



**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 24. november 2006  
Dok.: AVA40452  
Færdigheds- og våbenkontoret

**Udkast til tale**

**til ministeren til brug for besvarelsen af spørgsmål H af 17. november 2006 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del) i samråd den 30. november 2006 kl. 14.30**

**Spørgsmål H:**

”Ministeren bedes uddybe besvarelserne af REU alm. del – spørgsmål 78 og 79, herunder redegøre for, om chauffører på rute- og bybusser bør være omfattet af reglerne om køre- og hviletid.”

Som det fremgår af mit skriftlige svar på Retsudvalgets spørgsmål, så gælder køre- og hviletidsreglerne ikke for bybuschauffører. Det vil jeg gerne forklare lidt nærmere.

Køre- og hviletidsreglerne består dels af køre- og hviletidsforordningen og dels af kontrolapparatforordningen.

Køre- og hviletidsforordningen indeholder regler om maksimal køretid og om mindstekrav til længden af pauser og hvil for visse chauffører inden for vejtransport.

Køre- og hviletidsforordningen bestemmer blandt andet, at man højst må køre uafbrudt i 4½ time, hvorefter der skal holdes mindst 45 minutters pause. De 45 minutter kan dog opdeles i to eller tre pauser af mindst 15 minutters varighed.

Den daglige køretid må samlet ikke overstige 10 timer, og mellem hver daglig arbejdsperiode skal der holdes et hvil af mindst 9 timers varighed. Hvilet kan opdeles, men der skal være et hvil på mindst 8 sammenhængende timer.

Køre- og hviletidsforordningen suppleres af kontrolapparatforordningen, som indebærer, at de pågældende køretøjer skal forsynes med kontrolapparater, der gør det muligt at kontrollere, om de materielle køre- og hviletidsregler overholdes.

Kontrolapparatforordningen indeholder detaljerede regler om blandt andet installering, afprøvning og betjening af kontrolapparaterne og om udfyldelse og opbevaring af køreskiver.

Som I ved, er der i øvrigt knyttet et strengt sanktionssystem til reglerne om køre- og hviletid og kontrolapparater.

Det er langt fra al vejtransport, der er omfattet af de to forordninger. Nogle former for transport er helt undtaget fra forordningerne, og andre former for transport kan medlemsstaterne selv vælge at undtage fra reglerne.

Godstransport, der foretages med andre køretøjer end lastbiler – f.eks. varevogne – er ikke omfattet af forordningerne. Persontransport, der foretages med andre biler end busser, er heller ikke omfattet.

Det er endvidere langt fra alle lastbiler og busser, der er omfattet af forordningerne.

F.eks. er vandværkernes og postvæsenets køretøjer undtaget, og det er køretøjer, der bruges til f.eks. renovation eller indsamling af mælk fra gårde, også.

Og så er busser, der benyttes til rutekørsel altså heller ikke omfattet, hvis ruten ikke er længere end 50 km, og dermed falder bybusser typisk udenfor.

Busser med ruter på op til 50 km har været undtaget lige siden den første køre- og hviletidsforordning fra 1969.

Og da EU i starten af 2006 vedtog den seneste version af køre- og hviletidsforordningen blev undtagelsen fastholdt med henvisning til dels den korte afstand, der tilbagelægges, dels de omkostninger og trafikproblemer, det ville medføre, hvis forordningen skulle omfatte de korte busruter.

Med andre ord, så har man fra EU's side ment, at regelsættet er uegnet til at finde anvendelse på de korte busruter.

Men hvilke bestemmelser gælder der så for bybuschaufførers pauser og hvil? Ja, det er så her Beskæftigelsesministeriets regelsæt kommer ind.

Beskæftigelsesministeriet har oplyst, at ministeriet dels har nogle generelle arbejdstidsregler og dels nogle arbejdstidsregler for vejtransport.

Arbejdstidsreglerne for vejtransport hviler på et EU-direktiv, som supplerer Justitsministeriets køre- og hviletidsforordning, og som gælder for de samme chauffører. Buschauffører med ruter under 50 km er altså ikke omfattet af dette direktiv.

De nævnte chauffører er i stedet omfattet af de generelle arbejdstidsregler i dels lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet – hvor mobile lønmodtagere som f.eks. bybuschauffører dog er undtaget fra bl.a. bestemmelsen om pauser – dels arbejdsmiljøloven og dels Ar-

bejdstitilsynets bekendtgørelse om hvileperiode og fri-døgn mv.

Beskæftigelsesministeriet har i øvrigt oplyst, at bybuschaufførerne i kraft af de generelle arbejdstidsregler har nogle rettigheder, som ikke findes i arbejdstidsreglerne for vejtransport.

Man kan derfor ikke uden videre flytte bybuschaufførerne fra det ene regelsæt til det andet uden at komme i konflikt med EU-retten.

Mere overordnet har Beskæftigelsesministeriet henvist til, at der i Danmark generelt er bred politisk enighed om, at arbejdsmarkedets parter i videst muligt omfang skal have adgang til at indgå kollektive aftaler om ansættelsesvilkår, herunder arbejdstid.

Det vil altså være et brud med hidtidig praksis, hvis Folketinget går videre, end EU-retten kræver med hensyn til at lovgive om bestemte lønmodtageres arbejdsvilkår.

På den baggrund er det samlet set regeringens opfattelse, at der ikke er grundlag for at lave køre- og hviletidsregler for bybuschauffører, som svarer til den EU-regulering om køre- og hviletid, der gælder for langturschauffører.