



Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8
1061 København K

T 72 20 50 00
E bm@bm.dk
www.bm.dk

CVR 10172748
EAN 5798000398566

Arbejdsmarkedsudvalget har i brev af 27. juni 2007 stillet følgende spørgsmål nr. 136 (AMU alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Baastrup (SF).

6. august 2007

J.nr. 6321-0026

Spørgsmål nr. 136:

”I forlængelse af ministerens svar på spørgsmål S 5006, jf. alm. del – bilag 274 bedes ministeren oplyse,

- a) om ministerens svar skal forstås sådan at han ikke mener det er uforsvarligt at køre 8, 10, 12 eller 14 timer pr. dag på korte ruter?
- b) hvad baggrunden er for, at man har undladt køre- og hviletidsbestemmelser på ruter under 50 km, når køretiden ofte er op til 12 timer, svarende til køretider på lange ruter?
- c) om ministeren mener, at risikoen for trafikulykker er mindre, når man kører på en kort rute, men alligevel op mellem 8 og 12 timer pr. dag og
- d) om lange køretider på korte ruter, som dokumenteret i TV 2, giver ministeren anledning til at indføre køre- hviletidsbestemmelser på ruter under 50 km.?”

Endeligt svar:

Jeg har bedt om bidrag til besvarelsen – især til underspørgsmålene b, c og d - fra Justitsministeriet, som har svaret som det fremgår nedenfor:

”Det fremgår af artikel 3, litra a, i køre- og hviletidsforordningen (forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006), at forordningen ikke gælder for vejtransport med køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

Kørsel med busser på ruter under 50 km har været undtaget fra de fælles EU-regler om køre- og hviletid siden den første køre- og hviletidsforordning fra 1969.

Som det fremgår af Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 107 af 1. december 2006 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del) har medlemsstaterne på områder, der ikke er omfattet af forordningen, efter Justitsministeriets opfattelse kompetence til at vedtage bestemmelser om køretid, der finder anvendelse på transport, der ellers er undtaget fra forordningernes anvendelsesområde. Det er imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at undtagelsen vedrørende busser på ruter op til 50 km er velbegrundet, idet

ministeriet kan tilslutte sig, at køre- og hviletidsreglerne ikke er egnede til at finde anvendelse på de korte busruter, herunder bybusdrift. Begrundelsen herfor er, at køre- og hviletidsforordningens regler om maksimal køretid og om mindstekrav til længden af pauser og hvil er relativt ufleksible og således – både i forbindelse med fastlæggelse af køreplaner og ved den daglige afvikling heraf – kun i begrænset omfang vil give mulighed for at tilpasse chaufførernes pauser og hvil til de enkelte busruter.

Justitsministeriet er ikke i besiddelse af oplysninger om de daglige køretider for bybuschauffører.

For så vidt angår kørsel med busser på ruter over 50 km, kan Justitsministeriet oplyse, at det følger af køre- og hviletidsforordningens artikel 6, stk. 1, at den daglige køretid ikke må overstige ni timer. Det er dog tilladt to gange i løbet af en uge at sætte den daglige køretid op til 10 timer.

Justitsministeriet er ikke i besiddelse af oplysninger, der kan belyse, om risikoen for trafikulykker er større eller mindre, når en buschauffør har en kort rute (under 50 km), end når chaufføren har en længere rute.

Vejdirektoratet har til brug for 1. behandlingen den 8. februar 2007 af forslag til folketingsbeslutning om fastsættelse af køre- og hviletidsregler for bybuschauffører m.fl. (B 65) ved brev af 10. januar 2007 oplyst, at det ikke er muligt at afgive oplysning om antallet af ulykker med busser, der kører på ruter under 50 km.

Det fremgår imidlertid af Vejdirektoratets brev, at antallet af ulykker, hvor rutebusser er involveret – fraregnet de ulykker, hvor en rutebus blot rammes efter kollision mellem andre køretøjer – kun udgør ca. 1,6 pct. af det samlede antal ulykker med person- eller materielskade set over en femårig periode fra 2001 til 2005.

Det fremgår endvidere af brevet, at når man ser på antallet af dræbte og tilskadede i ulykker med rutebusser involveret – igen fraregnet de ulykker, hvor en rutebus blot rammes efter kollision mellem andre køretøjer – er tallet ligeledes 1,6 pct. i samme periode.

Som det også fremgår af ministeriets besvarelse af spørgsmål nr. nr. 107 af 1. december 2006 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del), finder Justitsministeriet på ovenstående baggrund ikke, at der er grundlag for at tage initiativ til national lovgivning om køre- og hviletidsregler for chauffører på ruter under 50 km.”

Jeg kan henholde mig til Justitsministeriets svar, idet jeg dog supplerende kan oplyse, at efter det for ministeriet oplyste, vil det ikke være i overensstemmelse med overenskomsterne på området at køre i eksempelvis 14 timer pr. dag. Efter hvad jeg har fået oplyst om de relevante overenskomster på området opereres der med en maksimal daglig arbejdstid på 8 timer og 50 minutter eller 9 timer og 15 minutter. Jeg har således ingen grund til at ro, at parterne ikke har været i stand til

at skabe fornuftige rammer om tilrettelæggelsen af arbejdstiden for
bybuschauffører.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen