

**Fra:** Danske Busvognmænd [mailto:db@db-dk.dk]  
**Sendt:** 12. januar 2007 15:22  
**Til:** Danske Busvognmænd  
**Emne:** Busnyt

[bruger]

**12-01-2007      Kommende udfordringer for den kollektive bustrafik**

Den kollektive trafik med bus står foran betydelige udfordringer, når nye køre- og hviletidsbestemmelser og bestemmelser om brug af fartskriver i busser på ruter over 50 km indføres den 11. april 2007. Det var én af konklusionerne, da Danske Busvognmænds afholdt medlemsmøde i Middelfart den 10. januar.

Som hidtil er køretøjer, der benyttes til rutekørsel, hvor rutens længde overstiger 50 km omfattet af køre- hviletidsreglerne. Det nye er, at hvis disse busser er udstyret med kontrolapparat skal de fra den 11. april 2007 benytte dette til at dokumentere køre- hviletidsreglernes overholdelse. Hvis busserne ikke i forvejen er udstyret med kontrolapparat, skal et sådant eftermonteres senest den 31. december 2007. Det betyder i praksis, at fra den 1. januar 2008 kan man ikke længere dokumentere overholdelsen af køre-hviletidsreglerne på ruter over 50 km ved hjælp af fartplan og en arbejdstidsplan men alene ved hjælp af kontrolapparat.

De nye regler medfører en række udfordringer og spørgsmål for den kollektive trafik med bus, som Danske Busvognmænd mener, at operatører, trafikskaber og relevante myndigheder – i særdeleshed Rigspolitiet – bør samarbejde om at finde svarene på:

Et spørgsmål er hvordan ruten og rutens længde defineres. Danske Busvognmænds holdning er, at bussens (og/eller chaufførens) vognløb må være afgørende og ikke ruten forstået som trafikskabets rutenummer og køreplan. Da køre- og hviletidsregelsættet netop rettes mod chaufførens kørsel, pauser og hvil, vil en definition på grundlag af rutenumre og køreplaner være vilkårlig og uvedkommende.

Et andet spørgsmål drejer sig om håndteringen af forsinkelser i rutetrafikken, hvis en uforudset forsinkelse tvinger en rutebus til standsning på grund af køre- og hviletidsreglerne, inden rutens forløb er afsluttet. Danske Busvognmænd skal opfordre til, at man finder en løsning, der ikke bringer chauffører, trafikskaber og især den kollektive trafik brugere i en situation, hvor de forsinkelser, der uundgåeligt må indtræffe, medfører et sammenbrud af den kollektive trafik og kundernes tillid hertil.

For det tredje vil Danske Busvognmænd arbejde for, at trafikskaber og vognmænd får skabt et konstruktivt samarbejde om en planlægning, der sikrer køre- og hviletidsreglernes overholdelse. Vognmænd har naturligvis et objektivt ansvar som køretøjsejere og arbejdsgivere. Trafikskaberne har et medvirkeansvar som planlæggere af kørslen.

Endelig opfordrer Danske Busvognmænd til, at idéen om indførelse af køre- og hviletidsregler for rutekørsel under 50 km (bybuskørsel) kasseres. For det første er køre- hviletidsreglerne primært indrettet til beskyttelse af arbejdsmiljø, færdselssikkerhed og konkurrence i de dele af vejtransportbranchen, hvor afstandene, transportformen og transportmønstret kan medføre, at de nødvendige hensyn bringes i fare, hvis der ikke sker en regulering. For det andet yder de kollektive overenskomster på busområdet en tilstrækkelig beskyttelse med hensyn til tilladte køretider og påbudte pauser og hvileperioder. En regulering på området vil derfor være hænge dårligt sammen med den etablerede praksis om, at arbejdsmarkedets parter selv aftaler ansættelsesforhold og -vilkår. Endelig vil køre- hviletidsreglerne være uforenelige med en effektiv afvikling af f.eks. bybuskørslen, hvor der i forvejen, naturligt er indbygget mange stop og pauser.

-----