget kontrolindsats

En øget kontrolindsats er efter styregruppens opfattelse nødvendig for at bringe overtrædelsesomfanget på lastbil- og busområdet ned. Øget kontrol vil dels forøge "risikoen" for sanktioner mod de lastbil- og busvognmænd m.fl., der overtræder reglerne, dels medvirke til, at flere køretøjer, der måtte være til fare for trafiksikkerheden, umiddelbart vil blive bragt til standsning.

Tilsvarende vil en skærpet og løbende kontrol med, om vognmandsvirksomhederne til stadighed opfylder betingelserne for udstedelse af vognmandstilladelser medføre, at der hurtigere kan skrives ind overfor virksomheder, der er på vej ud i økonomiske vanskeligheder eller vanskeligheder i øvrigt, der ville kunne få en uheldig indflydelse på virksomhedernes tilskyndelse til at overholde gældende regler.

Indsatsen overfor transportvirksomhederne må derfor styrkes såvel i forbindelse med politiets kontrol på landevejen som i forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol af adgangen til og den fortsatte tilknytning til vognmandserhvervene.

Styregruppen peger samtidig på, at en øget kontrolindsats vil nødvendiggøre en tilførelse af yderligere ressourcer til disse opgaver.

Særlig for så vidt angår Færdselsstyrelsen bemærkes, at en løbende overvågning af de tilladelsesmæssige forhold i vognmandsbranchen i form af opfølgende kontrol af f.eks. de erhvervsmæssige kvalifikationskrav vil være en ny opgave, der ikke vil kunne gennemføres med styrelsens nuværende ressourcer.

6.3. Forstærket uddannelsesmæssig indsats

Styregruppen har peget på muligheden for at styrke de trafiksikkerhedsmæssige elementer ved uddannelsen af såvel chauffører, transportledere og vognmænd.

Krav til efteruddannelse af erhvervschauffører i forbindelse med udstedelse af blå og hvide kvalifikationsbeviser vil således kunne ændres.

For vognmændenes vedkommende vil brancheorganisationerne, der afholder de af Trafikministeriet godkendte kvalifikationskurser, komme med et oplæg til ministeriet til, hvorledes den trafiksikkerhedsmæssige del af kurserne kan styrkes.

I Undervisningsministeriet arbejdes der i øjeblikket med et forslag om etablering af en ny, kort, videregående logistik- og transportuddannelse på grundlag af udvalgsarbejder i Erhvervsministeriet og Trafikministeriet. Uddannelsen planlægges påbegyndt i august 1997.

Styregruppen forventer, at tiltag indenfor såvel basisuddannelser som efteruddannelser for chauffører, mellemledere og ledere vil kunne medvirke til at styrke det faglige niveau i vognmandserhvervet.

6.4. Bredere og mere forholdsmæssig sanktionsanvendelse

Som anført under pkt. 5.6.2. har justitsministeren tilkendegivet, at der i egnede sager om fejl og mangler bør nedlægges påstand om skærpede bødestraffe med henblik på en forhøjelse af det generelle bødeniveau. En ændring af bødeniveauet via retspraksis må dog forventes at være en længerevarende proces. Styregruppen har derfor nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra relevante myndigheder og brancheorganisationer, der har til opgave at komme med forslag til bødeniveauet og bødestørrelser i forbindelse med godstransporter og buskørsel f.eks. fejl og mangler ved lastbiler og busser, overtrædelse af køre- og hviletidsregler og hastighedsovertrædelser.

Arbejdsgruppen skal endvidere komme med en beskrivelse af niveauet for øvrige sanktioner, herunder konfiskation, beslaglæggelse og tilladelsesinddragelse.

Arbejdsgruppen holder sit første møde 18. december 1996.

6.5. Medvirkenansvar

Under styregruppens arbejde er der udtrykt ønske om, at det overvejes nærmere at etablere et egentligt medvirkenansvar for transportformidlerne.

Styregruppen opfordrer på denne baggrund til, at trafikministeren retter henvendelse til erhvervsministeren med henblik på at overveje indførelse af en autorisations- eller godkendelsesordning for speditører.

Styregruppen opfordrer endvidere til, at der i den forbindelse nedsættes en arbejdsgruppe, der også overvejer, hvorledes medvirkenansvar i højere grad kan inddrages i forbindelse med sanktioneringen af overtrædelser på lastbil- og busområdet, herunder eventuelt gennem lovgivning for transportformidlere og speditører.

6.6. Holdningsændring

Styregruppen påpeger, at det samtidig med en forstærket indsats på uddannelses-, kontrol- og sanktionsområdet er nødvendigt med en holdningsændring hos alle aktører på lastbil- og busområdet, således at hensynet til trafiksikkerheden og overholdelsen af gældende regler i højere grad bliver en selvfølge ved tilrettelæggelsen af lastbil- og bustransporter.

Det er afgørende, at der ikke på lastbil- og busområdet må være en generel accept af, at reglerne overtrædes. Styregruppen peger i den forbindelse på muligheden for, at virksomhederne selv udarbejder handlingsplaner med henblik på generelt at styrke den trafiksikkerhedsmæssige indsats. Styregruppen finder det ligeledes nødvendigt med en mere direkte dialog mellem den enkelte virksomhed og myndighederne, herunder Rådet for Større Færdselssikkerhed, for at en sådan holdningsændring kan få maksimal effekt, ligesom eventuelle oplysnings- og informationskampagner skal være målrettet mod konkrete emner og problemstillinger. En forstærket indsats på det holdningsmæssige område vil således umiddelbart skulle afvente en mere præcis afdækning af, hvor de trafiksikkerhedsmæssige problemer på lastbil- og busområdet er størst, jf. 6.1.

Tiltag for en generel holdningsændring vil dog allerede kunne iværksættes i forbindelse med en styrkelse af uddannelsen af chauffører, transportledere og vognmænd, jf. 6.3.

Bilagsoversigt

- Bilag 1: **Vejdirektoratet:** Brev af 21. oktober 1996.
- Bilag 2: **Rådet for Trafiksikkerhedsforskning:** Notat af 24. oktober 1996 samt totalrisikotabel.
- Bilag 3: **Rigspolitichefen:** Notat af 7. oktober 1996 angående Færdselspolitiets statistikker og kontroller af lastbiler og busser med diverse underbilag.
- Bilag 4: **Danske Vognmænd:** Analyse af lastbilernes færdselssikkerhedsmæssige situation samt vilkår og forhold i vognmandserhvervet med betydning for færdselssikkerheden.
- Bilag 5: **Foreningen af Danske Eksportvognmænd:** Notat af 14. oktober 1996 om lastbiler og bussers overholdelse af færdselslovgivningen.
- Bilag 6: **Specialarbejderforbundet i Danmark:** Brev af 11. oktober 1996 vedrørende initiativer til forbedring af færdselssikkerheden.
- Bilag 7: **Turistvognmændenes Landsforening:** Brev af 14. oktober 1996.
- Bilag 8: **Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening:** Cirkulære nr. 41 af 9. oktober 1996.

Det bemærkes, at det anvendte bilagsmateriale alene er uddrag af det samlede modtagne materiale.