

gerne på tidspunktet for opsigelsen med hensyn til varigheden af det fremtidige arbejde, der lægges til grund.

Det er således muligt for en ledig i delperiode 2 at overtage vikararbejde af længere omfang, selv om den ledige er i jobtræning. Der skal dog være en tidsmæssig sammenhæng mellem ophøret i jobtræning og påbegyndelsen af den ordinære beskæftigelse.

Det skal bemærkes, at jobtræning betragtes som et almindeligt ansættelsesforhold i den forstand, at ansættelsesforholdet kun kan bringes til ophør i overensstemmelse med gældende overenskomster og lovgivning. Det vil sige, at gældende opsigelsesvarsler skal respekteres.

Det tilføjes, at den lediges mulighed for at overtage vikararbejde i øvrigt er uafhængig af, om jobtræningspladsen er inden for et område, der svarer til vedkommendes uddannelsesmæssige baggrund eller ej.

4. Ansvaret for, hvem der skal sikre, at bussen er i ordentlig trafikikkerhedsmæssig stand, er tilsyneladende ikke altid klart.
5. De regler, der gælder, når busser udlejes, uden at fører stilles til rådighed, er tilsyneladende ikke tilstrækkelig kendt, f.eks. i forbindelse med kørsel i udlandet.

Spørgeren er naturligvis kendt med, at det kan være en betydelig økonomisk besparelse for skoler, ungdomsklubber, idrætsforeninger m.v., at de kan leje en bus og selv stille chauffør til rådighed. Men hvis det har som konsekvens, at trafikikkerheden svækkes betydeligt, hvilket der desværre er flere eksempler på, må økonomiske hensyn afgjort træde i baggrunden.

Svar (20/7 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det fremgår af begrundelsen, at spørgsmålet er stillet på grundlag af den ulykkelige begivenhed i Norge, hvor en bus lejet uden fører med ca. 30 elever og lærere fra en skole i Ebeltoft blev standset og fik inddraget nummerpladerne på grund af køretøjets ringe stand.

Indledningsvis bemærkes, at reglerne for chauffører og køretøjer inden for privat buskørsel er reguleret i henholdsvis buslovgivningen m.v. og færdselslovgivningen. Således følger det af færdselsloven § 67, stk. 3, at føreren af et køretøj til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet er i forsvarlig stand, særligt at styre-, bremse-, signal- og tegngivningsapparater samt lygter virker forskriftsmæssigt og sikkert.

Efter registreringsbekendtgørelsen er motor-køretøjer, der er registreret til buskørsel, underkastet pligt til periodisk syn en gang årligt, første gang 1 år efter første registrering.

Jeg kan i den forbindelse bekræfte, at Rigspolitiet i øjeblikket gennemgår administrationen af de gældende regler. Hvis der viser sig behov for stramninger, vil Rigspolitiet snarest fremkomme med forslag til ændringer.

Efter bekendtgørelse nr. 172 af 8. maj 1963 med senere ændringer om motorkøretøjer, der udlejes uden fører, må motorkøretøjer kun udlejes til en person, der har gyldigt førerbevis til køretøjet (for førere af busser med over 8 siddepladser foruden førerens plads vil det sige kørekort af kategori D).

Endvidere kan kørsel i lejede busser kun ske i Danmark.

Spm. nr. S 2059

Til trafikministeren (6/7 95) af:

Aage Frandsen (SF):

»Hvad har ministeren og tidligere ministre gjort og hvad vil ministeren gøre for at øge trafikikkerheden ved buskørsel, hvor børn og unge fragtes i lejede busser, og hvor busselskaberne ikke stiller chauffører til rådighed?«

Begrundelse

Selv om eksemplet med den udlejede bus fra Rewitz Busudlejning, som fik klippet nummerpladerne i Norge, er særlig grotesk, tyder meget på, at der i mange tilfælde foregår buskørsel med lejede busser, hvor busselskabet ikke stiller fører til rådighed, med betydelig fare for trafikikkerheden til følge.

Der er i den forbindelse tilsyneladende følgende problemer:

1. Der er busser, der hidtil har omgået reglen om årlige syn. Et hul i loven, som ifølge oplysninger i pressen nu skulle være stoppet.
2. Der er busser, der udlejes uden at være i forsvarlig stand.
3. »Fritidschaufførerne« har måske ikke altid tilstrækkelige forudsætninger for at kunne køre bussen.