

sikkerheden og køre-hvile-tids-regler også drejer sig om arbejdsmiljø og den såkaldt danske model for regulering af arbejdsmarkedet, som jeg vil vende tilbage til senere.

Jeg vil gerne slå fast, at regeringen har stor sympati for de hensyn, der ligger bag beslutningsforslaget. Regeringen er enig i, at det af hensyn til både bybuschaufførernes arbejdsmiljø og færdselssikkerheden er vigtigt, at chaufførerne har rimelige vilkår med hensyn til arbejdstid, herunder køretid og pauser. Men når det så er sagt, er det også regeringens holdning, at EU-reglerne om køre-hvile-tid eller regler, der ligner dem, ikke er egnede til at finde anvendelse på bybusdrift.

Busser med ruter under 50 km har været undtaget fra de fælles EU-regler om køre-hvile-tid siden den første køre-hvile-tids-forordning fra 1969. Det gælder også for den nyeste version af køre-hvile-tids-forordningen, der træder i kraft den 11. april i år. Når man i EU har valgt at videreføre undtagelsen, er det af hensyn til dels de korte afstande, som de pågældende busruter dækker, dels de omkostninger og trafikproblemer, som det ville medføre, hvis også korte busruter skulle afvikles efter reglerne i forordningen.

Det er i den forbindelse væsentligt at holde sig for øje, at køre-hvile-tids-reglerne primært er møntet på lastbil- og bustransport, der strækker sig over længere afstande og ofte over flere dage, og at succeskriteriet for de pågældende transporter typisk er, at der skal køres så mange kilometer på så kort tid som muligt.

Kl. 15.30

Bybuskørsel sker derimod i henhold til en fast køreplan. Den indebærer typisk mange stop og mindre pauser, og her er succeskriteriet jo ikke en hurtig afvikling af ruten, men derimod en overholdelse af køreplanen. Forskellen på de to former for kørsel betyder efter regeringens opfattelse, at køre-hvile-tids-reglerne, som er temmelig ufleksible – meget ufleksible, tror jeg, hvis man spurgte de chauffører, de berører – må forventes at skabe problemer for en hensigtsmæssig planlægning og afvikling af bybusruterne.

F.eks. kan det ikke udelukkes, at en bybuschauffør, som på grund af trafiksituationen bliver forsinket i forhold til køreplanen, bliver nødt til at holde en lang pause midt på ruten for at opfylde køre-hvile-tids-forordningens pause-

krav, hvor pausen efter køreplanen skulle være holdt ved endestationen.

Hertil kommer, at lovgivningen om køre-hvile-tids-reglerne for bybuschauffører vil være en fravigelse af den såkaldt danske model for regulering af arbejdsmarkedet, som indebærer, at vi i videst muligt omfang overlader det til arbejdsmarkedets parter at fastsætte arbejdsvilkårene via de kollektive overenskomster. Filosofien bag den danske model er jo bl.a., at parterne må antages at besidde en særlig indsigt i eget arbejdsområde og branchens særlige behov.

I øvrigt er det et karakteristisk træk ved kollektive overenskomster, at de er fleksible og kan tilpasses den pågældende sektor eller arbejdsplads. Den danske model betyder også, at vi sædvanligvis alene foretager såkaldt minimumsimplementering af EU-forskrifter, der regulerer vilkår for arbejdsmarkedet.

Det gælder også på køre-hvile-tids-området, hvor Danmark hidtil dels har udnyttet adgangen til nationalt at undtage en række køretøjer fra reglerne i forordningen, dels har afholdt sig fra nationalt at udvide køre-hvile-tids-forordningens anvendelsesområder. Det er regeringens opfattelse, at der skal tungtvejende grunde til for at fravige den danske model og gribe ind i aftalefriheden for arbejdsmarkedets parter.

I anledning af beslutningsforslaget har Justitsministeriet og Beskæftigelsesministeriet kigget nærmere på reglerne om arbejdstid, herunder køretid og pauser i de gældende overenskomster for bybuschauffører. Jeg vil ikke gå i detaljer med overenskomsterne her fra talerstolen, men jeg kan oplyse, at langt størstedelen af landets bybuschauffører har en normal ugentlig arbejdstid på 37 timer og en daglig maksimal arbejdstid på 8 timer 50 minutter, mens et lille mindretal har en daglig maksimal arbejdstid på 9 timer og 15 minutter.

Overenskomsterne indeholder i øvrigt også regler om obligatoriske pauser, som er inkluderet i arbejdstiden. Vi har også kigget på trafikuheldsstatistikkerne, som viser, at uheld med rutebusser kun udgør en meget lille del af det samlede antal ulykker, nemlig 1,6 pct. Det tal dækker vel at mærke over både bybusser og alle andre former for rutebusser.

Sammenfattende finder regeringen ikke, at der er det nødvendige grundlag for at fastsætte lovregler om køre-hvile-tid på bybusområdet, og vi kan altså ikke støtte beslutningsforslaget.