

Som eksempler på områder, hvor der tidligere er foretaget ændringer, der har haft til formål at forbedre sikkerheden ved privat buskørsel, kan nævnes:

at privat *national* buskørsel med over 17 personer, føreren medregnet, er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85, jf. § 4, litra a) i Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejdsbeskyttelse i vejtransport, og føreren er derfor omfattet af alle kvalifikationskrav ved kørsel over 50 km fra bussens garagested. Alderskravet er 21 år, og føreren skal være i besiddelse af et såkaldt hvidt og blåt kvalifikationsbevis i henhold til Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 930 af 21. december 1987, og

at privat *international* buskørsel med over 9 personer, føreren iberegnet, er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne, jf. artikel 4, nr. 2, i forordning 3820/85, og føreren er derfor omfattet af kvalifikationskravene, dvs. der kræves både hvidt og blåt bevis, og at føreren skal være fyldt 23 år.

Færdselsstyrelsen har i 1994 underrettet Dansk Autoudlejer Union om disse regler og anmodet foreningen om at orientere sine medlemmer herom.

I øvrigt kan jeg oplyse, at der gennem tiderne er sket en løbende tilpasning, således at f.eks. reglerne om synspligt og nødudgange for privat buskørsel er sammenfaldende med reglerne for erhvervsmæssig buskørsel.

Trafikministeriet overvejer i øjeblikket, hvorledes man kan forbedre reglerne på området med henblik på yderligere at øge sikkerheden. Dette vil kunne ske ved en ændring af busloven, hvorved man indskrænker mulighederne for at udføre persontransport uden tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Trafikministeriet forbereder for tiden et sådant initiativ, der blandt andet går ud på at begrænse udlejning af busser uden fører til privat personbefordring til at omfatte busser indrettet til befordring af højst 17 personer, føreren medregnet.

En sådan ændring vil betyde, at udlejning af busser til befordring af mere end 17 personer, føreren medregnet, kun kan ske efter reglerne om erhvervsmæssig persontransport, hvilket blandt andet vil sige, at udlejer skal sikre sig, at lejeren har de for erhvervsmæssig persontransport fornødne tilladelser.

På dette område – ligesom på andre områder – er det vigtigt med information og kontrol. Den

konkrete sag fra Norge har vist os, at det må overvejes, om yderligere initiativer vil være formålstjenlige.

Spm. nr. S 2270

Til justitsministeren (2/8 95) af:

Aage Frandsen (SF):

»I hvilket omfang har politiet i forbindelse med arbejdskonflikter og ophævelse af fysiske bloka- der anvendt hunde inden for de seneste 25 år, og i hvilke politikredse er det sket?«

Begrundelse

Spørgsmålet skal ses i forlængelse af spørgsmål nr. S 1951 og svaret herpå, idet dette svar kun er fyldestgørende, når det gælder Esbjerg Politikreds. Der er ikke for de øvrige politikredse i svaret oplysninger, der kan belyse spørgsmålet. Derfor er dette spørgsmål en anmodning om at få oplysninger for resten af landet, som svarer til dem, der er i svaret på spørgsmål nr. S 1951 for Esbjergs Politikreds' vedkommende.

Foreløbigt svar (9/8 95)

Justitsministeren (Bjørn Westh):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Rigspolitichefen om en udtalelse.

Når udtalelsen foreligger, vil Justitsministeriet vende tilbage til sagen.

Spm. nr. S 1851

Til miljø- og energiministeren (7/6 95) af:

Steen Gade (SF):

»Mener ministeren, at det er politisk acceptabelt, at kommuner med fuldstændig overordnede vedtagelser som f.eks.: »Der udlægges ikke yderligere arealer til vindmøller af landskabelige årsager« undgår en reel planlægning af vindmølleudbygningen i kommunen?«