



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2006-150-0336
Dok.: AVA40454

Besvarelse af spørgsmål nr. 78 af 17. november 2006 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del).

Spørgsmål:

”Ministeren bedes redegøre for, hvilke køre- og hviletidsregler, der gælder for bybuschauffører. Der henvises til DR Nyheder/Indland den 9. november 2006 om ”Bybusser køres af trætte chauffører.””

Svar:

For vejtransport i form af godstransport med køretøjer, hvis største tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons (lastbiler), og persontransport med køretøjer, der er indrettet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren (busser), findes der på Justitsministeriets område regler om køre- og hviletid i forordning 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og artikel 10, stk. 5, i forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om samme emne (køre- og hviletidsforordningen).

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

En række lastbiler og busser er dog undtaget fra køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde, jf. forordningens artikel 4, og dermed også fra kontrolapparatforordningen. Dette gælder bl.a. køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

Buschauffører, der kører ruter på højst 50 km, er således ikke omfattet af reglerne i køre- og hviletidsforordningen, ligesom der ikke i henhold til kontrolapparatforordningen skal installeres og anvendes et kontrolapparat i bybussen.

Justitsministeriet har i øvrigt til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Beskæftigelsesministeriet, der har oplyst følgende:

”De relevante arbejdstidsregler for bybuschauffører findes dels i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004, hvor de i medfør af § 1, stk. 3, er undtaget fra blandt andet bestemmelsen om pauser, og dels i Arbejds miljøloven og Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 324 af 23. maj 2002 om hvileperiode og fri-døgn m.v. med senere ændringer. Det fremgår således af sidstnævnte regelsæt, at de hvile-tidsbestemmelser, der er gældende for de allerfleste andre lønmodtagere i Danmark, også gælder for bybuschaufførerne, idet disse ikke udfører arbejde, der i medfør af bekendtgørel-sens § 2 falder udenfor bekendtgørelsens anvendelsesområde. I overensstemmelse med sy-stematikken i de relevante arbejdstidsdirektiver (direktiv 2003/88/EF og direktiv 2002/15/EF) er arbejde, der er omfattet af Europæisk overenskomst om arbejde for besæt-ninger på køretøjer i international vejtransport og rådsforordning nr. 3820/85 (EØF) af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, undtaget fra bekendtgørelsens anvendelsesområde, idet lønmodtagere, der ud-fører arbejde omfattet af nævnte regelsæt, er omfattet af lov nr. 395 af 1. juni 2005 om ar-bejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

En eventuel ”flytning” af bybuschauffører fra de generelle arbejdstidsregler over i de særlige arbejdstidsregler for vejtransportarbejdere vil således ikke kunne lade sig gøre uden videre, idet bybuschauffører i medfør af det generelle arbejdstidsdirektiv (direktiv 2003/88/EF) er tillagt rettigheder, som ikke findes i vejtransportdirektivet (2002/15/EF), og som derfor hel-ler ikke findes i lov nr. 395 af 1. juni 2005. Hvis bybuschauffører skal ”overflyttes” fra den ene lov til den anden, bliver det nødvendigt at ændre sidstnævnte lov for at være i overens-stemmelse med EU-retten, hvilket enten fordrer introduktion af bestemmelser alene møntet på de pågældende bybuschauffører i denne lov eller overimplementering i form af bestem-melser, der giver vejtransportarbejderne rettigheder, der ikke fremgår af det for loven til-grundliggende direktiv.

Udover de systematiske vanskeligheder, der vil følge, hvis bybuschauffører skal underlæg-ges et andet sæt arbejdstidsregler, og som kun er antydningvist beskrevet netop ovenfor, vil det være i strid med sædvanlige implementeringsprincipper og grundlæggende hensyn til den danske model, hvis der indføres mere restriktiv lovgivning vedrørende bybuschaufførers arbejdstid end de EU-retlige rammer tilsiger. I Danmark er der generelt bred politisk enig-hed om, at parterne i videst muligt omfang skal have adgang til at indgå kollektive aftaler om ansættelsesvilkår, herunder arbejdstid, og det vil være et brud med hidtidig praksis, hvis Folketinget i videre omfang end nødvendigt som følge af EU-retlige forpligtelser lovgiver om bestemte lønmodtagergruppers arbejdsvilkår.

I forlængelse af ovenstående betragtninger om arbejdstid som overenskomststof kan det af-slutningsvis nævnes, at det må forventes, at arbejdsmarkedets parter i deres overenskomster indgår aftaler om arbejdsvilkår, der lever op til grundlæggende samfundsmæssige forskrif-ter. Således må overenskomsternes bestemmelser om fx pauser naturligvis udformes på en måde, så fx færdselsloven ikke overtrædes.”

Justitsministeriet kan i den forbindelse supplerende oplyse, at det følger af færdselslovens § 54, at et motordrevet køretøj ikke må føres af nogen, der bl.a. på grund af overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.