



## Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2006-150-0350  
Dok.: LFA40701

### Besvarelse af spørgsmål nr. 107 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del).

#### Spørgsmål:

”Ministrene bedes i fortsættelse af samrådet 30/11-06 med justitsministeren om samrådsspørgsmål H (Køre- og hviletidsregler for bybuschauffører) redegøre for, hvilke initiativer regeringen overvejer på området.”

#### Svar:

Efter aftale med Beskæftigelsesministeriet besvarer Justitsministeriet spørgsmålet på begge ministeriers vegne.

Justitsministeriet skal indledningsvis henvise til ministeriets svar af 28. november 2006 på spørgsmål nr. 78 fra Folketingets Retsudvalg.

Som det fremgår heraf, findes der på Justitsministeriets område regler om køre- og hviletid i forordning 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på sociale område inden for vejtransport og artikel 10, stk. 5, i forordning nr. 561/2006 af 15. december 2006 om samme emne (køre- og hviletidsforordningen). Den 11. april 2007 træder de resterende bestemmelser i den nævnte forordning fra 2006 i kraft og erstatter dermed forordningen fra 1985.

Køre- og hviletidsforordningens formål er at harmonisere konkurrencevilkårene inden for EU mellem de forskellige former for landtransport, navnlig inden for vejsektoren, samt at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

Køre- og hviletidsforordningen suppleres af forordning nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (kontrolapparatforordningen), som indeholder regler om installation og anvendelse af kontrolapparater, der har til formål at dokumentere, at køre- og hviletidsreglerne overholdes.

En række køretøjer er undtaget fra forordningernes anvendelsesområde, jf. køre- og hviletidsforordningens artikel 4 og kontrolapparatforordningens artikel 3.

Dette gælder bl.a. godstransport, der foretages med andre køretøjer end lastbiler, f.eks. varevogne, og persontransport, der foretages med andre biler end busser. Undtaget er ligeledes transport med køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

I sag C-335/94, Mrozek og Jäger, udtalte EF-domstolen bl.a., at medlemsstaterne på områder, der ikke er omfattet af forordningen, fortsat har kompetence til at vedtage bestemmelser om køretid. Danmark vil således efter Justitsministeriets opfattelse nationalt kunne bestemme, at reglerne i køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen i Danmark skal finde anvendelse på transport, der ellers er undtaget fra forordningernes anvendelsesområde.

Det er imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at undtagelsen vedrørende busser med ruter op til 50 km er velbegrunder. Det bemærkes i den forbindelse, at undtagelsen ved den seneste revision af køre- og hviletidsforordningen, jf. ovennævnte forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006, blev videreført med henvisning til dels den korte afstand, de pågældende køretøjer tilbagelægger, dels de omkostninger og trafikproblemer, det ville medføre, hvis forordningen skulle omfatte den pågældende form for transport.

Justitsministeriet kan tilslutte sig, at køre- og hviletidsreglerne ikke er egnede til at finde anvendelse på de korte busruter, herunder bybusdrift.

Det bemærkes i den forbindelse, 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.

F.eks. bestemmer køre- og hviletidsforordningen, at man højst må køre uafbrudt i 4½ time, hvorefter der skal holdes mindst 45 minutters pause. Hvis man ønsker at opdele denne pause, kan det kun ske ved at holde to eller tre pauser, som hver skal have en varighed på mindst 15 minutter (efter den 11. april 2007 to pauser på henholdsvis mindst 30 minutter og mindst 15 minutter). Kortere pauser tæller ikke som pauser i køre- og hviletidsforordningens forstand.

I øvrigt kan køre- og hviletidsforordningens bestemmelser om maksimal køretid og minimumskravene til hvil og pauser kun fraviges for at føreren kan nå frem til en egnet holdeplads, og kun hvis dette er foreneligt med færdselssikkerheden og nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer eller for køretøjet eller dets last, jf. forordningens artikel 12, eller hvis afbrydelse af et

hvil sker i forbindelse med, at køretøjet transporteres på en færge eller med jernbane, jf. forordningens artikel 9.

Herudover kan en eventuel udvidelse af anvendelsesområdet for køre- og hviletidsreglerne have en række konsekvenser i forhold til blandt andet den ”den danske model” for regulering af arbejdsmarkedet.

Beskæftigelsesministeriet har i den forbindelse oplyst følgende:

”Konsekvensen af, at en række køretøjer er undtaget fra køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde, er umiddelbart, at de lønmodtagere, der udfører arbejdsopgaver i forbindelse med kørsel med de pågældende køretøjer, ikke omfattes af det særlige arbejdstidsdirektiv for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (direktiv 2002/15/EF), men i stedet omfattes af det generelle arbejdstidsdirektiv (2003/88/EF). ”Andre mobile lønmodtagere” er i medfør af det generelle arbejdstidsdirektivs artikel 20 undtaget fra visse af de i dette direktiv indeholdte rettigheder, og på EU-niveau vil mobile lønmodtagere således enten være omfattet af de særlige arbejdstidsregler, eller også vil de være omfattet af de generelle arbejdstidsregler med de angivne undtagelser.

Der er på flere punkter indholdsmæssig forskel mellem de to direktiver, således er fx loftet over den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid i det særlige vejtransportdirektiv gældende i forhold til samtlige lønmodtagerens ansættelsesforhold, hvilket fx har betydning for de pågældende lønmodtageres mulighed for at have et bijob. På grund af disse forskelle er det ikke muligt uden teknisk og operativt besværlige justeringer at ”flytte” en gruppe lønmodtagere fra det ene danske regelsæt til det andet. Men de mest markante konsekvenser – i det mindste ud fra en politisk betragtning – af, at bybuschauffører ”overflyttes” til de særlige vejtransportregler, vil dog kunne opstå i forhold til den danske model, hvorved forstås arbejdsmarkedets parters adgang til i videst muligt omfang selv at stå for reguleringen af det danske arbejdsmarked gennem indgåelse af kollektive overenskomster.

Disse mere politisk prægede konsekvenser kan ikke helt ses isoleret fra de mere teknisk og administrativt prægede vanskeligheder, en sådan ”overflytning” vil medføre, men der kan konkret peges på tre problemer, der må forventes at opstå i forhold til ”den danske model”:

- En overflytning vil indebære indgreb i gældende overenskomster på området.
- En overflytning vil være et brud på princippet om minimumsimplementering, idet arbejdsmarkedets parters aftalefrihed begrænses i videre omfang, end hvad der følger af EU-retten.
- En overflytning vil betyde, at den i dag generelt anvendte model for lovimplementering af arbejdsmarkedsdirektiver, hvorefter en lov viger for en kollektiv overenskomst, der implementerer det for loven tilgrundliggende direktiv, ikke mere kan bruges. Det vil jo i givet fald ikke længere være ét EU-direktiv, der ligger til grund for loven.

En ændring af den hidtidige tilgang til lovgivning på dette område vil således næppe alene blive set som en justering på baggrund af trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmiljømæssige årsager, men som et indgreb i det indbyrdes forhold mellem arbejdsgiver og lønmodtager,

som – ikke mindst i lyset af de kommende overenskomstforhandlinger – kan blive anskuet som underminering af ”den danske model”.”

På baggrund af ovennævnte finder Justitsministeriet og Beskæftigelsesministeriet ikke, at der er grundlag for at tage initiativ til national lovgivning om køre- og hviletidsregler for bybuschauffører.