

Brev til Trafikministeren, Trafikudvalget og til Færdselsstyrelsen.

Dette brev fremsendes som det 4. i en række skrivelser tilbage fra medio november 2004.

Det er kommentarer til debatten om sovebusser – og er som sådan vigtigt i forhold til en forståelse af hvordan den fremtidige transport med sovebusser vil blive.

Canazei, den 15. december 2004. Af Trine Winther, indehaver af et lille skirejsebureau i Vejle.

Fra Trafikministeren kommer der 16. november en redegørelse og en ændring i lovgivningen for danske sovebusser. En lov som træder i kraft for danske sovebusser den 1. februar 2005.

Imidlertid viser det sig at der har eksisteret en lov i Tyskland om som kræver brug af sikkerhedsseler i busser indregistreret efter '99. Og som dermed lukker muligheden for at lave disse nyere busser om til sovebusser.

Man har fra Færdselsstyrelsens side oplyst mig at man er blevet opmærksom på reglen fra 1. april i Tyskland i forbindelse med at man undersøgte/spurgte om de klare regler for hastigheder 80/100 km i timen. Dette være sig engang mellem denne sommer og efterårsmånederne. Helt præcist hvornår kunne man ikke lige huske på stående fod, og jeg spurgte ikke nærmere. Det er som sådan også nok at vide at det var engang mellem sommer og november.

Her bliver man altså bekendt med den tyske lov, som MED DET SAMME EGENTLIG UDELUKKER SOVEBUSSE INDREGISTRERET EFTER oktober'99.

For de har sikkerhedsselepligt fra og med 1. april og kan jo derfor aldrig mere køre som sovebusser gennem Tyskland.

Bør man allerede – idet man bliver bekendt med denne interessante tyske lov - erkende at der ikke er grund til at tale mere om sovebusser som "sovebusser" men at man blot taler om ældre sovebusser; de eneste der er fri af sikkerhedssele-pligten? Altså alene de 150 sovebusser der er indregistreret INDEN oktober'99 (oplysningerne om antal sovebusser 300 i alt, 150/150 har jeg fra Færdselsstyrelsen)

Hvorfor taler man i november måned videre om "danske sovebusser", når halvdelen ved den tyske lovgivning allerede BLEV sorteret fra pr. 1. april – og når fremtidens sovebusser blot eksisterer som busser der er fra før'99 – og som jo hvert år bliver ældre og ældre? Hvorfor arbejder man i Færdselsstyrelsens informationer til hhv Trafikministeren og Trafikudvalget overhovedet videre med fænomenet "danske sovebusser" når det i virkeligheden blot er "ældre danske sovebusser".

Vidste ministeren og trafikudvalget dette, da man vedtog loven om adskillelsesplader? Og hvis ja, overvejede man da ikke konsekvenserne ved dette fænomen: stadig ældre sovebusser år for år... Forbereder man ikke de fakta og informationer trafikudvalget og ministeren skal træffe beslutninger ud fra så godt, så der KAN træffes beslutninger som er rigtige og at eventuelle konsekvenser er SÅ klare at man kan vurdere dem og forstå dem? (jeg har fuld forståelse for at en minister ikke kan sætte sig ind i alle detaljer omkring hans ministerområde, og derfor må have tillid til embedsmænd). Men jeg forstår også AT loven om sikkerhedsselepligt er så utrolig vigtig at den bør tages med som oplysninger til beslutningstagerne – uanset at det er en lov fra et andet land.

Og jeg forstår slet ikke hvorfor den – og dens konsekvenser – i fald IKKE er medtaget som vigtige oplysninger til beslutningstagerne... Hvis der findes en grund herfor håber jeg denne kan forklares på fornuftig vis.

Burde man fra Færdselsstyrelsens side have gjort sig en konsekvens-beregning, eller lad mig udtrykke det nærmere; en konsekvens-forståelse for følgerne af denne tyske lov?

At de busser der kommer til at køre som fremtidens sovebusser vedbliver busser indregistreret før okt'99.

Resultat: sovebusserne bliver ældre og ældre, nuvel måske med adskillelse efter den 1. februar, for der kommer jo nødvendigvis ikke (og aldrig) nye sovebusser til. De nye busser med sikkerhedsselepligt er færdige som sovebusser p.g.a. sikkerhedsselepligten og den tyske lov!

Burde man så have set at den tyske lov, blandet sammen med den danske lov gældende fra 01. februar, meget let KAN resultere i at man pludselig ser svenske sovebusser (i Sverige findes der mig bekendt ikke lov om adskillelse), Polske sovebusser (– i Polen mig bekendt heller ikke) + fra andre lande hvor lov om adskillelse ikke eksisterer – alle sammen busser fra før'99 som jo derfor må køre i Tyskland UDEN sikkerhedsseler. Og siden de ikke er danske har de jo heller ikke pligt om adskillelse mellem liggepladserne.

Kunne det tænkes at en vognmand i Danmark kunne sælge sine sovestole til polske vognmænd for derfor at hyre ham til at køre for sig med sine "før-99-busser" efter 1. februar?

Eller at polske vognmænd kommer til de danske vognmænd der alene har nyere busser fra efter '99 og billigt opkøber sovestolene fra disse (for hos vognmanden i DK er de jo ikke længere noget værd på grund af den tyske lovgivning) – for derefter at tilbyde danske rejsebureauer kørsel MED sovebusser – uden pligt om sikkerhedsseler – og endda uden pligt om adskillelsesplader? Fint og glat gennem Tyskland – og vi smadrer markedet!

Dette er vel ikke forbudt – og dermed en meget stor mulighed...

Men det er et meget stort hul i trafiksikkerheden på alle de internationale motorveje!!!

Og samtidig en meget realistisk mulighed for at overleve som vognmand der ikke har forstået begrebet "transport af mennesker med det ansvar der hører til" uanset størrelsen af vognmand – lille eller stor.

Hvorfor har ingen taget kontakt til de tyske naboer og hørt dem om de egentlig har forstået de mulige konsekvenser af den lov der trådte i kraft den 1. april d.å.?

Hvorfor skal der gå to uger inden der aftales et møde med den tyske færdselsstyrelse? Dette her er helt faktisk et alvorligt problem... ikke blot for de hårdt ramte gode danske vognmænd og rejsebureauer, som vælger at arbejde med nye køretøjer.

To uger er alt for lang tid, når sæsonen går i gang om en uge, og alle er i gang med at smutte gennem de meget store huller der er i "hegnet".

Har ingen forstået at man med dette virvar giver konsekvenser på kortere eller længere sigt, blandt andet

- 1) De giver "saltvandsindsprøjtninger" til vognmænd med ældre busser, og intet incitament for at investere i nyt materiel,
- 2) Man puster liv i "bunden" af persontransport-branchen – på dansk som på europæisk plan.
- 3) Man kvæler de vognmænd der har investeret i nye køretøjer – måske fordi de sætter sikkerhed i højsædet? (-dog en påstand fra min side, men jeg er overbevist om at der er en sammenhæng)

- 4) Man giver en stor hånd til flytrafikken – jo ikke noget dårligt, men lidt svært at håndtere – måske. Men rejserne vil automatisk stige meget og derfor medføre punkt 4)
- 5) Man sender mange flere privatbiler på de internationale motorveje... med de konsekvenser det måtte have (se evt. officielle statistikker – og her skal jeg ikke påstå noget, det er vist nok blot at læse tallene ...)

Dette er et europæisk problem og det er et problem for en fremtidig sikkerhed på motorvejene i Europa.

Mange rejsebureauer kan jo vælge – og vælger allerede nu til denne vinter – at køre udenom Tyskland med deres sovebusser fra før '99, men hvor flytter problemet sig så hen?

De danske vognmænd kan ikke længere leve op til de krav der stilles i Tyskland og Danmark – hvor flytter kørslen sig så hen?

- Løser dette et sikkerhedsproblem?
- Mindsker det antallet af busulykker?
- Gør det at chaufførerne bliver endnu bedre til at tage deres ansvar alvorligt? Og vognmændene med...
- Sker der ikke en fuldstændig skævvridning i konkurrencen og markedet? Kørslen bliver flyttet til nabolande, priserne bliver presset i bund – endnu engang (og en normal automatisk følge her af er at kvaliteten følger med nedad – noget jeg påstår, men...).

Det er korrekt at jeg som forfatter til denne række breve er hårdt ramt på min lille virksomhed, og det samme gælder vores vognmænd.

Som del af et demokrati accepterer jeg et forbud mod sovebusser, hvis det er det man mener der skal til for at mindske antallet af busulykker (!) og højne trafiksikkerheden for passagerer i Europa. Men jeg accepterer ikke de eksisterende forhold med lovgivninger på tværs af landegrænser der giver SÅ store huller og uensartede forhold for os som rejsebureauer, og i særlig grad for vores leverandører som skal levere transporten til vores gæster. Og jeg accepterer ikke hvis man fra dansk side ikke gør noget for at ændre på dette, passagererne er danskere uanset hvor de kører og med hvem de kører.

Og fortsætter dette uændret, vil man alligevel om kort tid skulle til at tage fat på sagen igen, fordi der kommer for mange - for gamle - europæiske sovebusser til at præge billedet i løbet af de næste år. (husk! kunder til billige rejser/produkter vil jo være der til evig tid).

Jeg håber at man får øjnene op for at der må gøres noget ved denne sag – på et plan med lidt mere fremtidsperspektiv og lidt mere fokus på gældende fakta.

Ligesom ved de tidligere breve står jeg stadig til rådighed for yderligere kommentarer og spørgsmål på mail trine@wintherrejser.dk eller på telefon 0039 338 172 85 92.

Med venlig hilsen

Trine Winther

WINTHER Rejser