

Beskæftigelsesministerens tale i forbindelse med samrådet i Folketingets Trafikudvalg den 3. oktober 2008

Samrådsspørgsmål AD

Hvordan vil regeringen sikre, at de regionale kollektive trafikselskaber overholder arbejdstidsbestemmelserne, når de planlægger de kollektive busruter?

Svar til spørgsmål AD:

Jeg vil gerne indledningsvis gøre klart, at reglerne om arbejdstid selvsagt skal overholdes - også når der bliver kørt bus, og når der tilrettelægges arbejdstid for de ansatte buschauffører.

Men jeg må også indledningsvis bemærke til spørgsmålet, at det jo ikke altid er det kollektive trafikselskab, der selv optræder som arbejdsgiver i forhold til buschaufførerne.

Situationen er ikke sjældent, at trafikselskabet udbyder busruter, som selvstændige vognmænd eller busselskaber så byder ind på. Her er det arbejdsgiveren (busselskabet), der efter arbejdstidsreglerne har ansvaret for at tilrettelægge arbejdstiden i overensstemmelse med de fastsatte rammer herfor.

Jeg hverken kan eller skal som beskæftigelsesminister regulere mellemværendet mellem udbyderen og den vognmand, der byder ind på opgaven, men arbejdstidsreglerne gælder naturligvis - uanset busruter og køreplan.

For den almindelige bybuskørsel vil det typisk være:

- Arbejdstidsbestemmelserne i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet,

- arbejdstidsbestemmelserne i de kollektive overenskomster, som arbejdsmarkedets parter selv har indgået, samt
- hviletidsreglerne i Arbejds miljøloven og Arbejdstilsynets regler om hvileperiode og fridøgn.

Jeg vil dog indskyde, at hvis der er tale om busruter med en længde på over 50 km, findes der særlige arbejdstidsregler for de såkaldte mobile lønmodtagere. Der er tale om fælles vedtagne EU-regler, der tager højde for, at kørslen samtidig er omfattet af reglerne i den fælles køre- og hviletidsforordning.

Vi har i dag et effektivt værn, der sikrer, at henholdsvis arbejdstidsreglerne og hviletidsreglerne overholdes:

- Lovreglerne, der gennemfører EU's arbejdstidsregler, er i vidt omfang udformet sådan, at den enkelte lønmodtager vil kunne kræve en godtgørelse fra sin arbejdsgiver, hvis lønmodtagerens rettigheder på dette område er krænket.
- Brud på reglerne i overenskomsterne, fx om pauser, behandles typisk ad fagretlig vej og kan indbringes for Arbejdsretten. Arbejdsgiveren kan i dette tilfælde idømmes bød for overenskomstbrud.
- Arbejdstilsynet påser, at hviletidsreglerne i Arbejds miljøloven og reglerne om hvileperiode og fridøgn overholdes. Tilsynet kan give påbud. Desuden er der i vidt omfang tale om strafbelagte bestemmelser, hvor tilsynet i sidste ende kan indgive politianmeldelse.
- Reglerne rummer endvidere mulighed for, at arbejdsmarkedets parter kan indgå aftaler om hviletid og fridøgn.

Den kollektive bybuskørsel er et område, der i meget vidt omfang er dækket af kollektive overenskomster. Ikke mindst sikrer disse overenskomster en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af arbejdstiden.

Jeg har således tidligere fået oplyst, at bybuskørsel afvikles efter køreplaner, fastsat med udgangspunkt i chaufførernes

overenskomster, og som tilmed i henhold til overenskomst skal forelægges tillidsrepræsentanten. Jeg har endvidere tidligere fået oplyst, at der typisk i overenskomsten findes bestemmelser om, at køreplanerne skal indrettes med en vis andel pauser i forhold til køretiden, hvortil kommer de såkaldte reguleringsophold før og efter kørsler.

Jeg mener på den baggrund, at der på tilstrækkeligt vis er sikret en fornuftig håndhævelse af reglerne helt i tråd med vor tradition for at indrette reguleringen af arbejdsmarkedsforhold.

Jeg har også tiltro til, at der ikke mindst på grund af overenskomstdækningen sikres en forsvarlig regulering af de pågældende chaufførers arbejdstid.

Jeg kan selvsagt ikke som minister gå ind i den konkrete sag. Jeg vil nøjes med at henvise til, hvad jeg også har svaret Trafikudvalget, nemlig at Arbejdstilsynet netop har gennemført et tilsynsbesøg i virksomheden, som har budt ind på opgaven under FynBus, og hvor vi netop har set arbejdsnedlæggelser blandt buschaufførerne. Jeg har altså en klar formodning om, at der allerede er fokus på, at reglerne om arbejdstid og hviletid bliver overholdt.

Velfærdsaftalen fra foråret 2006 indebærer, at Arbejdstilsynet gennemfører intensiveret tilsyn i form af særlige indsatser inden for brancher, hvor der er nedslidningstruet arbejdskraft.

Inden for branchen transport af passagerer er der særlig risiko for nedslidning, og derfor gennemfører Arbejdstilsynet fra den 1. maj 2008 til tidligst den 31. december 2008 en særlig indsats her.

Fokusområderne i indsatsen er ergonomisk og psykisk arbejdsmiljø. Ved tilsyn med det psykiske arbejdsmiljø er der bl.a. fokus på køreplaner.

Arbejdstilsynet tilstræber at besøge hovedparten af landets busselskaber som led i indsatsen.

Arbejdstilsynet har som led i indsatsen sendt brev til alle landets kommuner, hvor Arbejdstilsynet opfordrer til, at der så vidt muligt undgås at etablere bump på trafikveje med busser i fast rute på grund af risiko for sundhedsskadelige helkropsvibrationer for chaufførerne.

I indsatsen har Arbejdstilsynet også fokus på, om de regionale trafikselskabers udbud af busdrift overholder arbejdsmiljøreglerne.

Arbejdstilsynet udarbejder en AT-vejledning om pligter ved udbud af busdrift, der præciserer, hvilke forpligtelser udbydere har efter arbejdsmiljøloven, og hvordan de kan leve op til dem.

Arbejdstilsynet har indtil videre besøgt ca. 106 virksomheder som led i indsatsen. Der er givet ca. 60 afgørelser inden for psykisk arbejdsmiljø. Det svarer til, at ca. hver anden virksomhed har fået en afgørelse om psykisk arbejdsmiljø.

Udover de særlige indsatser gennemfører Arbejdstilsynet almindelig tilsyn med branchen.

Jeg står herefter til rådighed, hvis der er spørgsmål fra udvalget.