



Skickas till: li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Stockholm 2023-09-01

Ref Dnr LI2023/02623

Remissvar avseende Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfälliga persontransporter

Sveriges Bussföretag är arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl bussresearrangörer som busstrafikföretag. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss och kommer att kommentera de ingående föreslagna förändringarna var för sig tillsammans med några övergripande synpunkter. Slutligen kommer vi med några ytterligare förslag på ändringar i förordningen.

Generella synpunkter

Sveriges Bussföretag välkomnar att EU-kommissionen genom de lagda förslagen erkänner att tillfälliga persontransporter, som oftast refereras till som turist- och beställningstrafik med buss, har andra förutsättningar än såväl linjelagd busstrafik som godstrafik och därmed finns ett behov av ett flexiblere regelverk. Detta är något som den samlade europeiska bussbranschen har argumenterat för i många år.

Tillfälliga persontransporter följer generellt en annan logik än annan trafik som ryms inom regelverket, dels genom att stoppen är längre och i många fall fler, dels genom att en mindre andel av arbetstiden utgörs av körtid. På en rundresa med buss i Europa så görs stopp vid sevärigheter, och vid körning av ett idrottslag så väntar föraren medan laget spelar sin match. Att köruppdragen har olika karaktär gör också att förutsägbarheten är mindre och därför är dagens regelverk för stelbent för denna typ av trafik. Det är svårt att bedöma i förväg hur trafiken ser ut genom Europa eller ta höjd för att en middag med en grupp ibland tar längre tid än beräknat.

Det är generellt ovanligt att en förare som kör turist- och beställningstrafik nyttjar all möjlig körtid flera dagar i sträck under en sammanhängande resa. Ett vanligt upplägg är att avverka en längre sträcka med mer körtid i början av en resa, för att sedan fortsätta med kortare transporter under kommande dagar och sedan avsluta med en längre sträcka och körtid vid hemresan. Ett tydligt exempel är resor från Sverige till skidorter i norra Sverige eller Alperna, där körningarna på plats är mycket korta sett till körtid (exempelvis mellan hotell och skidanläggning morgon och





eftermiddag). En sammanhängande bussresa där körtiden nyttjas maximalt dagligen utgör ett teoretiskt exempel, som inga resenärer skulle vilja resa med. Det är därför positivt att de föreslagna reglerna bättre förhåller sig till hur turist- och beställningstrafiken bedrivs i praktiken.

Synpunkter på delarna i EU-kommissionens förslag

Sveriges Bussföretag håller med om avvägningarna som gjorts mellan alternativen som behandlats i konsekvensbedömningen. Förbundet tillstyrker också alternativ A i linje med EU-kommissionens rekommendationer. Inget av förslagen ändrar det totala antalet raster, maximigränsen för daglig körtid eller körtid per vecka eller minimigränserna för dygns- och veckovila.

Tolvdagarsregeln vid nationella transporter

Sveriges Bussföretag välkomnar en förändring som implementerar den så kallade tolvdagarsregeln även i en nationell kontext. Eftersom regeln föreslås att förändras med samma förutsättningar som nuvarande skrivningar, det vill säga att det ska vara ett sammanhängande köruppdrag, är det rimligen ingen skillnad på en nationell eller internationell transport när det kommer till exempelvis trafiksäkerhet. Den genomsnittliga dagliga körtiden under en körning som varar mer än sex dagar är också betydligt lägre än den maximalt tillåtna, eftersom en resa över flera dagar ofta omfattar restaurangbesök, besök vid sevärdheter och andra aktiviteter. Denna typ av resa kan exempelvis avse resor till svenska fjällen, som följer samma resmönster som en skidresa till Alperna. Att samma förutsättningar ska råda mellan nationella och internationella resor är rimligt.

För att bättre kunna dra nytta av möjligheten som ges av regeln, såväl internationellt som nationellt, så anser Sveriges Bussföretag att kompensationsvilan borde kunna tas inom referensperioden i stället för att den måste tas direkt efter att köruppdraget är avslutat.

Det är viktigt att det tydliggörs från kontrollerande myndigheter vilken typ av dokumentation som skall medföras i fordonet för att kunna styrka att det rör sig om en tillfällig nationell transport som nyttjar tolvdagarsregeln. Vid en internationell transport medförs olika kontrolldokument beroende på destination, men inte vid en nationell.

Skjuta upp inledningen av dygnsvilan en till två timmar under en resa på minst åtta dagar

Sveriges Bussföretag är positiva till andemeningen i förslaget och att möjligheten till att skjuta upp inledningen av dygnsvilan knyts till hur stor del av arbetsdagen som utgjorts av körtid.

Däremot så ställer sig förbundet frågande till hur EU-kommissionens resonemang varit när en resa på minst åtta dagar valts som förutsättning för att kunna dra nytta av regelförändringen. Möjligheten att skjuta upp inledningen på veckovilan är en användbar ”ventil” för att kunna hantera oförutsedda händelser – såsom långsamma trafikflöden eller att i vissa fall tillgodose behoven i vissa köruppdrag – exempelvis en sen hemresa på kvällen efter en teaterföreställning.

Vårt förslag är att andra förutsättningar övervägs. Det kan göras på flera sätt, antingen genom att göra det möjligt på resor kortare än åtta dagar, eller att införa en generell möjlighet nyttja regeln exempelvis en gång mellan två veckovilor oberoende av om det sker på en resa som är flera dagar eller inte. Från vårt perspektiv så är det senare att föredra.

Om regelförändringen införs enligt nuvarande förslag, så kommer det även här att behöva tydliggöras vilken dokumentation som behöver medföras i fordonet för att styrka förutsättningarna.



Större flexibilitet vad gäller uppdelning av raster

Sveriges Bussföretag är positiva till att ge utökade möjligheter för uppdelning av rasten. Att utforma regelverket på det sättet är en återgång till hur det fungerade före 2006 och är bekant för många i branschen. Vårt ställningstagande baseras på två huvudsakliga argument:

- Föraren får ett ökat inflytande över hur rasterna kan förläggas på bästa sätt. Nuvarande regelverk kring hur rasterna kan delas upp upplevs som stelbent och oflexibelt. Det ger också möjlighet att bättre kunna möta förändrade förutsättningar som uppstår under resans gång, vilket minskar förarnas stress kring att bryta mot regelverket.
- Förändringen ger troligen ingen större påverkan på hur bussresor organiseras utan ger snarare ett utrymme att vara mer flexibel. Det kommer fortfarande att finnas behov av raster som är längre än femton minuter för att möta passagerarnas behov.

Sveriges Bussföretag anser vidare att skrivningen i den föreslagna förändringen av regelverket bör förtydligas genom att tydliggöra att det är **maximalt** tre raster på minst femton minuter som är tillåtet. Genom att förtydliga att det går att dela upp rasten i maximalt tre raster på minst femton minuter vardera så blir det också tydligt att föraren även kan dela upp rasten på andra sätt som ryms inom givna ramar – exempelvis 15 + 15 + 15 minuter, 20 + 25 minuter, 30 + 15 minuter, 22 + 23 minuter och så vidare, inklusive 15+30 minuter som är tillåtet enligt nu gällande regelverk.

Det finns en teoretisk risk med de föreslagna ändringarna i regelverket att en förare i princip kan köra två perioder på 4,5 timmar med endast en rast på femton minuter emellan. Utifrån karaktären på tillfälliga persontransporter, där passagerarna behöver och vill ha pauser med jämna mellanrum, så bedömer vi risken för att detta utnyttjas som liten.

Ytterligare förslag

Nedan presenteras två ytterligare förslag som ligger i linje med EU-kommissionens förslag om att öka flexibiliteten inom tillfälliga persontransporter, men som inte finns med i remissunderlaget.

Kunna nå ett hotell under exceptionella omständigheter

I mobilitetspaketet infördes en möjlighet att under exceptionella omständigheter förlänga körtiden för att kunna nå förarens bostad eller ett av företagets driftsställen. Ändringen var positiv, men Sveriges Bussföretag anser att perspektivet tillfälliga persontransporter missades. Rimligen borde regeln utökas och göra det möjligt att nå även ett hotell, särskilt om bussen befinner sig ute i Europa. Det är ofta under längre köruppdrag utomlands som behovet att förlänga körtiden på grund av exceptionella omständigheter uppstår, eftersom påverkande faktorer såsom väder eller trafik är svårare att förutse.

Möjlighet att kunna ta två på varandra följande reducerade veckovilor

Förare som kör internationella godstransporter kan numera ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten, förutsatt att föraren under de följande fyra veckorna tar minst två normala veckovilor. Detta är användbart exempelvis när variationer över säsongen förekommer och erfarenheterna hittills från godstransporterna visar att regelförändringen inte medfört några ökade risker. Därför bör möjligheten införas även för tillfälliga persontransporter.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75,
oscar.sundas@transportforetagen.se

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef