



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



Den inre marknaden för buss inom EU fungerar inte

Turistbussrapport, Sveriges Bussföretag april 2017

Innehållsförteckning

1.	Sveriges Bussföretag.....	3
2.	Årets rapport nu även med en europeisk resebeskrivningsproblematik.....	4
3.	Sammanfattning.....	5
4.	En bussresa genom Europa – finns det en fungerande inre marknad för persontransporter med buss?.....	6
	Förberedelser på årsbasis.....	6
	Grundläggande företagsplanering.....	6
	Föraren.....	6
	Bussen.....	7
	Färden.....	7
	EU:s inre marknad fungerar inte för internationella persontransporter.....	9
5.	This year's report also includes a travel description for a coach journey through Europe.....	10
6.	Summary in English.....	11
7.	A bus and coach trip through Europe – Is the EU inner market really working regarding international passenger transports?.....	12
	The EU inner market does not work regarding international passenger transports with bus.....	14
8.	Den totala bussmarknaden och turist- och beställningstrafikmarknaden.....	15
	Totalt antal bussföretag i Sverige 2003-2016.....	15
	Totalt antal bolag och antal anställda inom turist- och beställningstrafiken 2015.....	16
	Total omsättning inom bussbranschen och turist- och beställningstrafiken 2007-2015.....	17
	Vinstmarginal inom bussbranschen och turist- och beställningstrafiken 2007-2015.....	18
9.	Utmaningar för turist- och beställningstrafiken.....	20
10.	Svenskarnas totala resande.....	24
	Totalt antal resor.....	24
	Totalt antal resor per trafikslag.....	25
11.	Svenskarnas bussresande.....	26
	Totalt antal bussresande.....	26
	Bussresor som sker på fritid och arbetstid.....	27
	Fördelningen av bussresor per buss typ.....	28
	Svenskarnas mest besökta bussresedestinationer inrikes.....	29
	Svenskarnas mest besökta bussresedestinationer utrikes.....	30
	Syftet med svenskarnas bussresande.....	31
	Antal gästnätter per boendeform.....	32
	Snittutlägg vid dagresa och övernattningsresa.....	33
12.	Bussresenären.....	34
	Bussresenärens könsfördelning.....	34
	Bussresenärer som har hemmavarande barn eller inte.....	36
	Bussresenärens åldersfördelning.....	38
	Bussresenärens utbildningsnivå.....	40
13.	Metod.....	43
14.	Definitioner.....	44
	Syfte med resan som definierar buss typ.....	44
15.	Fotnoter / Källförteckningar.....	45

I. Sveriges Bussföretag

Sveriges Bussföretag sammanställer årligen en statistikrapport om läget inom turist- och beställningstrafiken ur ett turistiskt syfte. Syftet är att sprida kunskap om branschen och ge fakta i debatten. Fakta för politiker, företagare, leverantörer, resenärer, forskare, studerande och journalister när turist- och beställningstrafiken ska analyseras och beskrivas. Rapporten ger också förbundets egna medlemmar stöd i företagets egna omvärldsanalyser och strategiska planering.

Sveriges Bussföretag är den största bransch- och arbetsgivarorganisationen för bussföretag och turist- och beställningsbussföretag i landet och har huvuddelen av bussbolagen som medlemmar. Såsom branschpartner finns ett antal av de kommunalt ägda bussbolagen, vilka är medlemmar i annat arbetsgivarförbund men som är med och påverkar branschens utveckling genom branscharbetet i Sveriges Bussföretag. Medlemsföretagen är indelade i elva regionala bussbranschföreningar över landet. Medlemskap i Sveriges Bussföretag förutsätter medlemskap i den eller de regionala bussbranschföreningar där företaget är verksamma och vice versa.

Sveriges Bussföretag har också runt sjuttioåtta branschintressenter, huvudsakligen leverantörer och samarbetspartners till förbundet och dess medlemsföretag. Sveriges Bussföretag har också lokal närvaro genom Transportföretagens nio regionala kontor. Medlemmar i Sveriges Bussföretag är också automatiskt medlemmar i Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag och Transportföretagen är sedan våren 2016 deltagare i regeringens besöksnärringsforum vars syfte är att se helheten i besöksnäringen. I besöksnärringsforum sitter organisationer och branschföreningar inom delområdena resa, bo, äta och göra. Ett forum där vi kan föra fram våra synpunkter inom de specialområden som bevakas direkt till ett antal ministrar vilket är mycket viktigt.

Totalt har Sveriges Bussföretag cirka 370 medlemsföretag med cirka 23 819 anställda. Av totalt 14 730 bussar i yrkesmässig trafik i Sverige har Sveriges Bussföretags medlemsföretag cirka 80 procent av det totala antalet bussar. Vi ser gärna att uppgifterna i denna rapport används och sprids, men ange Sveriges Bussföretag som källa. Besök www.sverigesbussforetag.se för ytterligare fakta och aktuella rapporter om svensk bussbransch. Siffrorna i denna text är hämtade från ”Statistik om bussbranschen Mars 2017”



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

2. Årets rapport nu även med en europeisk resebeskrivningsproblematik

Sveriges Bussföretag presenterar årligen denna rapport om utvecklingen inom turist- och beställningstrafiken med buss. Rapporten ger viktig kunskap och information om nuläge för vårt arbete med att förbättra villkoren för företag som är verksamma inom turist- och beställningstrafik med buss. Med bättre företagsvillkor kan våra medlemsföretag erbjuda fler att resa. Det blir enklare för exempelvis idrottsföreningar, pensionärsföreningar, körer, skolklasser och företag att göra de resor de vill. Rapporten ger också beslutsfattare och intresserade i vår omvärld kunskap och fakta kring utvecklingen inom turist- och beställningstrafiken med buss.

Den samlade besöksnäringen har gemensamt satt ett mål om en fördubblad besöksnäring till 2020, vilket beskrivs i "Nationell strategi för besöksnäringen"¹ Turist- och beställningstrafiken med buss är en förutsättning för att nå målet, för att besökare ska kunna nå olika destinationer på ett miljövänligt, säkert och prisvärt sätt och för att tillgängligheten i sektorn ska kunna öka.

Sedan 2014 är det HUI Research som levererar data för vår rapport när det gäller bussresor.

Även i år presenterar vi trendanalyser som i år rör åren 2013-2016. Ju fler år vi presenterar ju bättre blir själva rapporten eftersom data kan verifieras på ett tydligare sätt. Det ger också bättre underlag för de slutsatser och analyser vi gör i rapporten.

Precis som föregående år presenterar vi förutom helheten även skillnaderna för resor med turistiskt syfte på de olika bussresetyperna turistresor, beställningsresor och resor med linjelagd busstrafik. Eftersom förutsättningarna och villkoren för de olika bussresetyperna ser olika ut kommer detta att skapa en mycket mer rättvis bild av bussresandet.

*"Årets nyhet i rapporten är att vi beskriver en resa genom Europa och vilka olika förberedelser som bussföretagen måste göra för att leva upp till alla länders olika regelverk. Fungerar verkligen EUs inre marknad?"
Mikael Persson Sveriges Bussföretag*



Vi fortsätter att presentera en övergripande bild av turist- och beställningstrafikmarknaden samt de förutsättningar som denna del av branschen har för att ge läsarna en bättre grund när de läser siffror och slutsatser. Vi har också tagit med fakta som belyser hela den samlade bussbranschen.

Vi låter även i år ett antal ledande företrädare kommentera de siffror och fakta vi tagit fram.

¹ Nationell strategi för svensk turistnäring

3. Sammanfattning

Av landets verksamma bussbolag sysslar 69 % med turist- och beställningstrafik, men endast 17 % av antalet anställda i bussbranschen arbetar inom segmentet. Utav de 605 turist- och beställningsbussföretagen, fanns 309 företag utan anställda och sju bolag med över 100 anställda. Turist- och beställningstrafikmarknaden med buss omsatte 4,5 miljarder SEK 2015 och växte med 356 miljoner SEK mellan 2014 och 2015. Lönsamheten är dessutom relativt hög. 2015 låg vinstmarginalen på 6,1 % vilket är den högsta siffran sedan vi startade mätningarna 2007, vilket är positivt för att en fortsatt expansion ska kunna finansieras. Med tanke på att turist- och beställningstrafikresenärerna spenderar pengar på sina resor finns det flera andra branscher som gynnas när det går bra för bussbranschen.

För turist- och beställningstrafiken har omsättningen fluktuerat sedan 2010 även om det var en ökning mellan 2014 och 2015 på cirka 256 miljoner SEK till totalt 4,5 miljarder SEK. Turist- och beställningstrafiken utgör cirka 14 % av den totala bussbranschen.

I denna rapport kommer turistiska bussresor att behandlas. En turistisk resa definieras som en resa som görs utanför resenärens vanliga omgivning. Detta inkluderar övernattningsresor och dagresor som enkel väg är längre än fem mil.

Totalt under 2016 gjordes 128,8 miljoner resor i Sverige där 116,5 miljoner resor var inom Sverige och 12,4 miljoner resor var utomlands. Procentuellt står därmed 90 % av resandet av resor inom landet. Det totala resandet upplevde en minskning 2016. Det överlägset viktigaste färdssättet av det totala resandet är med bil, följt av tåg och flyg. Bussresandet kommer på fjärde plats när det gäller färdssätt med 7,9 miljoner resor vilket motsvarar 6 % av allt resande i Sverige. Bussresandet ökar nu för tredje året i rad även om ökningen inte var så stor.

När det gäller bussresotyp är Beställningstrafiken störst med 2,6 miljoner resor. Linjetrafiken kommer på andra plats med 2,6 miljoner resor. Turisttrafiken står för 2,2 miljoner resor.

Den största destinationen för turistrelaterade resor inom Sverige är Stockholm stad, med 1,0 miljoner resor. Näst största destination är Stockholm län följt av Skåne län.

Den största destinationen för bussresor utanför Sverige är Tyskland med 133 000 resor, följt av våra nordiska länder där Danmark har 89 000 resor och Norge har 72 000 resor.

När det gäller syfte med bussresandet är det vanligaste syftet att besöka släkt och vänner med 19 %. På andra plats kommer shopping med 8 %.

Det vanligaste övernattningssättet är hotell och pensionat med 3,9 miljoner resor följt av släkt och vänner med 3,3 miljoner resor.

Könsfördelningen för bussresandet är ganska jämt när det gäller beställningstrafik och turisttrafik. För linjetrafiken står kvinnorna för 60 % av resandet.

25 % av bussresenärerna bor i Stockholms följt av Västra Götalands län (14 %) och Skåne län (13 %).

4. En bussresa genom Europa – finns det en fungerande inre marknad för persontransporter med buss?

För att ge läsarna av denna rapport en bättre bild av vilket arbete som ligger bakom en resa genom Europa beskriver vi här de förberedelser och alla de olika regelverken som måste beaktas innan bussen rullar iväg. Beskrivningen är generell med specifika exempel från olika länder.

För att underlätta för Sveriges Bussföretags medlemmar arbetar vi framförallt med två olika källor till information. På vår medlemsida ”Bussregler land för land” presenterar vi de viktigaste specifika regler som gäller för Europas länder. På vår medlemssida finns också dokumentet ”Checklista för Turisttrafik” där alla delar finns beskrivna för turisttrafik både i Sverige och utomlands.

Förberedelser på årsbasis

Innan en enskild resa planeras måste årsplaneringen finnas på plats. De viktigaste delarna i årsplaneringen utgör en mix av faktorer såsom bussflotta, personalläge, chaufförsläge, destinationsplanering utifrån erfarenhet och nya ”heta” destinationer. Efter grovplaneringen ska årsplaneringen omsättas i marknadsföring mot de tänkta kundgrupperna i alla tänkbara olika marknadsföringskanaler.

Grundläggande företagsplanering

Alla olika leverantörsavtal måste förberedas vilket innebär avtal med eventuella researrangörer, hotell, rederier, försäkringsbolag och andra leverantörer under resan. Det måste även finnas tydliga avtal med resenärerna som bygger på paketreselagstiftningen där resenärsvillkoren måste uppfyllas även resegarantier ska vara korrekt ställda till Kammarkollegiet.

Det måste finnas giltiga Gemensamhetstillstånd, olika typer av kontrolldokument planer och rutiner för krishantering om något händer, kontaktlistor, kontroll på tullregler, vägskatteregler i olika länder, miljözonsregler i olika länder och städer, tunnel- och broavgifter, momsregistrering och kontroll på alla länders olika momsvillkor, kontroll och landsspecifikation på alla länder som infört minimilönsregler, en tydlig färdplan mm. En annan förutsättning som måste beaktas är att man kan betala för sig i de länder man passerar, till exempel för vägavgifter, parkeringar och andra lokala avgifter.

Föraren

När det gäller förare och chaufförer finns det många saker att tänka på. Framförallt måste de extremt restriktiva kör- och vilotidsreglerna² planeras i detalj. Denna planering måste dessutom synkas med föregående resor och framtida resor. Det måste finnas giltigt körkort, YKB bevis, färdskrivarkort som är direkt kopplade till kör- och vilotidsreglerna, försäkring, europeiskt sjukförsäkringskort, eventuellt intyg från Försäkringskassan kopplat till minimilönsregler, pass och visum mm.



² Sveriges Bussföretags hemsida om kör- och vilotider

Bussen

När det gäller bussen finns även här både generella- och landspecifika regler. När det gäller dokumentation måste alla dokument som beskrivs i företagsplaneringen finnas med. Dessutom måste registreringsbevis och besiktningsbevis medföras samt intyg om fordonet som bekräftar miljözons tillhörighet.

När det gäller utrustning ska det finnas nationalitetsbeteckning, tillstånd för parkering i olika länder och städer, dekaler för olika hastighetsbegränsningar i olika länder, säkerhetsutrustning av alla olika slag som kan variera från land till land, transpondrar för alla länders olika vägavgiftssystem och vinterutrustning som skiljer sig från land till land.

Färden

Under själva färden finns det också många saker att beakta för att ge resenärerna en smidig resa. Om den tidigare beskrivna planeringen inte gjorts på ett bra sätt finns det en stor risk att detta drabbar resenärerna vid olika kontroller, vägtullar, stopp, incheckningar med mera. Dessa förseningsrisker slår direkt på kör- och vilotidsreglerna vilket kan få förödande konsekvenser för både förare och bussföretag. Alla avgifter som vi nämnt ovan i form av avgifter i olika länder för infrastruktur. Information till resenärerna i form av ombordsregler, möjligheter till att lämna klagomål enligt villkor, säkerhetsinformation och tullregler. Alla biljetter och bokningsbekräftelser för hotell, färjor, enligt ovan beskrivna regler måste finnas med.



Exempel 1: Moms

Det finns nu ett tiotal länder som kräver momsregistrering och momsredovisning för internationella persontransporten. Alla länder har olika regelverk och krav samtidigt som detaljerad information ofta endast finns på landets lokala språk. De senaste åren har flera nya länder såsom Polen, Kroatien, Slovakien och Island infört momsregler och krav på momsregistrering.

När du som bussföretag ska planera en resa genom Europa momsmässigt måste du veta vilka kostnader som kommer uppstå och vilka kostnader du eventuellt kan dra av. Summan av denna ekvation är att bussföretaget måste kombinera alla olika landspecifika reglerna med resans hela längd och den totala omsättningen.

Om ett svenskt bussföretag har en resa till exempel München så beräknas moms både via varje lands regler och resans helhet.

- Den svenska delen av resan är inte momsbelagd utifrån resans längd men spelar ändå en stor roll eftersom resans längd i Sverige påverkar helheten. Startar resan i Malmö så är resans del i Sverige av helheten mycket liten. Om resan börjar i Skellefteå så blir förhållandet helt annorlunda.
- När du kommer till Danmark är momssatsen 25 % och skall beräknas utifrån hela resans längd där den danska delen ska beskattas.
- När du kommer till Tyskland är momssatsen 19 % och ska beräknas utifrån hela resans längd där den tyska delen ska beskattas.
- Den totala momsen beräknas med andra ord av hur många kilometer man kört i respektive land där varje delsträcka ska redovisas baserat på km sträckan i landet och den lokala momssatsen i förhållande till hela resans längd.

Om resan går till Kroatien blir momsdelens av resan extremt mycket mer komplex eftersom du som bussföretag eventuellt måste registrera dig i Polen, Slovakien och Kroatien där den mesta informationen i bästa fall finns på engelska och i sämsta fall endast på landets egna språk.



Exempel 2: Minimilönsregler

Flera länder i Europa har den senaste tiden infört regler för minimilöner. Syftet är enligt vår mening att stoppa cabotagetrafik³ för EU:s medlemsländer från forna Sovjetunionen som drar fördel av långa löner i hemlandet för att ta marknadsandelar i EU:s i centrala och norra Europa där arbetsmarknadsreglerna och lönenivåerna er helt annorlunda ut.

Det senaste landet som införde regler för minimilöner var Österrike. På tre veckors varsel i januari infördes dessa extremt komplexa regler. De svenska bussföretag som körde sportlovsresenärer till Österrike var tvungna att anpassa sig till extremt komplexa regler och krav på dokumentation som i flera fall inte var möjliga att införskaffa på kort tid. Alla krav är baserade på att stoppa cabotagetrafik vilket tydligt framgick när alla dokumentkrav presenterades.

Alla bussföretag som kör till Österrike måste fylla i ett elektroniskt sjuksidigt dokument som finns på tyska och engelska. Hela dokumentet utgår ifrån cabotagetrafik vilket inga av våra svenska företag genomför. Detta innebär att de svenska bussbolagen måste svara på frågor som inte är relevanta och i vissa fall inte går att svara på. Förutom det sjuksidiga dokumentet ska alla bussbolag ha med sig ett A1 dokument. A1 är ett dokument som Försäkringskassan utfärdar och som intygar att alla chaufförer som befinner sig i Österrike är socialt försäkrade i hemlandet Sverige. Dilemmat är att Försäkringskassans handläggningstid för detta dokument kan ta en till fem månader att få. När resan är två veckor efter ansökningsdatum skapar detta enorma problem och en stor osäkerhetsfaktor för hur man ska ge resenärerna en bra resa.

Tyskland har redan genomfört regler för minimilöner. Frankrike har också gjort detta även om detta endast gäller cabotageresor, än så länge. Flera andra länder har aviserat att även de kommer införa regler för minimilöner.



EU:s inre marknad fungerar inte för internationella persontransporter

De senaste fem åren har det tillkommit väldigt många olika landspecifika regler som skapar mycket administration och kostnader för Europeiska bussföretag som kör resor genom Europa. Detta kan vara momsregler, minimilönsregler, miljözonsregler eller andra protektionistiska regler. Under samma tid har det inte förekommit några regler som är EU harmoniserade och som underlättar bussföretagande inom Europa. Det finns mycket mer landspecifika regler att ta hänsyn till som driver mycket stora administrativa kostnader för bussbolagen samtidigt som osäkerheten om att leverera en bra resa till sina resenärer och att sköta sig som företag eskalerar.

³ Beskrivning av cabotagetrafik

5. This year's report also includes a travel description for a coach journey through Europe

Sweden Bus and Coach Federation presents this annual report on developments in the tourism and coach industry by bus. The report provides important knowledge and information about the current state of our work to improve conditions for businesses operating in the tourism and charter traffic by bus. With better business conditions, our member companies offer more to trip. It will be easier for the sports club, Pensioners' Association, choir, school class, and now to come together and together make the trip you want. The report also provides decision-makers and interested in the world around knowledge and facts about the development of tourism and ordering traffic by bus.

The overall tourist industry have jointly set a goal of doubling tourism by 2020, which is described in the "National Strategy for tourism. Tourist and coach by bus is a prerequisite for achieving the goal, for visitors to reach destinations in an environmentally friendly, safe and affordable way and to the availability of the sector to increase.

Since 2014, the HUI Research provides data for our report when it comes to bus travel.

This year we present the trend analysis as the year moves 2013-2016. The more years we are adding to the report the better the report will be because the data can be verified in a clearer way. It also provides a better basis for the conclusions and analysis we make in the report.

Just like last year, we present in addition to the big picture even differences for travel with tourist purposes in the various bus travel types tourist trips, ordering travel and travel by scheduled bus transports. Since the terms and conditions for the various bus travel types are different, this will create a much more accurate picture of bus travel.

*"This year's novelty in the report is that we describe a trip through Europe and the various preparations bus companies must do to live up to all countries different regulations. Does the EU inner market really work?"
Mikael Persson, Swedish Bus and Coach Federation*



We continue to present an overall picture of the tourist and charter traffic market and the conditions that this part of the industry is to provide readers with a better foundation when they read numbers and conclusions. We have also included the facts that illustrate the entire total bus industry.

We let this year a number of senior representatives to comment on the facts and figures we have produced.

6. Summary in English

Of the country's active bus companies 69% is a part of the tourist and charter traffic, but only 17% of the total number of employees in the segment. Out of the 605 tourist and charter bus companies, there were 309 companies without employees and 7 companies with over 100 employees. Tourist and charter traffic market by bus had sales of SEK 4.5 billion in 2015 and grew by 356 million SEK between 2014 and 2015. The profitability is relatively high. In 2015 the profit margin was 6.1% which is the highest figure since we started measurements in 2007, which is positive for continued expansion in the industry. Given that tourism and charter traffic travelers spend money on their trips, there are many other industries that benefit when things go well for the bus industry.

For tourist and ordering traffic, sales have fluctuated since 2010, although there was an increase between 2014 and 2015 of approximately SEK 256 million to a total of SEK 4.5 billion SEK. Tourist and coach traffic represents about 14% of the total bus industry.

In this report, we present figures for touristic bus travels. A tourism trip is defined as travel done outside the traveler's usual environment. This includes travel and accommodation day trips as easy path is longer than 5 mil.

Total in 2016 was 128.8 million trips in Sweden, where 116.5 million trips were in Sweden and 12.4 million journeys were abroad. In percentage is this 90% of travel for travel within the country. The total travel experienced a decrease in 2016. By far the most important mode of travel of total travel is by car, followed by rail and air. Bus travel comes in fourth place in terms of mode of travel by 7.9 million trips, which represents 6% of all touristic travels in Sweden. Bus travel is increasing for the third consecutive year, although the increase was not so high

Regarding type of bus the Order Traffic is the largest with 2.6 million trips. The scheduled services come second with 2.6 million trips. Tourist traffic accounts for 2.2 million trips.

The main destination for tourism related travel within Sweden is Stockholm, with 1.0 million trips. The second largest destination is Stockholm County, followed by Skåne Region

By far the largest destination for bus tours outside Sweden, Germany, with 133,000 trips, followed by the Nordic countries where Denmark has 89,000 trips and Norway has 72 000 trips.

As for the purpose of bus travel as the most common purpose of visiting friends and relatives with 19% of all purpose. In second place comes shopping with 8%

The most common way when travelers are staying overnight is overnight hotel / guest house with 3.9 million trips, followed by family / friends which have 3.3 million trips.

The gender distribution of bus travel is fairly evenly in terms of charter traffic and tourist traffic. For Schedule service women account for 60% of travel.

Most bus passengers living in Stockholm County (25%), followed by Västra Götaland (14%) and Skåne (13%).

7. A bus and coach trip through Europe – Is the EU inner market really working regarding international passenger transports?

To give the readers of this report, a better picture of what kind of work that is behind a bus trip through Europe, we decided to describe all the preparation and all the different rules and regulations that must be considered before the bus rolls away. The description is general, with specific examples from different countries.

For ease of Swedish Bus and Coach Federations members the Swedish Bus and Coach Federation mainly work with two different sources of information to support our members. On our member page "Bus Rules, country by country", we present the main specific rules that apply to all European countries. On our member page we also presents the document "Checklist for Tourist traffic" where all the parts that a bus company must consider are described in tourist traffic both in Sweden and abroad.

Annual preparations

Before an individual journey is planned, annual planning is in place. The main elements of the annual plan is a mix of factors such as bus fleet, staff situation, driver situation, destination planning based on experience and new "hot" destinations. When the annual overall planning is done each bus company have to realize the plan to a marketing plan covering all marketing channels available to reach their potential customers.

Basic business planning

All different supplier agreements must be prepared and in place which means agreement with tour operators, hotels, ferry companies, insurance companies and other suppliers, which are involved during the trip. There must also be clear agreements with travelers based on package travel legislation where the traveler conditions must be met and also that travel guarantees are correctly addressed to Kammarkollegiet to secure the travelers rights.

There must be valid "Gemensamhets dokument", different types of inspection documents plans and procedures for crisis management in case something happens, contact lists, the control of customs rules, road tax rules in different countries, environmental zone rules in different countries and cities, tunnel and bridge tolls, VAT registration and control of all the countries different VAT conditions , control and country specification on all countries which have introduced a minimum wage rules, a clear roadmap mm. Another practical issue is to secure you as a bus company can pay for things in each country. This might mean you have to have cash in some local currencies even if an international credit card will secure most of your needs.

Driver planning

In terms of drivers there are also a lot of things to consider. Above all the extremely restrictive driving and rest time rules must be planned in detail. This planning must also sync with previous trips, and future trips. There must be a valid driving license, YKB evidence, tachograph card which is directly linked to driving and rest time rules, insurance, European Health Insurance Card, any certificate from "Försäkringskassan" linked to minimum wage rules in different countries, passport and visa etc

The bus

When it comes to the vehicle or the bus there are also both general- and country-specific regulations. As for documentation, then all documents as described in the business plan above is valid. In addition,

registration and inspection certificates carried and the certificate of the vehicle confirming Low Emission Zones

In terms of equipment, there should be nationality permit for parking in various countries and cities, decals for different speed limits in different countries, the safety equipment of all kinds, which may vary from country to country, transponders for all countries of the toll system and winter equipment different from country to country

The trip

During the journey, there are also many things to consider in order to give travelers the smoothest ride possible. If the previously described planning is not done in a good way, there is a very real risk that this affects passengers at various controls, tolls, stops, check-ins etc. These delay risks turning right on driving and rest time rules, which can have devastating consequences for both drivers and bus companies. Any fees we mentioned above in the form of fees in various countries for infrastructure. Information to passengers in the form of board rules, opportunities to submit complaints under conditions, security and customs arrangements. All tickets and booking confirmations for hotels, ferries, according to the above rules must be included

Example 1: VAT

There are now a dozens of countries requiring VAT registration and VAT for international bus passenger transport. All countries have different regulations and requirements while detailed information is often only available at the country's local language. In recent years, several new countries such as Poland, Croatia, Slovakia and Iceland introduced VAT rules and requirements for VAT registration.

When bus companies are planning a trip through Europe in terms of VAT, they have to know what different costs will arise and what expenses you may deduct. The sum of this equation is that the bus companies now have to combine all the country specific rules with, the entire length of the trip combined with total sales

If a Swedish bus companies have a trip to Munich they have to plan calculate VAT both by each country's regulations and the whole journey.

- The Swedish part of the journey is not subject to VAT on the basis of the Swedish part of the trip but still plays a big overall role because the whole length of the trip. If the trips starts in Malmö or in Skellefteå (north part of Sweden) this play a major role of the overall VAT calculation.
- When you come to Denmark the VAT rate is 25% and shall be calculated from the entire length of the journey where the Danish distance will be taxed.
- When you come to Germany VAT rate is 19% and shall be calculated from the entire length of the journey where the German distance will be taxed.
- The total VAT for the trip is calculated based on how many km the bus runs in each country where each section must be reported based on km stretch of the country and the local tax rate in relation to the entire length of the trip.

If the trip will go to Croatia, then the VAT part of the journey will be much more complex since bus companies have to register in Poland, Slovakia and Croatia, where most of the information in the best cases are available in English.

Example 2: Minimum wage Policy

Several countries in Europe have recently introduced regulations for minimum wages. The aim is, in our opinion to stop cabotage traffic from European eastern countries exploiting the situation with low salaries in their home countries in order to take market share in the more western countries where labor rules and wages are completely different.

The latest country that introduced rules for minimum wages was Austria. On three weeks' notice in January they introduced extremely complex rules. The Swedish (and European) bus companies that ran winter holiday travelers to Austria were all forced to adapt to the extremely complex rules and documentation requirements that in many cases was not possible to submit in such a short time.

All bus companies that run to Austria must fill out an electronic seven page document which only was available in German or English. The entire document is based on cabotage traffic which none of our Swedish bus companies conduct. This means that the Swedish bus companies have to answer questions that are not relevant and, in some cases, unable to answer. Besides the seven page document, all bus companies have to present an A1 document for all driver when stopped in Austria. A1 is a certifying document that the Swedish Försäkringskassan provide to companies if required. The A1 document secure that all Swedish bus drivers are socially insured in their home country Sweden. The dilemma is that Försäkringskassan turnaround time for this totally unnecessary documents can take 1-5 months to get. When the trip is two weeks after the filing date of this creates a huge problem and a major source of uncertainty how to give travelers a good journey.

Germany has already implementing rules for minimum wages. France has also made this even if this only applies to cabotage trips so far. Several other countries have announced that they too will introduce rules on minimum wages.

The EU inner market does not work regarding international passenger transports with bus

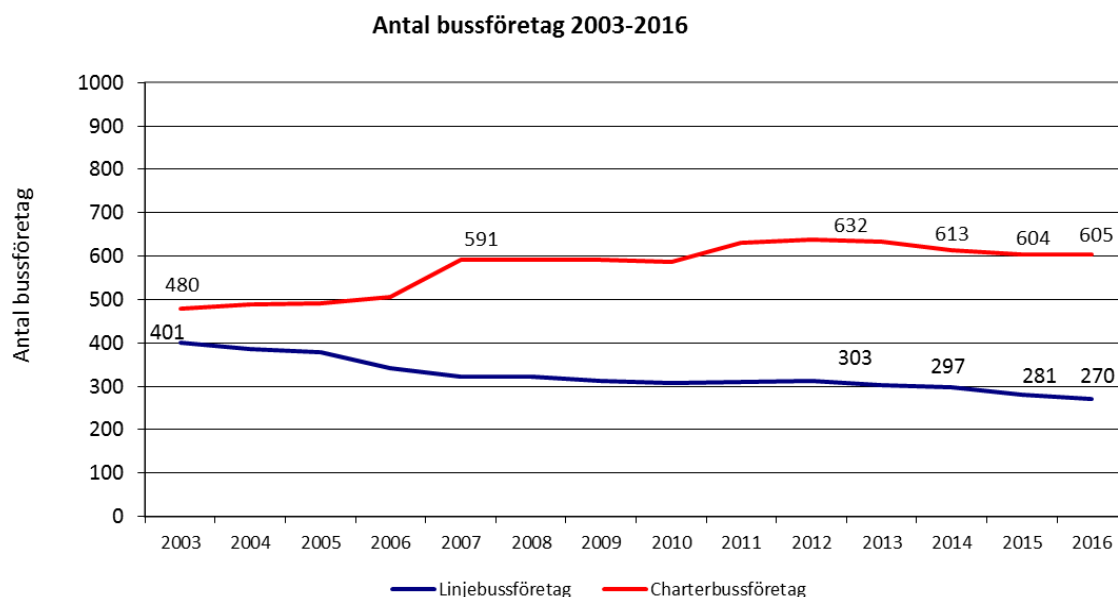
In the past five years, there have been many different country-specific rules that create a lot of administration and costs for European bus companies that runs trips through Europe. This may be the VAT rules, minimum wage regulations, environmental zone rules or other protectionist rules. At the same time, there has been no rules EU harmonized to facilitate bus entrepreneurship in Europe. There is much more country-specific rules to take into account that drive very high administrative costs for the bus companies while uncertainty about delivering a good trip to its passengers and to look after the company development.



8. Den totala bussmarknaden och turist- och beställningstrafikmarknaden

Data beträffande den totala bussmarknaden och turist- och beställningsmarknaden i detta avsnitt är hämtade ur Sveriges Bussföretags rapport ”Statistik i bussbranschen mars 2017”⁴

Totalt antal bussföretag i Sverige 2003-2016



Sedan 2003 har antalet linjetrafikföretag succesivt minskat fram till 2016. För turist- och beställningstrafiken (charterbussföretag) så har det under samma period varit en uppgång fram till 2012-2013, varefter antalet bussföretag succesivt minskat, planat ut och dessutom med en mycket liten ökning mellan 2015-2016. Totalt sett fanns det 875 bussföretag 2016 mot 881 bussföretag 2003.

⁴ Statistik i bussbranschen mars 2017. Siffrorna över antalet bussföretag kan variera, beroende på skilda definitioner hos olika källor, som SCB och UC. Osäkerheten i den tillgängliga statistiken beror bland annat på oklara gränser mot andra verksamheter, som till exempel taxi- och resebyråverksamhet samt mot regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) respektive mot andra transportslag. Flera av de större busstrafikföretagen har också spår- och båttrafik i sin verksamhet. Källa: SCB:s statistikdatabas. Företag (FDB) efter näringsgren SNI 2007. SNI kod 49.311 linjebussföretag och 49.390 charterbussföretag, bussföretag för fjärtrafik. Ett företag kan bedriva både linjebuss- och charterbussverksamhet.

Totalt antal bolag och antal anställda inom turist- och beställningstrafiken 2016

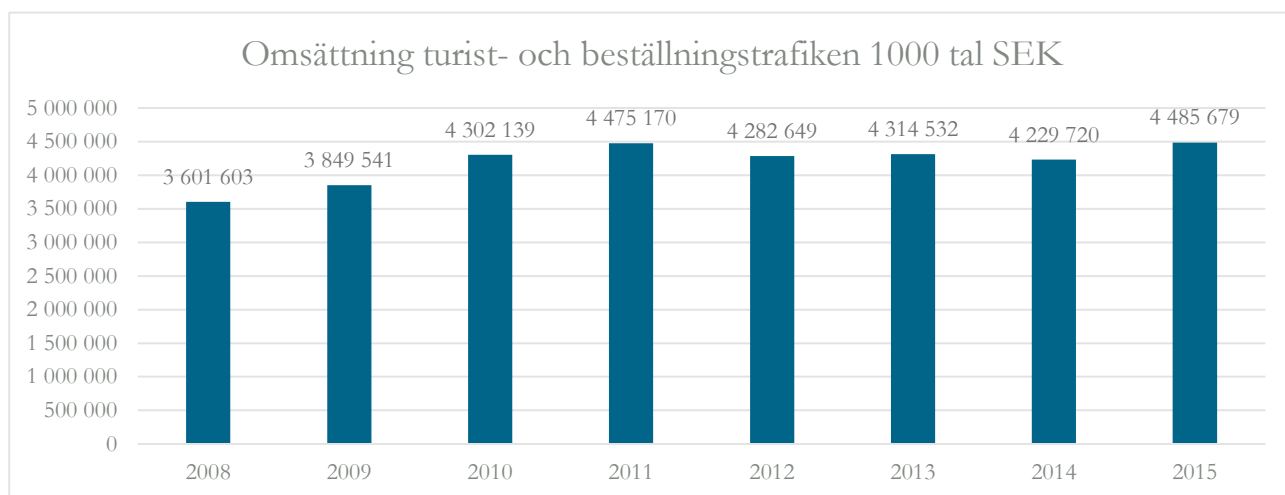
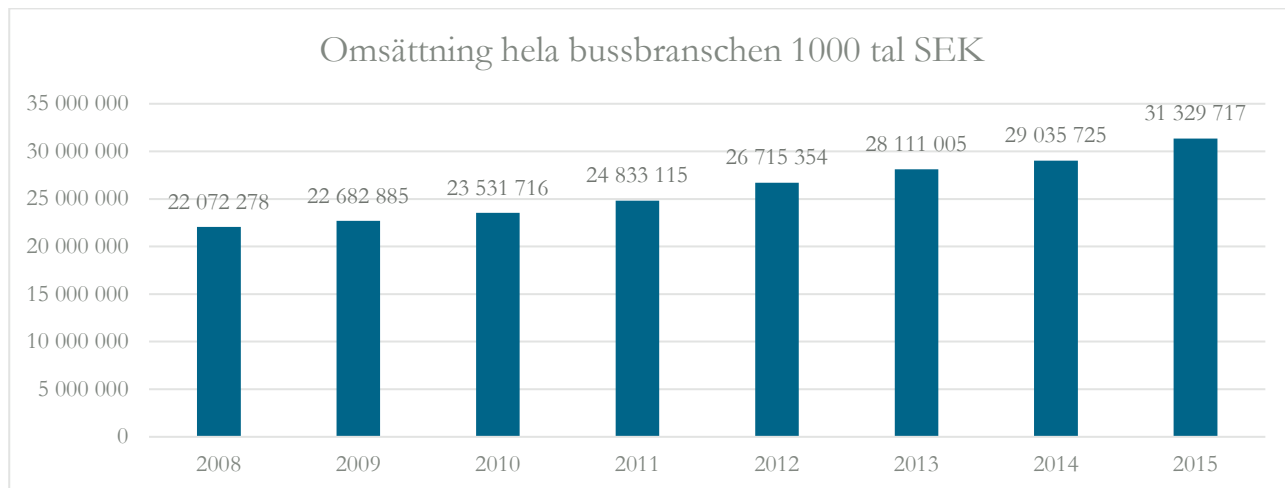
Totalt i bussbranschen	Antal bolag (2016)	Antal anställda (2013)
0 anställda	403	0
1-4 anställda	193	506
5-9 anställda	95	658
10-19 anställda	82	1 296
20-49 anställda	54	1 419
50-99 anställda	24	1 311
100-199 anställda	13	2 449
200-499 anställda	5	1 250
500+ anställda	6	15 840
Totalt:	875	24 729

Turist- och beställningstrafikföretag	Antal bolag (2016)	Antal anställda (2013)
0 anställda	309	0
1-4 anställda	127	302
5-9 anställda	61	401
10-19 anställda	54	860
20-49 anställda	37	883
50-99 anställda	10	748
100-199 anställda	4	453
200-499 anställda	3	592
500+ anställda	0	0
Totalt:	605	4 239

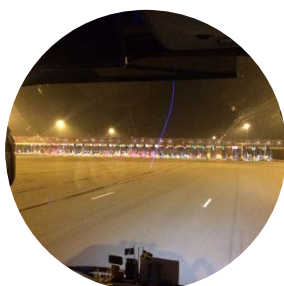
Av landets verksamma bussbolag sysslar 69 % med turist- och beställningstrafik, men endast 17 % av antalet anställda arbetar inom segmentet. Utav de 605 turist- och beställningsbussföretagen, fanns 309 företag utan anställda och endast sju bolag med över 100 anställda.



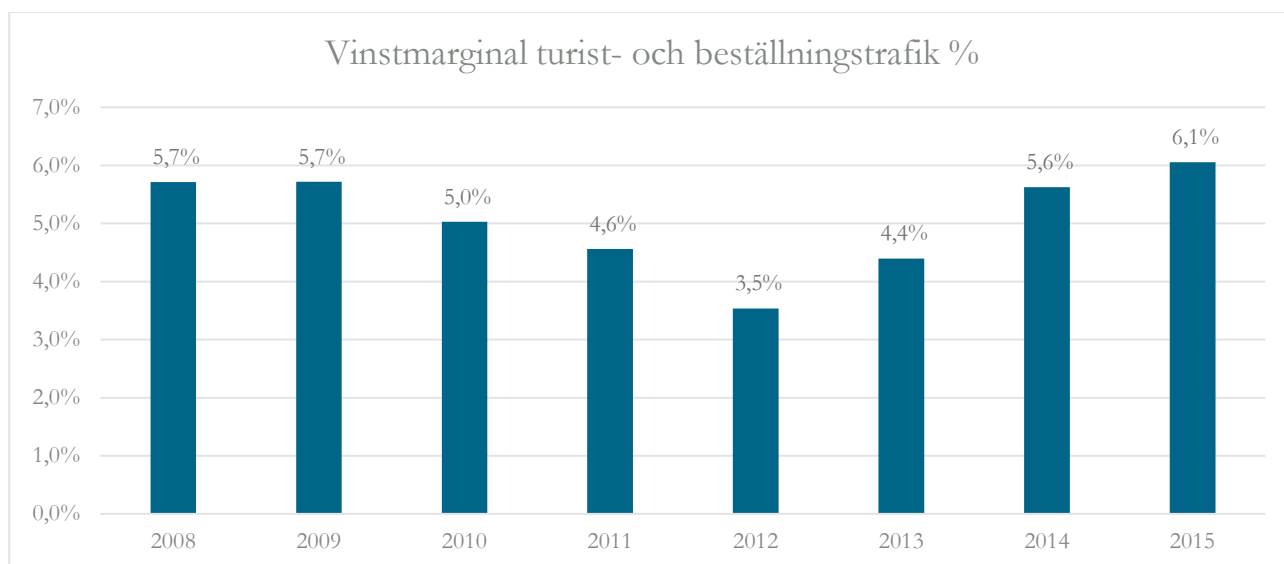
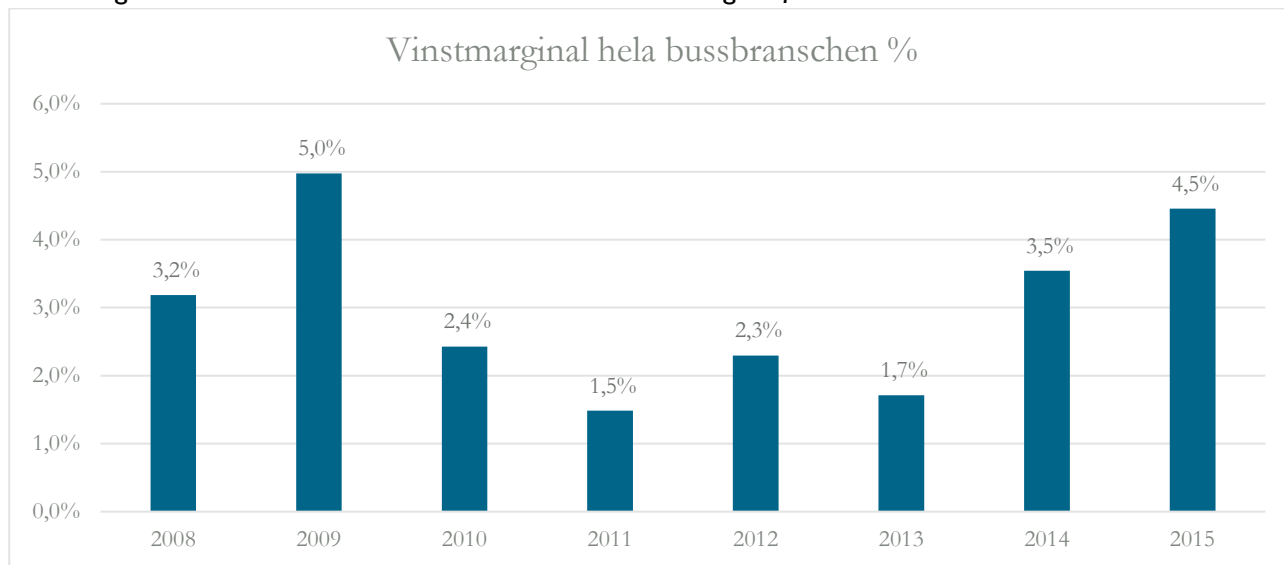
Total omsättning inom bussbranschen och turist- och beställningstrafiken 2007-2015



Omsättning för hela branschen har ökat kontinuerligt från 2008 och var 2015, 31 329 717 miljarder. För turist- och beställningstrafiken har omsättningen fluktuerat sedan 2010 även om det var en ökning mellan 2014 och 2015 på cirka 256 miljoner SEK till totalt 4,5 miljarder SEK. Turist- och beställningstrafiken utgör cirka 14 % av den totala bussbranschen.



Vinstmarginal inom bussbranschen och turist- och beställningstrafiken 2007-2015



Vinstmarginalen för hela branschen fluktuerar mellan åren. För turist- och beställningstrafiken har vinstmarginaltrenden sett bra ut med ökningarna de senaste fyra mätåren. 2015 var vinstmarginalen 6,1 % vilket är den högsta siffran sedan vi började mäta dessa nyckeltal.

Det intressanta är att förutom en vinstgivande omsättning på 4,5 miljarder så bidrar varje resenär dessutom till tillväxt inom andra branscher när de spenderar pengar på sina bussresor.

Det innebär att köpcentrum, turistanläggningar, destinationer, museer, restauranger, teatrar med mera gynnas i direkt koppling till antalet bussresor som görs. En fortsatt ökning inom bussbranschen gynnar således många andra branscher positivt.

Besöksnäringen är en av Sveriges mest värdefulla näringar avseende ekonomi, sysselsättning och regional livskraft, och är ledstjärna för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Visionen i nationella besöksstrategin är att fördubbla besöksnäringen från 2010 till 500 miljarder kronor och 260 000 årsverken och ett exportvärde på 200 miljarder kronor.

”Sverige har stor potential att utvecklas som besöksland. Här finns alla förutsättningar. Besöksnäringen har redan vuxit sig större än någon kunde ana bara tio-femton år tillbaka i tiden. Och kanske är det denna tillväxt som skapat självförtroende och en stark vilja i näringen att komma ännu längre.”

Citat från Magnus Nilsson, tidigare ordförande i Svensk Turism ur nationella besöksstrategin



Stockholms läns Bussbranschförening, som är en av Sveriges 11 regionala bussbranschföreningar, skriver i sin rapport ”Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad”⁵ betydelsen av bussturism i Stockholm följande:

”Den totala turistekonomiska omsättningen som turist- och beställningsresenärerna genererar genom sitt nyttjande av turist- och beställningstrafik med buss i Stockholm stad uppskattades till cirka 1 135 miljoner SEK för 2014. Detta innebär att de även bidrar till att skapa 870 teoretiska årsverken inom besöksnäringen.”



⁵ Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad. HUI Research.

9. Utmaningar för turist- och beställningstrafiken

Trots att turist- och beställningstrafiken växer och är lönsam finns det stora utmaningar för att förbättra för branschen med en tillväxt som har flera positiva effekter.

- Flera andra branscher såsom destinationer, evenemang, hotell, restauranger, museum, teatrar nöjesparker med mera har en mycket stark koppling till bussturism. Det finns en stor potential genom ett ökat samarbete mellan besöksnäringens olika delbranscher.
- Turist- och beställningstrafiken med buss domineras av små och medelstora företag verksamma över hela landet. En tillväxt inom segmentet bidrar till ett livskraftigt näringsliv med fler arbetstillfällen över hela landet.
- Det finns ett mycket stort behov av bussförare i framtiden. En ökad tillväxt i branschen innebär fler arbeten. Bussbranschen är redan idag en av de branscher som har en hög andel nya svenskar anställda, vilket branschen är stolt över. En bussbransch i tillväxt gynnar integrationen ⁶

”Branschen står för en mycket stor utmaning när det gäller att hitta nya chaufförer. Chaufförer som inte bara är bra på att köra buss utan som även brinner för att öka resenärsglädjen vid varje resa. Vi önskar alla serviceinriktade människor välkomna till en ljus framtid branschen” Daniel Olsson, Ljungskåle Buss och Joakim Kjellsson, Bergkvara Buss



Nedan beskriver vi några fokusområde som innebär stora svårigheter och hinder för att ytterligare utveckla turist- och beställningstrafiken och därmed besöksnäringen.

- Kör- och vilotidsregler är de regelverk som i detalj reglerar när en förare får köra buss utifrån ett arbetstidsperspektiv. Dagens kör- och vilotidsregler och dess tillsyn upplevs av den samlade svenska bussbranschen som näst intill omöjlig att efterleva. Bagatellartade överträdelser renderar i mycket höga böter och sanktioner. Förutom höga böter och sanktioner så kanske det värsta är att bussbolagen riskerar sina trafikillstånd och hela verksamheter måste avvecklas trots att man är skötsam. Sveriges Bussföretag arbetar intensivt med att försöka förändra och förenkla kör- och vilotidsreglerna både mot nationella och internationellt beslutsfattare via olika rapporter och lobbyarbete. På vår samlingssida för kör- och vilotider finns mer information ⁷

”Med dagens tillämpning av kör- och vilotidsreglerna är det nästintill omöjligt som bussföretagare att efterleva regelverket. När man som seriös företagare försöker sköta företaget på bästa sätt efter alla regler och representera branschen på ett föredömligt sätt ändå känner sig kriminell, är det något som är väldigt fel.” Ken Forsberg, Forsbergs Buss



⁶ Statistik i bussbranschen mars 2017

⁷ Sveriges Bussföretags samlingssida för kör- och vilotidsfrågor

- Precis som vi tidigare berättat är dagens situation när svenska bussföretag ska köra turistresor utomlands är väldigt komplex. EU:s olika medlemsländer har skilda regelverk, lokala trafikföreskrifter och många andra regionala bestämmelser trots att EU förväntas ha en fungerande inre marknad med fri rörlighet av tjänster och produkter. Inom Sveriges Bussföretag arbetar vi aktivt med att förbättra situationen för våra medlemmar som kör buss i Europa genom att:
 - Minska onödig administration för de svenska bussbolagen. Till exempel genom att ta bort det byråkratiska kontrolldokument som bussbolagen tvingas fylla i inför varje resa. Sveriges Bussföretag lyckades tillsammans med våra nordiska grannländer ta bort detta kontrolldokument, waybill, inom Norden 2005. Nu gör vi gemensam sak för att även avskaffa kontrolldokumentet inom hela Europa.
 - Idag finns olika miljözonsregler som beskriver vilka olika typer av bussar utifrån avgasutsläppskrav som får köra i olika städer i Europa. Sveriges Bussföretag arbetar med harmonisering av att dessa regler på Europeanivå. En godkänd buss måste få köra inom hela EU.
 - Det finns idag tio länder inom Europa som har moms på internationella persontransportresor. Alla länder har sina egna regler beträffande registrering, redovisning och återbäring av moms. Detta är en mycket administrativt komplex hantering för bussbolagen. Sveriges Bussföretag arbetar aktivt för att reducera denna komplexa administration genom förenklingar och harmoniseringar inom EU.
 - Några länder, senast Österrike och Norge, har de senaste åren infört minimilöner för förare av internationell persontransporter. Dessa regler är ofta komplexa och administrativt mycket kostsamma. Detta innebär att nationell lönesättning åsidosätts vilket Sveriges Bussföretag motsätter sig.

”En förenkling av alla olika landspecifika regler för att uppnå en europeisk marknad beträffande momshantering, vägavgifter, miljözoner, minimilöner, gränskontroller och andra landspecifika regler skulle underlätta vår vardag oerhört mycket”

Helen Bergh, MK Bussresor



- I december 2015 infördes på två veckors varsel en ny lag om id-kontroller för alla trafikslag mellan Danmark och Sverige. Lagen började gälla den 4 januari och innebär att alla trafikslag inklusive bussbolag måste kontrollera identiteten på alla sina passagerare som passerar gränsen mellan Danmark och Sverige. Detta innebär att med väldigt kort varsel skulle Sveriges Bussföretags medlemmar sätta upp rutiner och kontroller för vad vi som förbund anser vara uppgifter för staten och dess polis- och tullväsende. Dessa id-kontroller är fortfarande ett krav. Sveriges Bussföretag är dock glada att vi tillsammans med rederierna och tågbolagen lyckats få igenom en kostnadsersättning hos regeringen som tillsatt 139 miljoner SEK som bussbolagen kan ansöka om för den första tiden av id-kontrollkrav.

”En lagförändring brukar ta ett antal år att införa. I detta fall så tog hela processen två veckor med mycket negativ kritik från Sveriges Bussföretag och Lagrådet som tom citerade Sveriges Bussföretags remissvar. Detta är nu ytterligare en extra kostnad för de svenska bussbolagen, vilket är beklagligt på alla sätt och vis”
Mikael Persson, Sveriges Bussföretag



- Under 2016 pågår en statlig utredning om hur EU:s regelverk om paketreselagstiftningen ska implementeras i Sverige. För Sveriges Bussföretags medlemmar som kör turist- och beställningstrafik är denna aktivitet av yttersta vikt. Sveriges Bussföretag har kontinuerlig kontakt med utredningen och har spelat in fakta från medlemmar och vidarebefordrat kontakter till utredningen. Sveriges Bussföretag har lämnat remissvar på de två olika utredningarna om själva resevillkoren ⁸ och för resegarantierna ⁹. Den nya lagen är tänkt att träda ikraft den 1 juli 2018.

⁸ Remissvar om Paketreselagstiftningens villkor

⁹ Remissvar om Paketreselagstiftningens del om resegarantier

- Turist- och beställningstrafikbussar får idag inte tillträde till alla kollektivtrafikkörfält. Sveriges Bussföretag tycker det ska vara en självklarhet att turist- och beställningstrafik bussarna ska få tillgång till dessa körfält för att öka besöksnäringspotentialen över hela landet men framförallt i storstäderna. Lika självklart tycker Sveriges Bussföretag att alla trängselavgifter ska avskaffas för alla typer av bussar. Skånes Bussföretag och Stockholms läns Bussbranschförening har framgångsrikt anordnat bussturer för politiker och andra beslutsfattare för att visa de hinder som finns för turist- och beställningstrafiken och vilka problem detta ställer till för bussbolagen och framförallt dess resenärer.

”Framkomligheten framförallt i större städer är mycket viktig för att resenärerna ska få en positiv upplevelse när de är på besök. Att få tillträde till körfält för kollektivtrafik borde vara en självklarhet, speciellt när varje resenär spenderar över 1000 kronor per dag som bidrar till destinationens utveckling ekonomiskt- och arbetsmässigt.”

Daniel Olsson, Ljungskiles Buss



Foto, Peter Muld

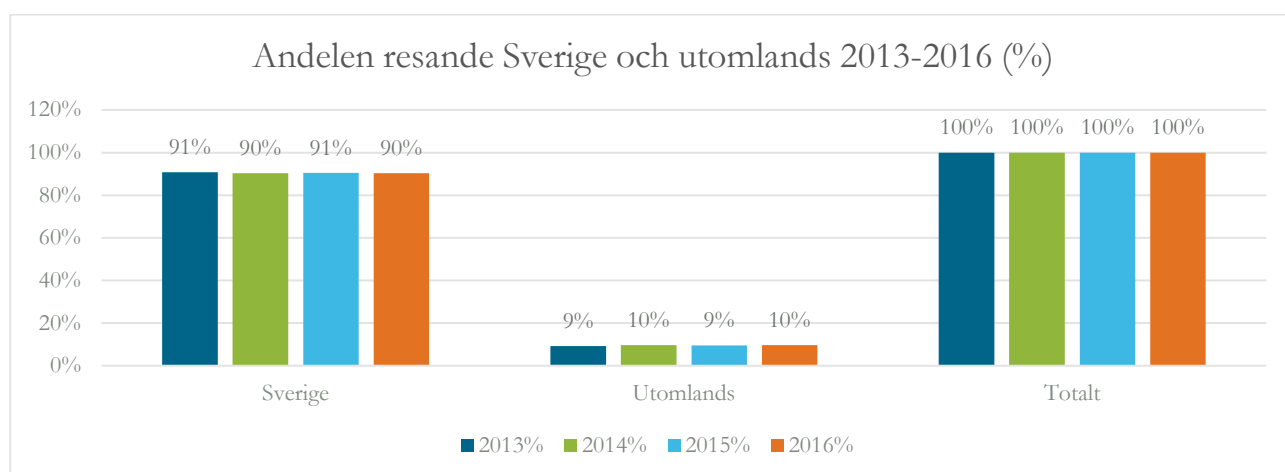
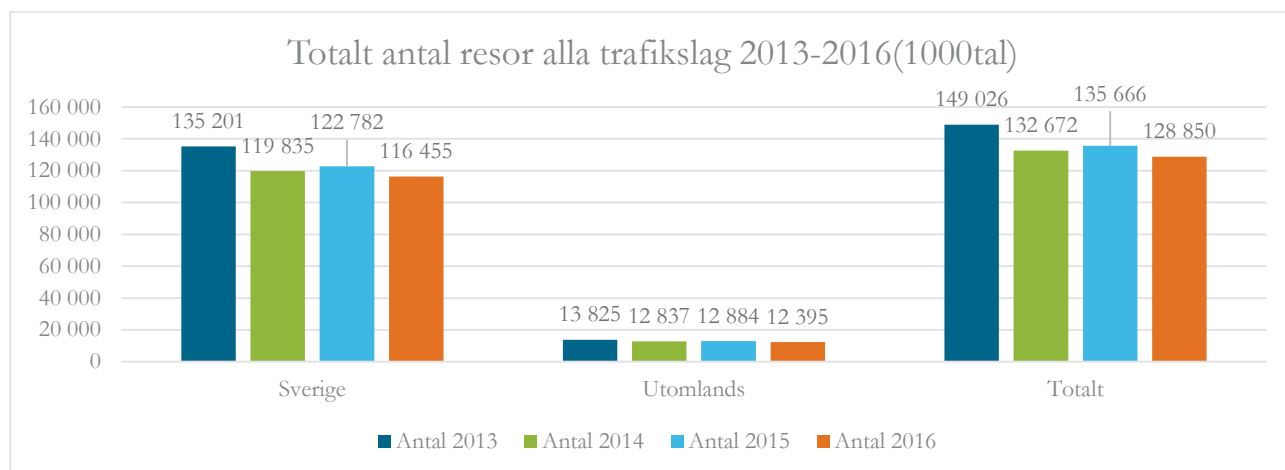
- Sveriges Bussföretag vill minska de skattemässiga orättvisor som missgynnar buss jämfört med andra färdmedel. Exempelvis är bussar belagda med elskatt, vilket till exempel inte tåg är.¹⁰
- Sveriges Bussföretag vill att bussbranschen regionalt eller lokalt är en självklar del av det förberedande arbetet när infrastruktur av alla slag planeras. Att bussbranschen är med i planeringen av infrastruktursatsningar av kollektivtrafik och andra infrastruktursatsningar borde vara en norm.
- När besöksnäringen diskuteras upplever bussbolagen att det är för lite fokus på själva resan. Mest fokus blir det på själva besöksmålen eller evenemangen. Sveriges Bussföretag vill att transporten får ett större fokus och prioritering eftersom det är en viktig del av resenärens totala upplevelse och en förutsättning för destinationstillväxt.

¹⁰ Skrivelse om utredning av elskatt

10. Svenskarnas totala resande

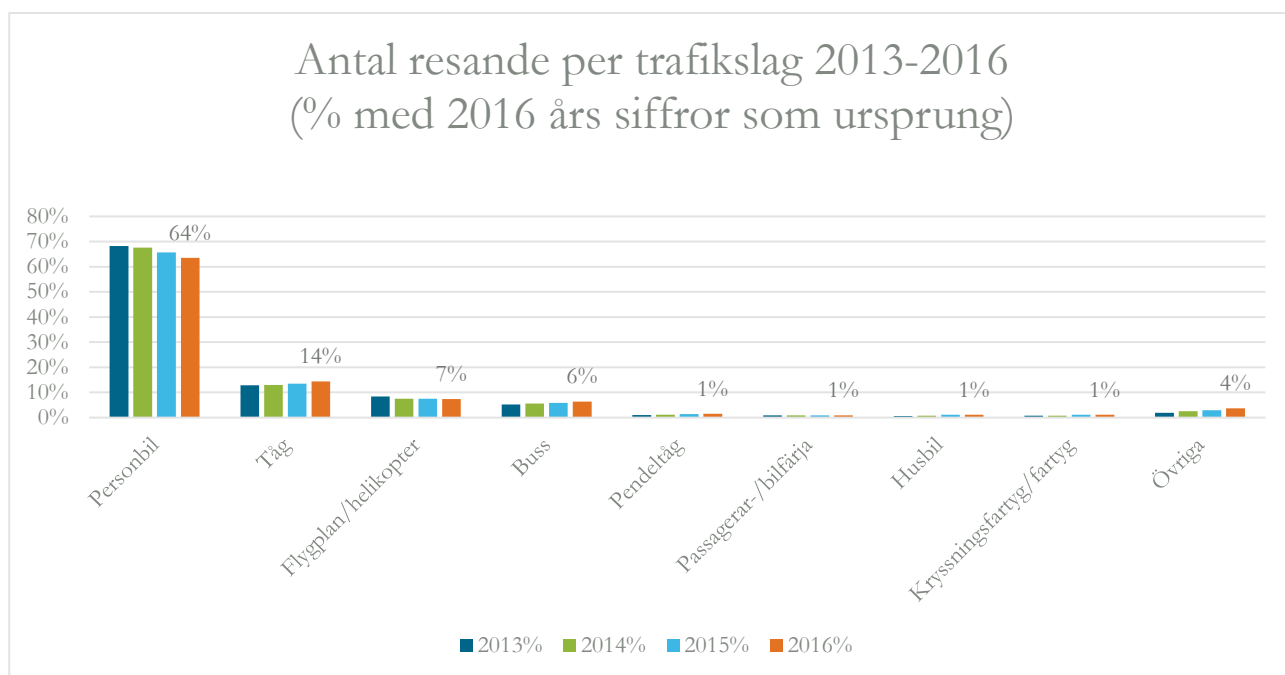
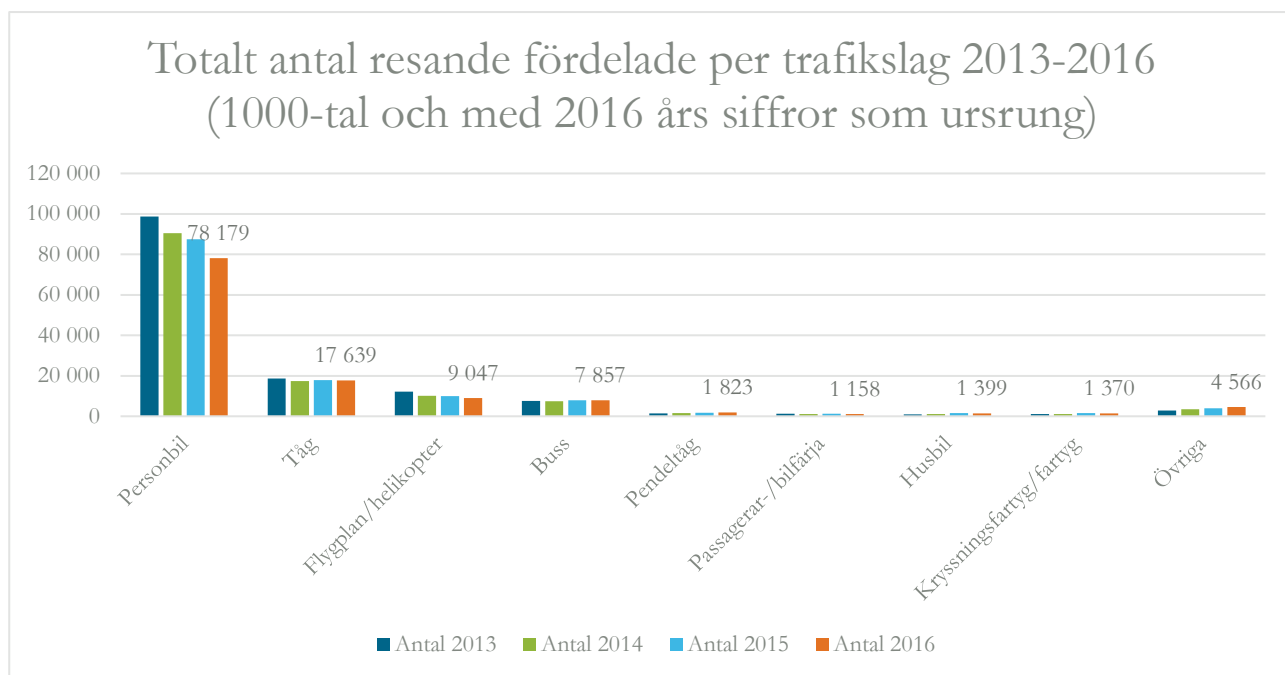
I den här delen av rapporten beskriver vi svenskarnas totala resande mellan 2013 till 2016 utifrån data från HUI research och rapportens definition.

Totalt antal resor



Totalt under 2016 gjordes 128,8 miljoner resor där 116,5 miljoner resor var inom Sverige och 12,4 miljoner resor var utomlands. Procentuellt står därmed 90 % av resandet av resor inom landet. Det totala resandet upplevde en minskning 2016.

Totalt antal resor per trafikslag

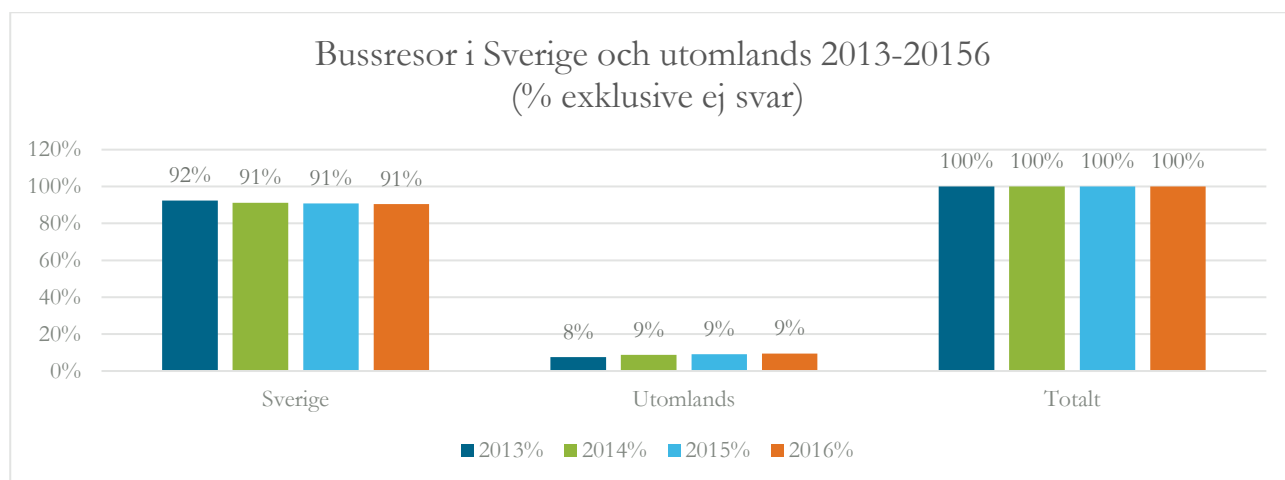
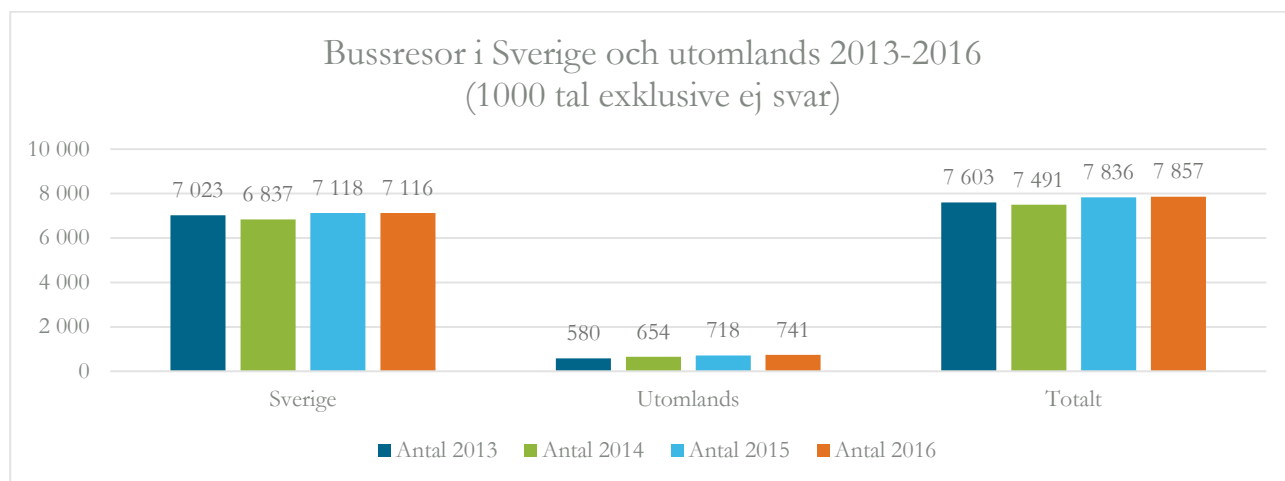


Bilen utgör överlägset det största trafikslaget i svenskarnas resande följt av tåg och flyg. Bussresandet kommer på fjärde plats när svenskarna reser med turistiskt syfte och står för 7,9 miljoner resor. Intressant är att både bil och flyg har sjunkande siffror under fyraårsperioden medan tåg och buss har ökande reandetrender. Andelen bussresor ökar från 5-6% under perioden.

II. Svenskarnas bussresande

I den här delen av rapporten beskriver vi svenskarnas bussresande resande mellan 2013 till 2016 utifrån data från HUI research och rapportens definition.

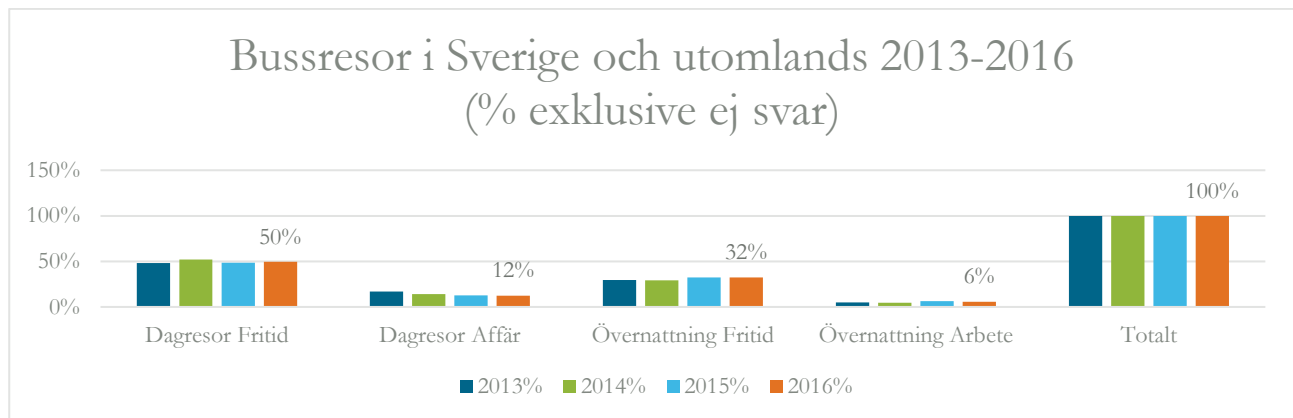
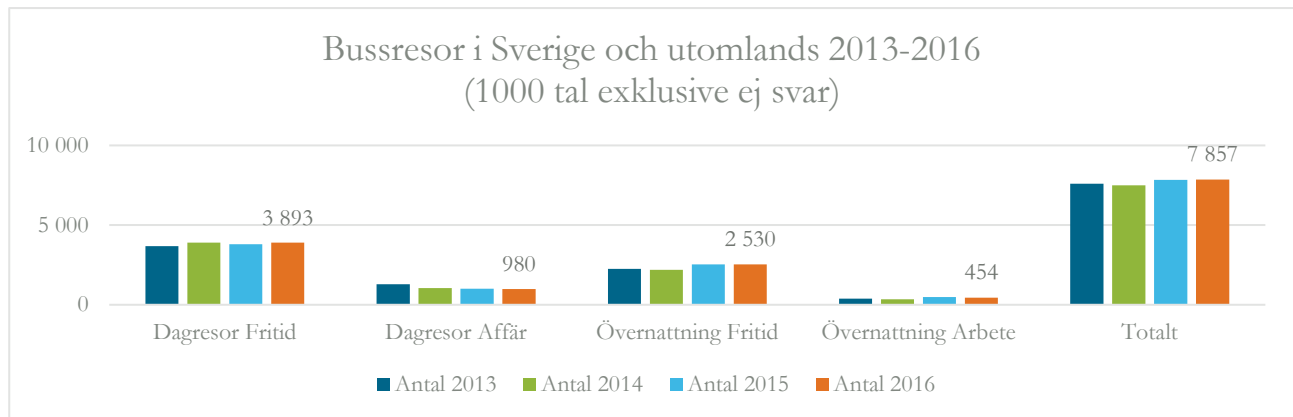
Totalt antal bussresande



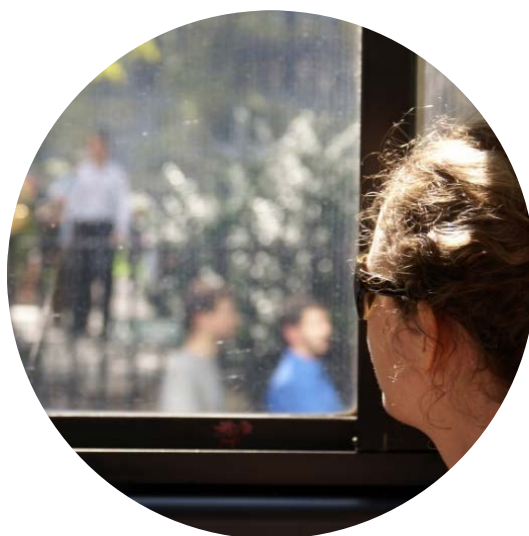
Totalt under 2015 gjordes 7,9 miljoner bussresor där 7,1 miljoner resor var inom Sverige och 0,7 miljoner bussresor var utomlands. Det är roligt att se en trend där bussresandet ökat tre år i rad även om ökningarna inte är stora.



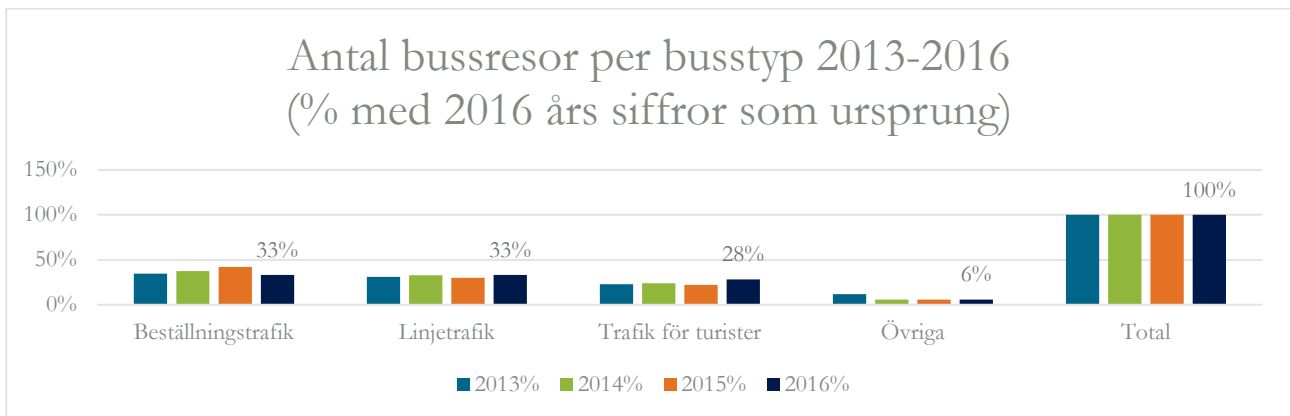
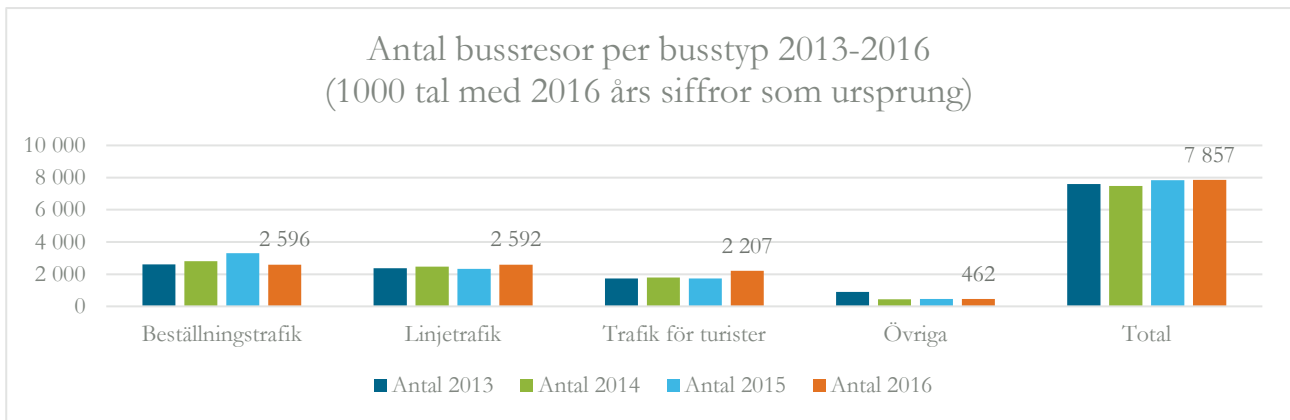
Bussresor som sker på fritid och arbetstid



Bussresor sker i övervägande del på fritiden. Dagresor på fritiden är den största kategorin 2016 med 3,9 miljoner resor följt av övernattningsresor på fritid med 2,5 miljoner resor.



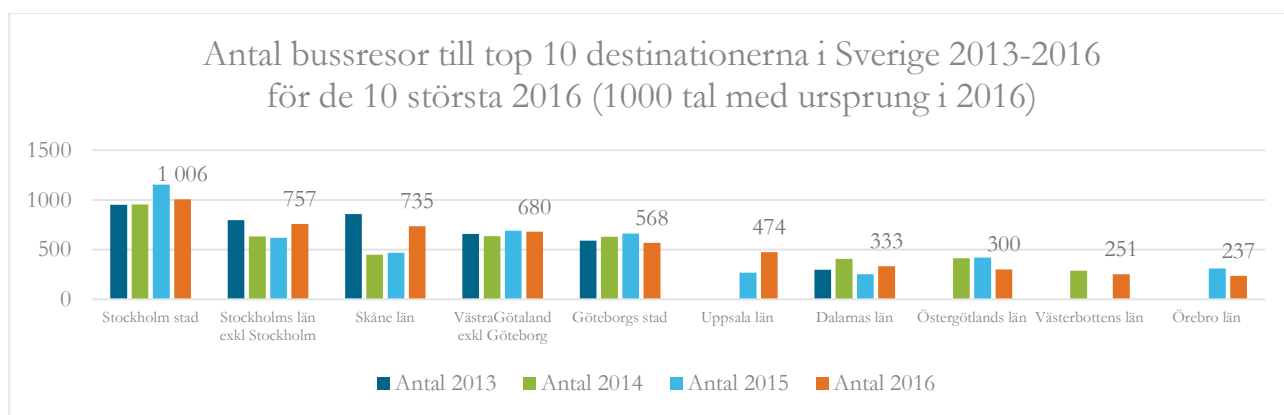
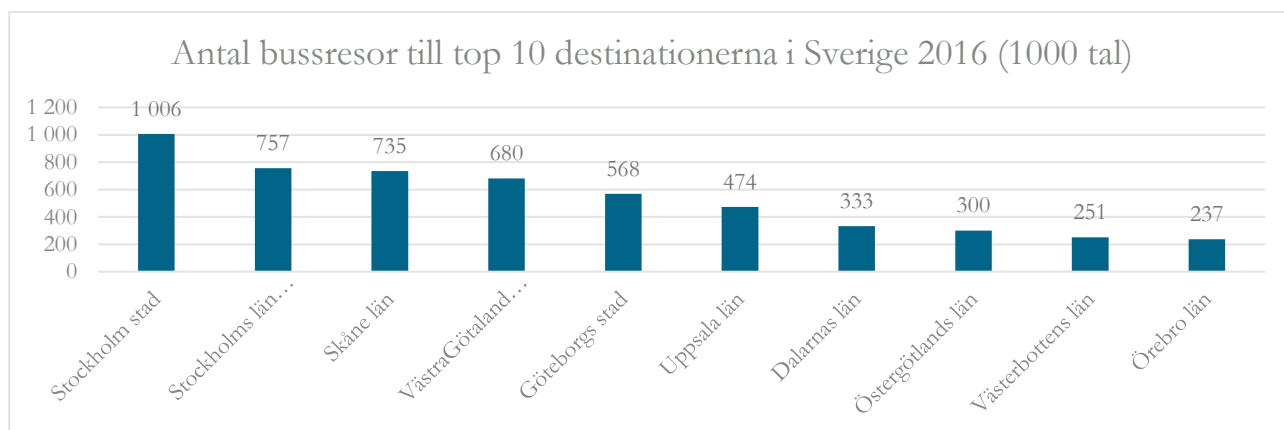
Fördelningen av bussresor per buss typ



Beställningstrafik är det största segmentet med 2,6 miljoner resor när det gäller busstyper vilket är marginellt större än Linjetrafiken som kommer strax efter. Turisttrafiken hade 2016 2,2 miljoner resor. Både Linjetrafik och trafik för turister ökar medan beställningstrafiken minskar ganska kraftigt mellan 2015-2016.



Svenskarnas mest besökta bussresedestinationer inrikes

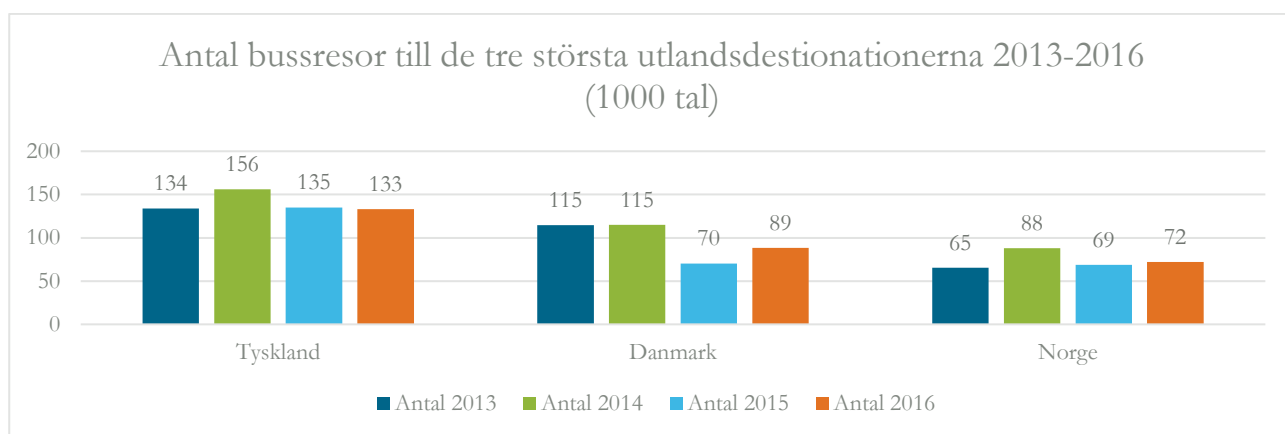
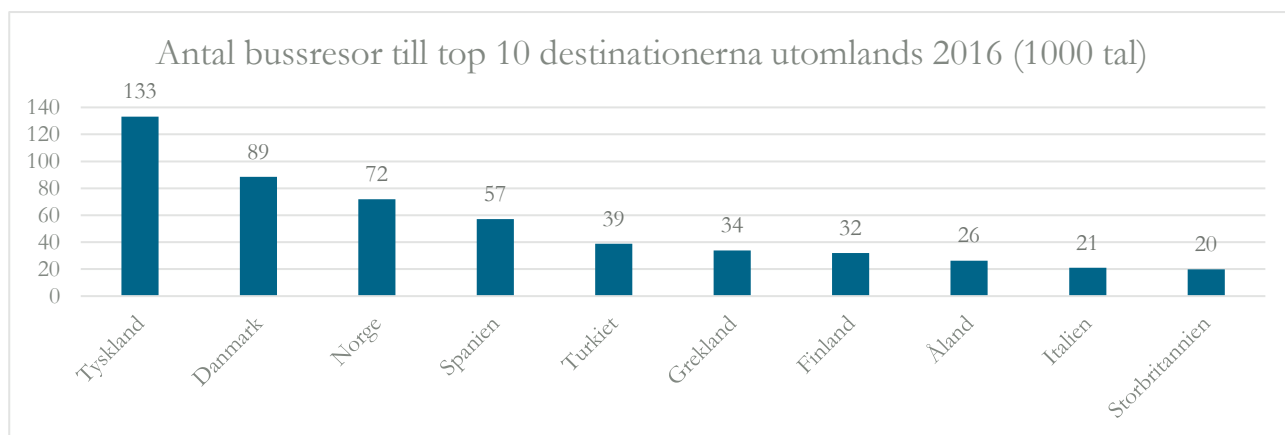


Storstadsregionerna och Skåne län är klart övervägande när det gäller vart svenskarna reser med buss. Stockholm är klart största destination med 1,0 miljoner resor per år.

”Stockholm som destination har det största utbudet av evenemang, hotell, restauranger, museum och ett stort shoppingutbud så det är naturligt att just Stockholm är störst. Med flest antal ankommande flyg och kryssningsfartyg som inte är med i denna statistik så är troligen Stockholm en ännu större destinationsort”
Joban Ekman, Ekmanresor



Svenskarnas mest besökta bussresedestinationer utrikes



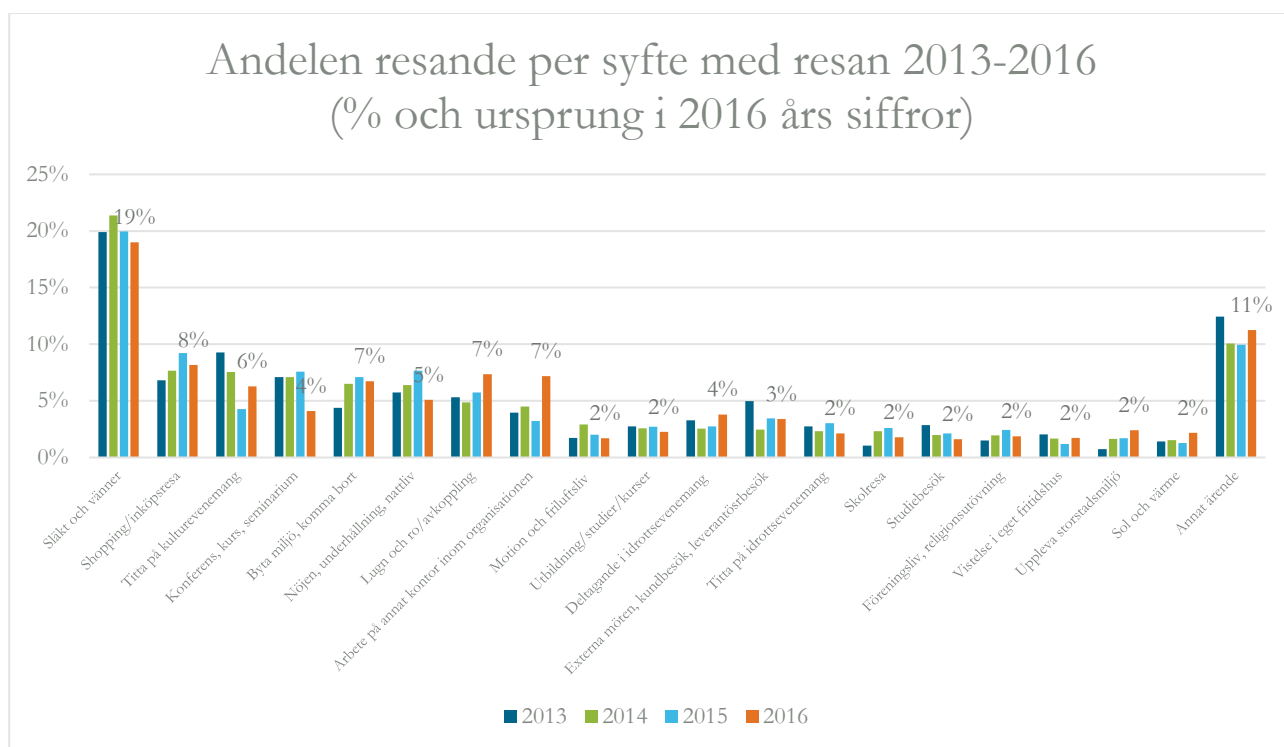
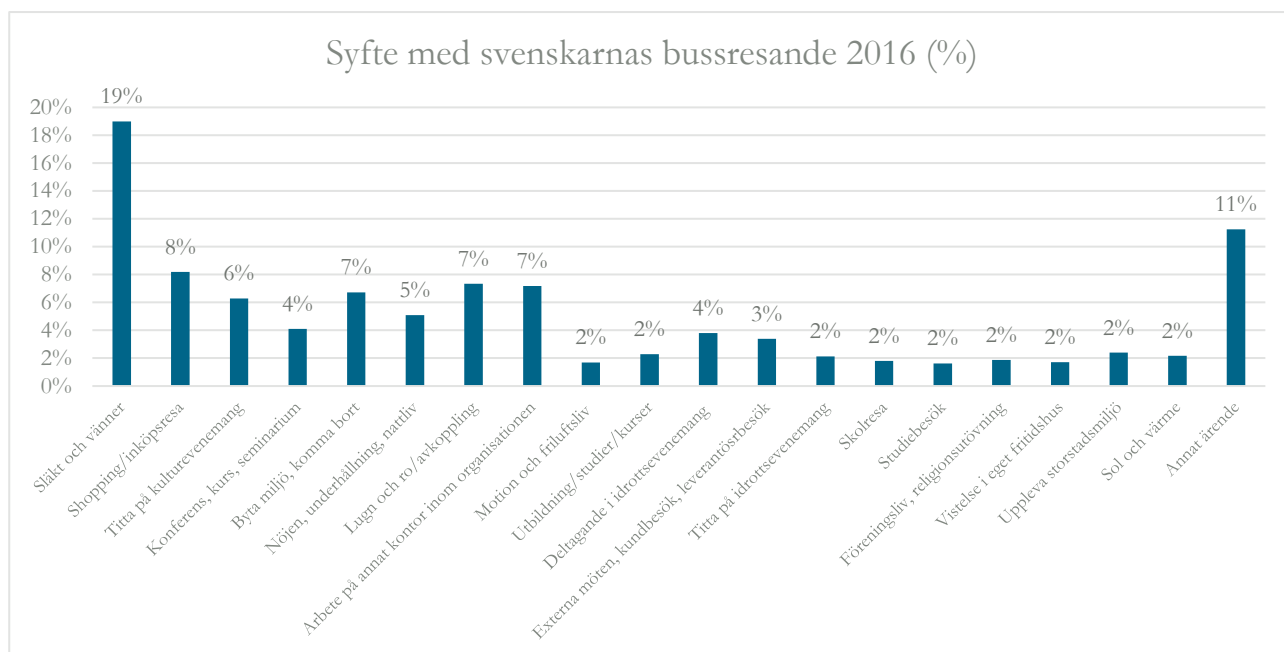
Tyskland är den klart största destinationen när bussarna kör utomlands med 133 000 resor följt av våra nordiska grannar Danmark med 89 000 resor och Norge med 72 000 resor.

”Tyskland är en självklar destination för vårt utbud. Det finns många vackra städer, regioner, vindistrikt, skidorter och givetvis en mängd av julmarknader att välja mellan. Självklart vill de svenska bussresenärerna fortsätta att åka hit.”

Mikael Nilsson, Tjörnarps Buss

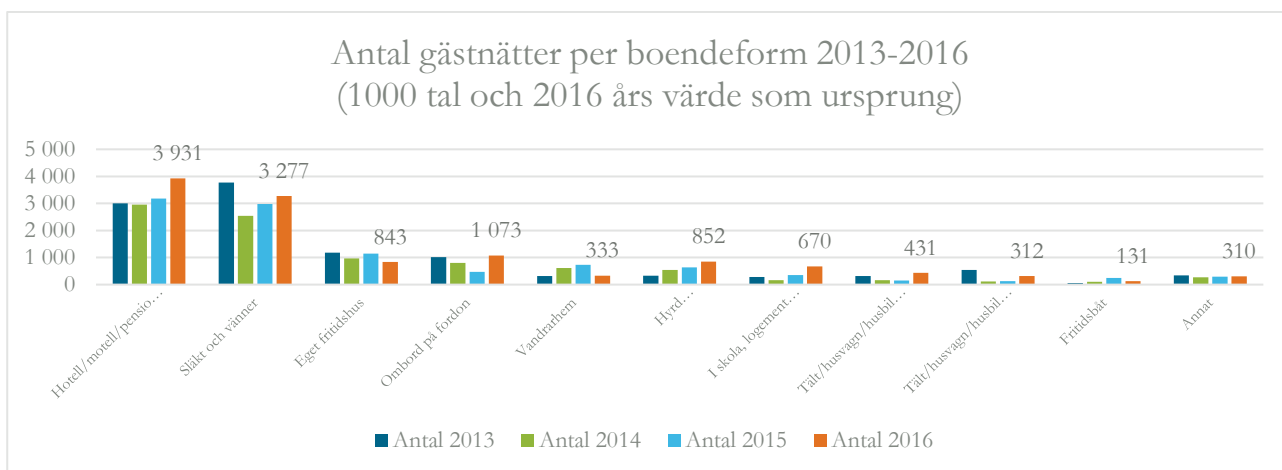
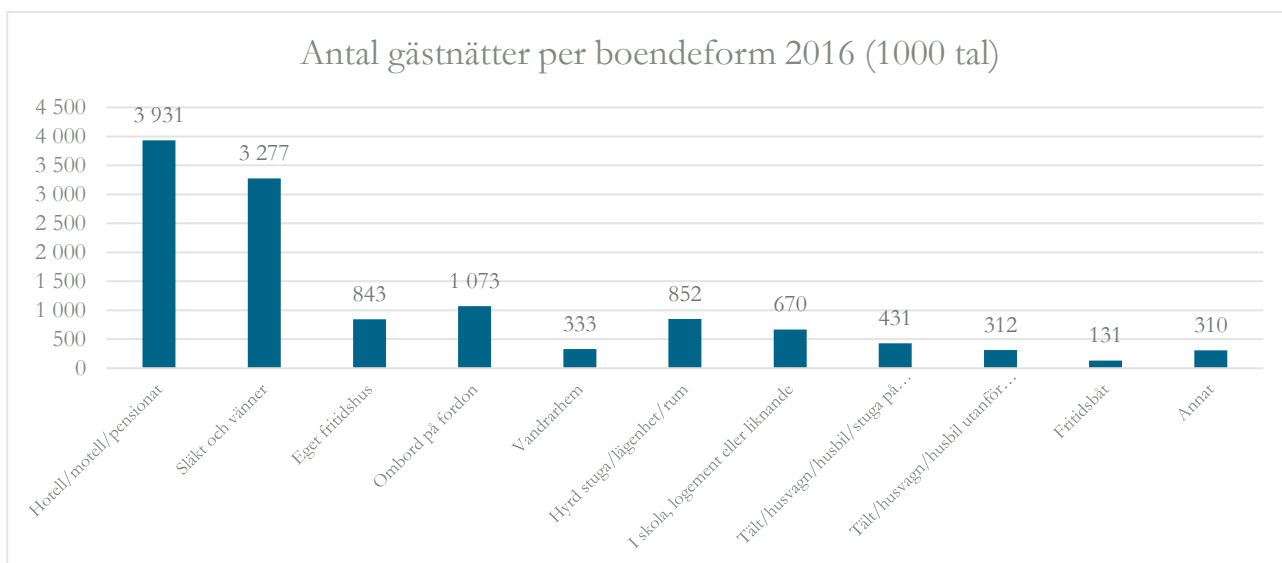


Syftet med svenskarnas bussresande



Det klart vanligaste syftet med bussresor är att besöka släkt och vänner som står för 19 % av resornas syfte. Shopping och inköpsresor ligger på andra plats med 8 %.

Antal gästnätter per boendeform

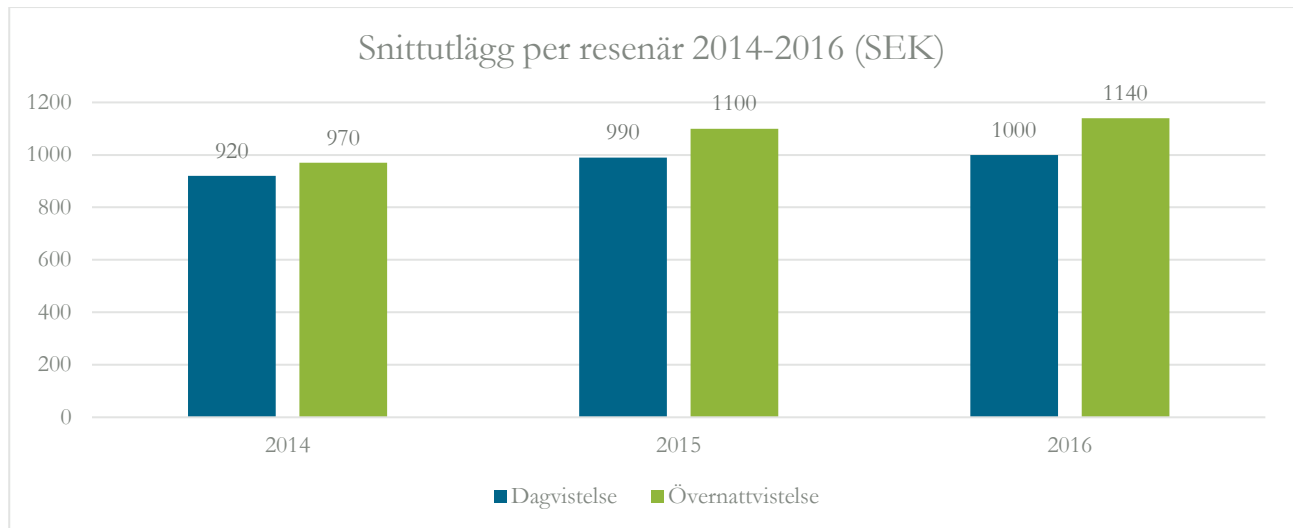


När det gäller övernattnig är hotell eller likande det vanligaste sättet att övernatta med 3,9 miljoner gästnätter. På andra plats kommer övernattnig hos släkt och vänner med 3,3 miljoner gästnätter. Snittet för övernattningsresor är 1,6 nätter.



Snittutlägg vid dagresa och övernattningsresa

Här saknas tyvärr statistik för 2013 men vi presenterar utläggerna för 2014 till 2016.



Snittutlägget per resenär ökar mellan 2014 och 2016. Att resenärer spenderar mer pengar på sin destination gynnar inte bara bussbranschen utan även alla andra branscher som är relaterade till resandet.



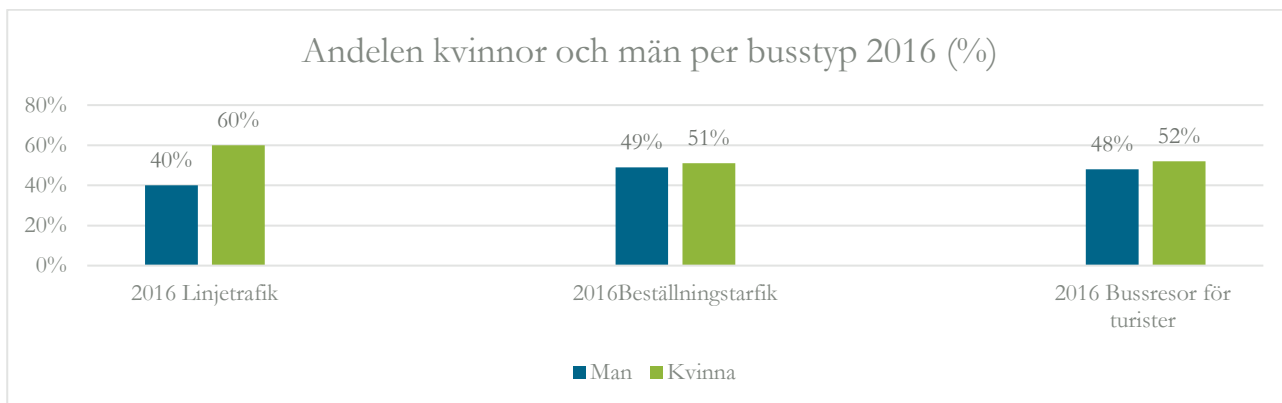
12. Bussresenären

I den här delen av rapporten beskriver vi bussresenären 2013-2016 utifrån data från HUI research och rapportens definition.

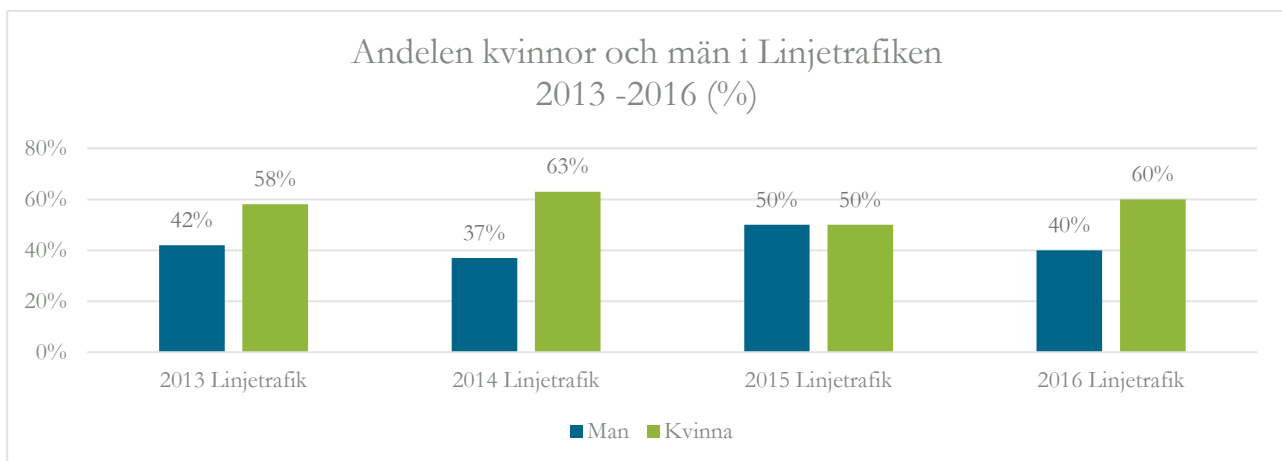
I detta avsnitt redovisas sammansättningen för gruppen bussresenärer i form av kön och åldersfördelning, hushållsammansättning och sällskapsstorlek för resesällskapet.

Bussresenärens könsfördelning

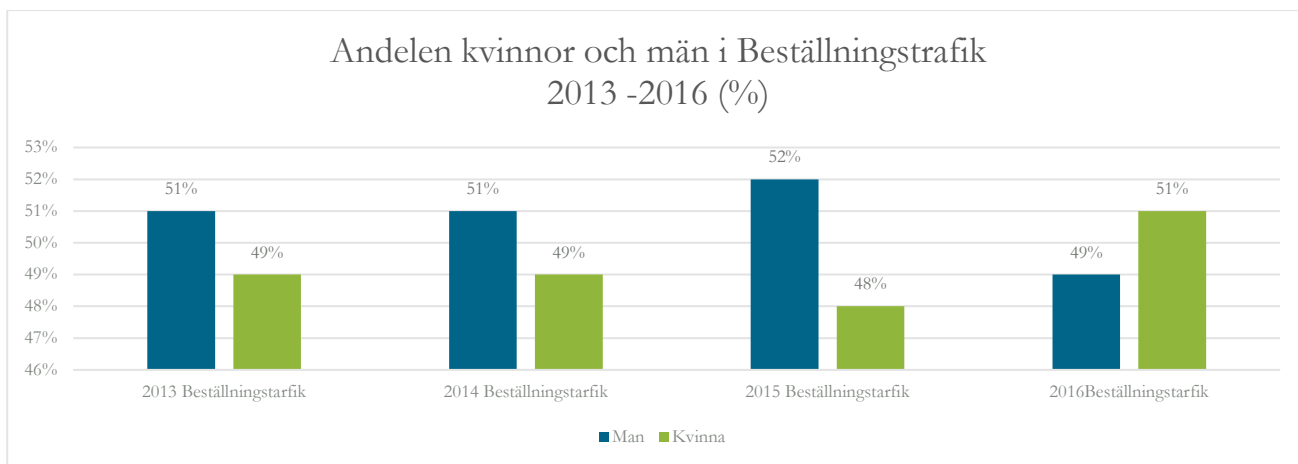
Andelen kvinnor och män per busstyp 2016 (%)



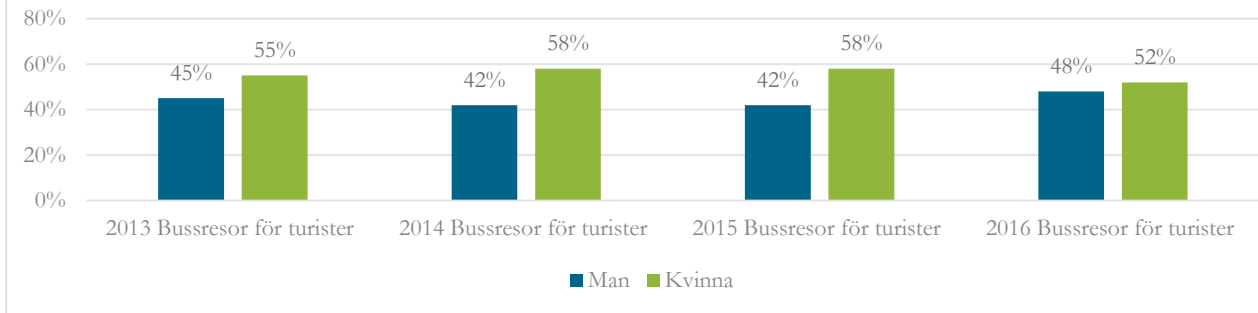
Andelen kvinnor och män i Linjetrafiken 2013 -2016 (%)



Andelen kvinnor och män i Beställningstrafik 2013 -2016 (%)



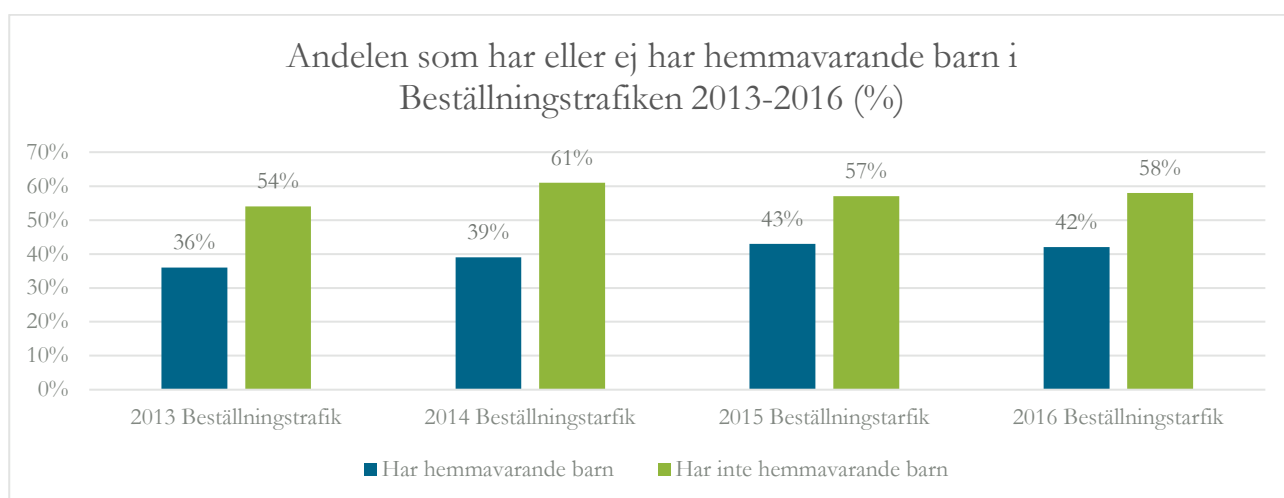
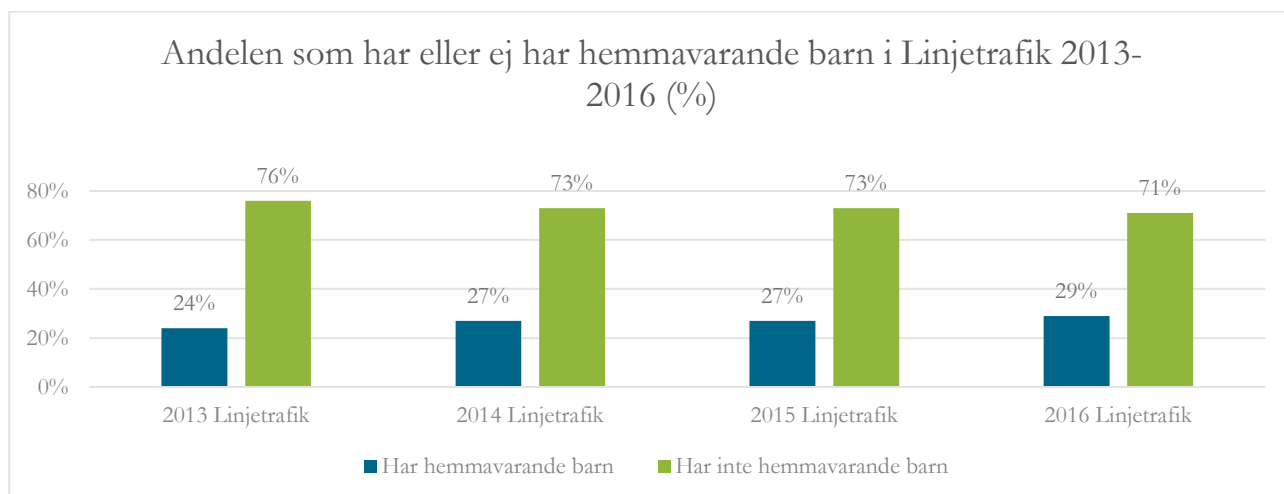
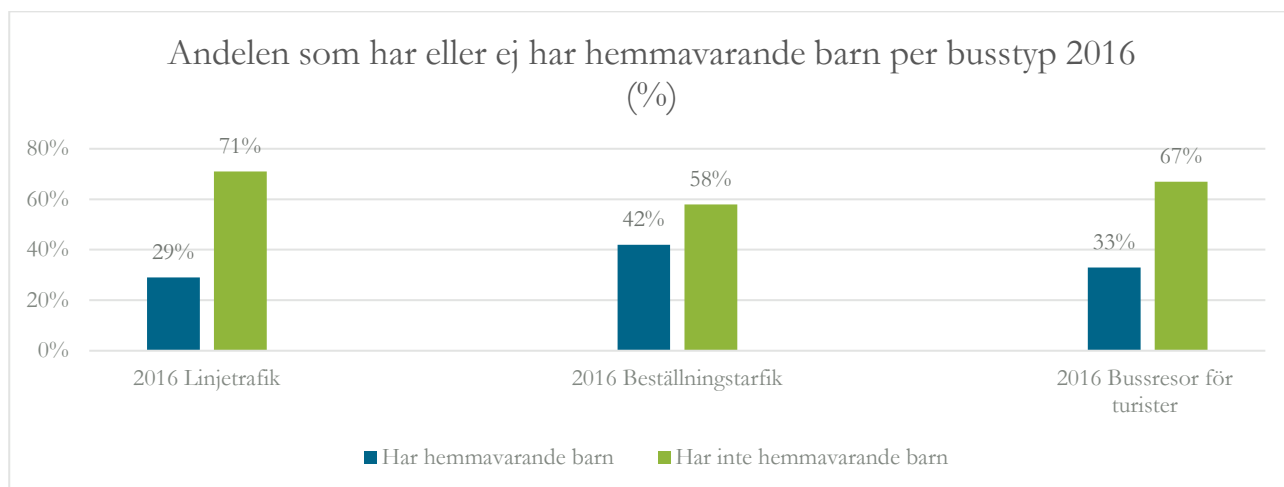
Andelen kvinnor och män i Bussresor för turism 2013 -2016 (%)

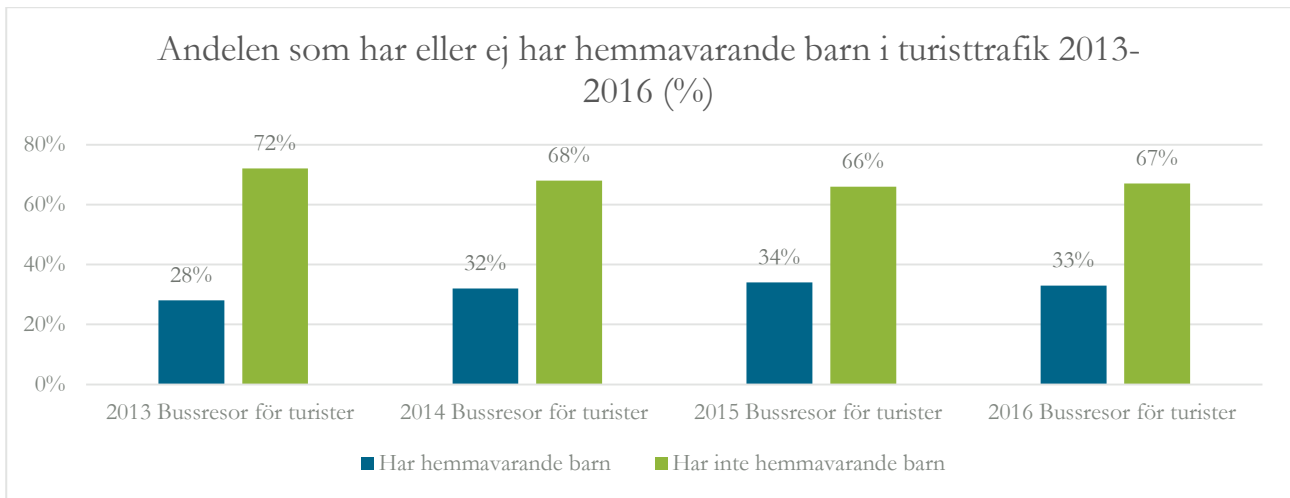


Könsfördelningen skiljer sig beroende på vilken buss typ resenären använder. Den största skillnaden finns inom Linjetrafik men siffrorna fluktuerar kraftigt mellan åren i de olika busstyperna.



Bussresenärer som har hemmavarande barn eller inte

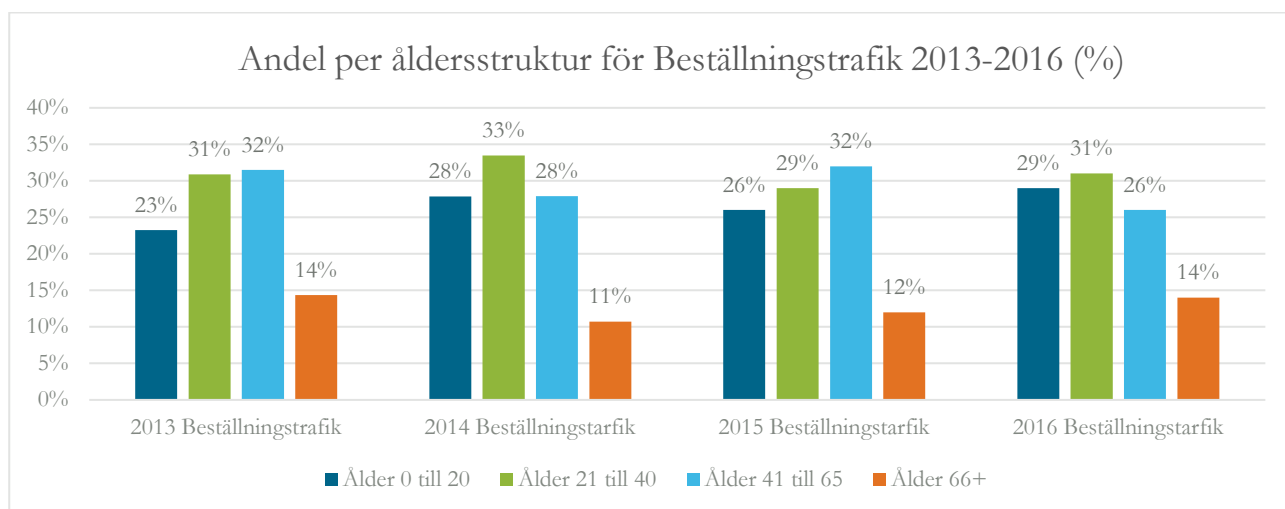
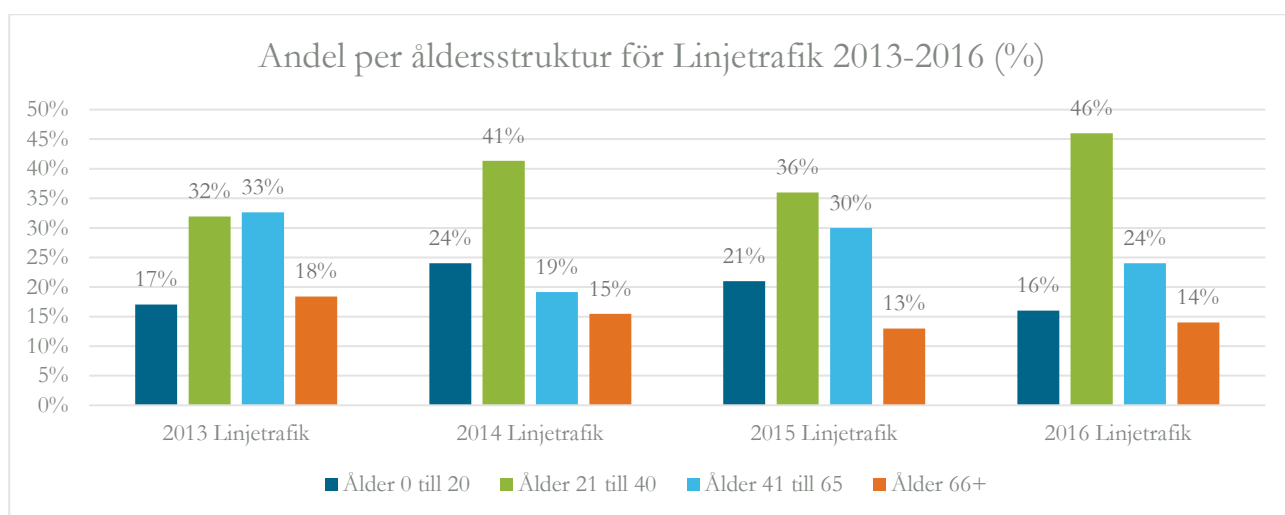
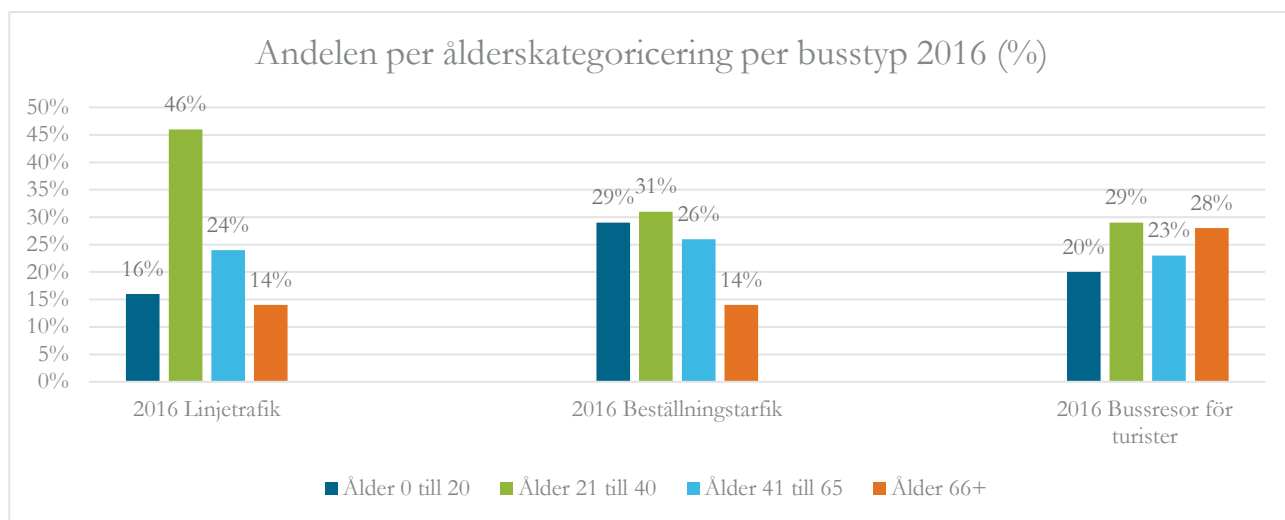




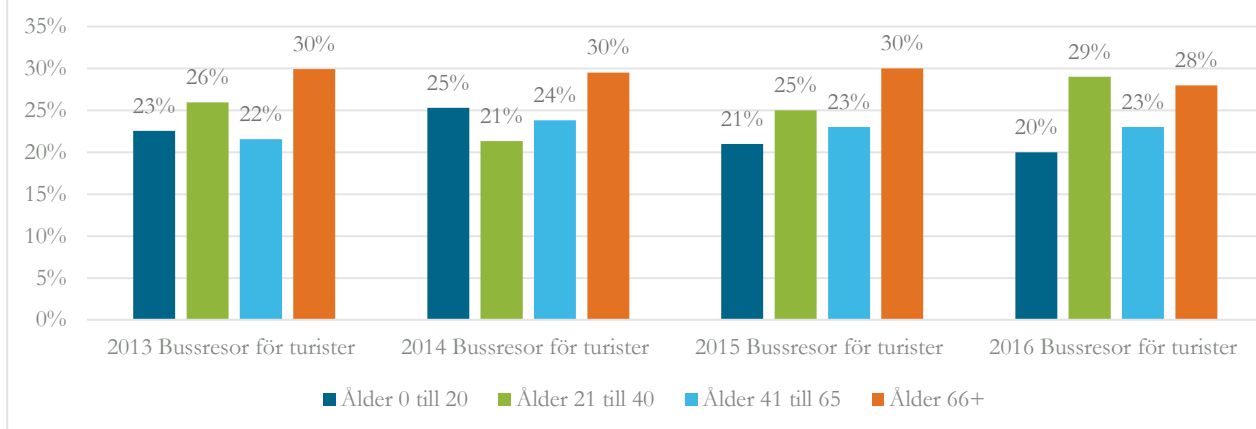
Oavsett typ av buss har resenären i mycket stor utsträckning inga hemmavarande barn. För linjetrafik under 2016 är andelen 71 %, för turisttrafiken är andelen 67 % och för beställningstrafiken är andelen 58 %.



Bussresenärens åldersfördelning



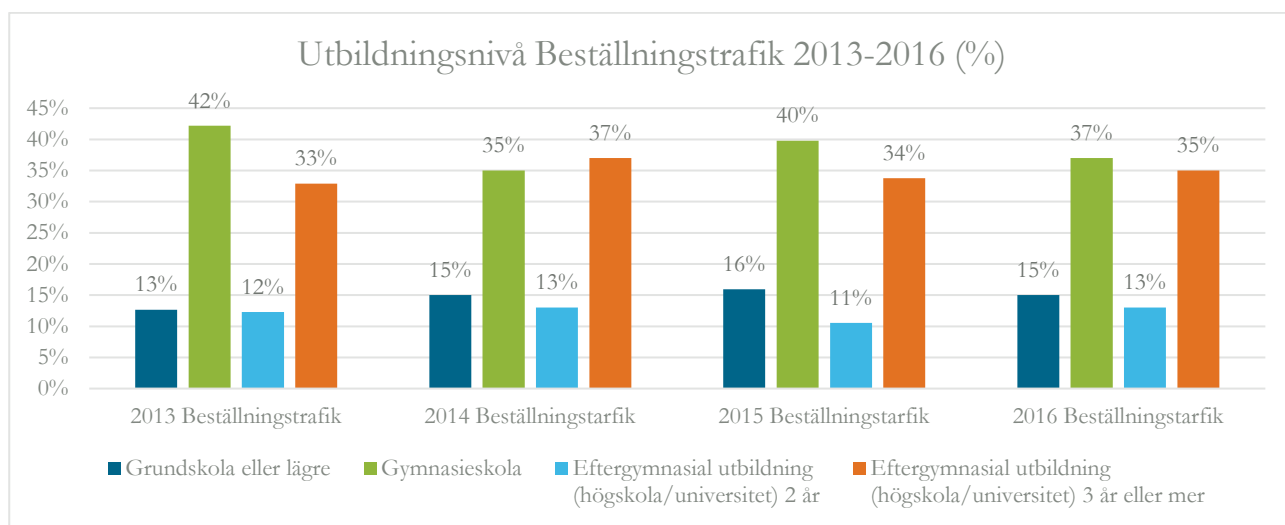
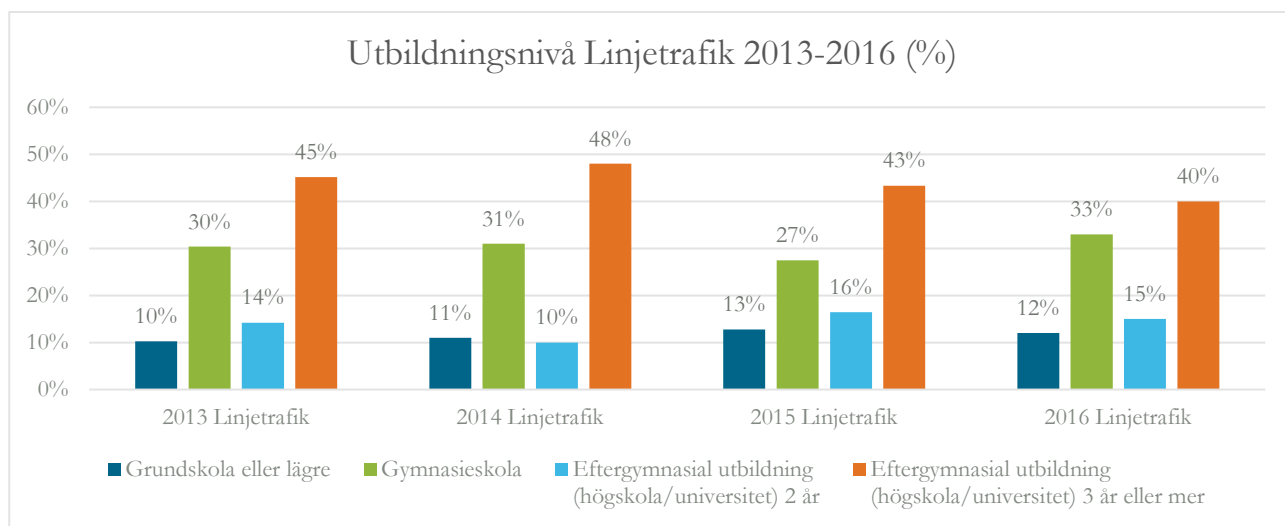
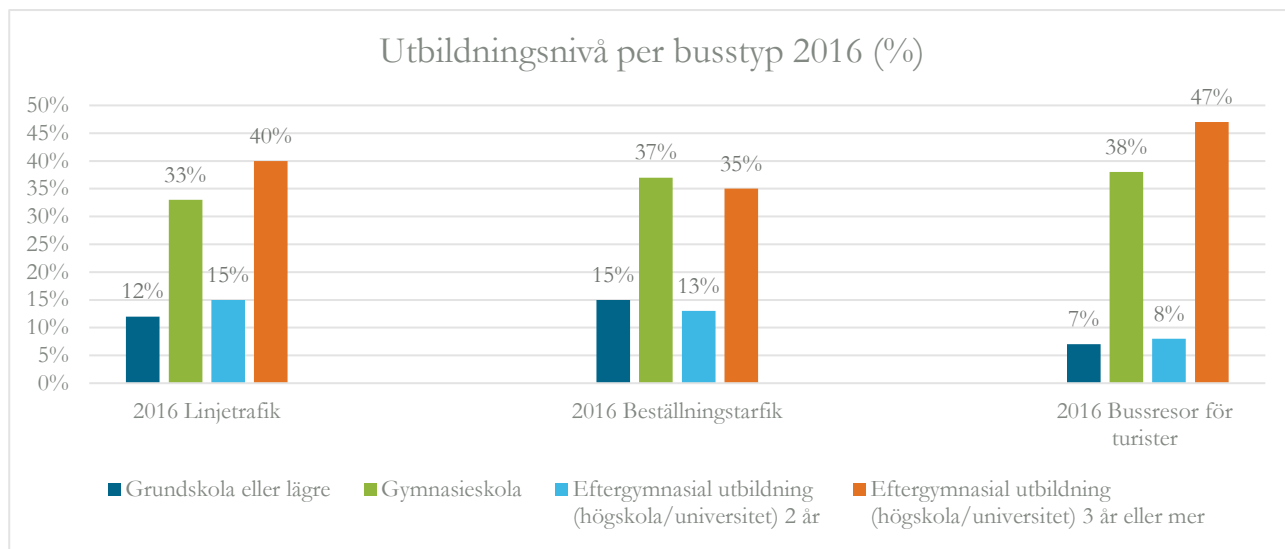
Andel per åldersstruktur för Turisttrafik 2013-2016 (%)

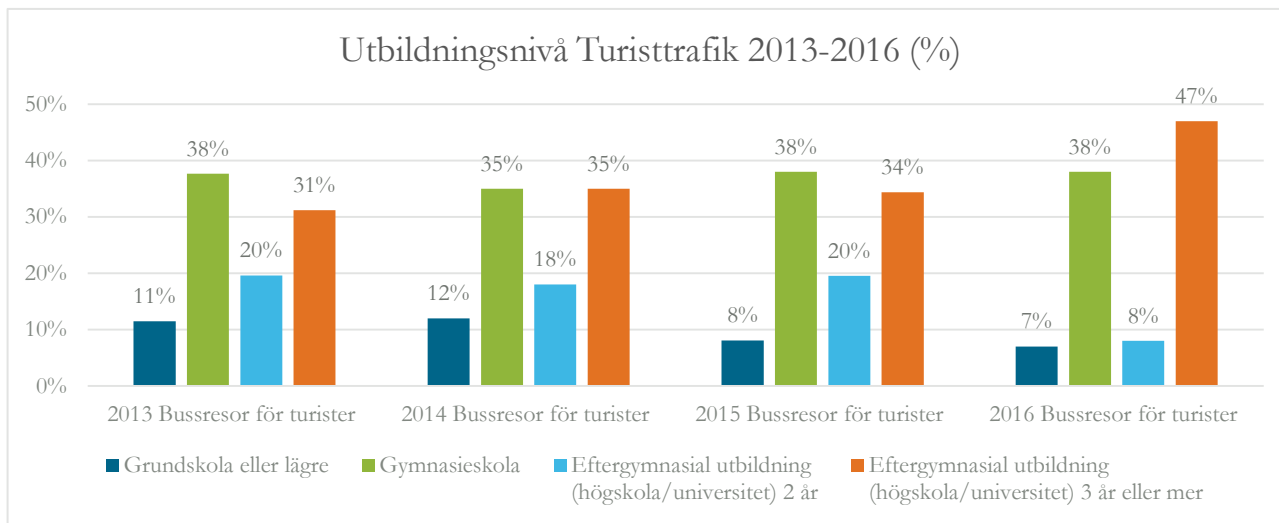


För linjetrafiken 2016 är den största åldersgruppen 21-40 år med 46 %. För beställningstrafiken 2016 är den största åldersgruppen 21-40 år med 31 %. För turisttrafiken 2016 är den största åldersgruppen 21-40 år på 29 % vilket är lite förvånande. Åldersfördelningen för de olika busstyperna skiljer sig åt ganska markant och vi kan av statistiken se att linjetrafiken har den lägsta medelåldern och att turisttrafiken har den högsta medelåldern även om det största segmentet är 21-40 år.



Bussresenärens utbildningsnivå

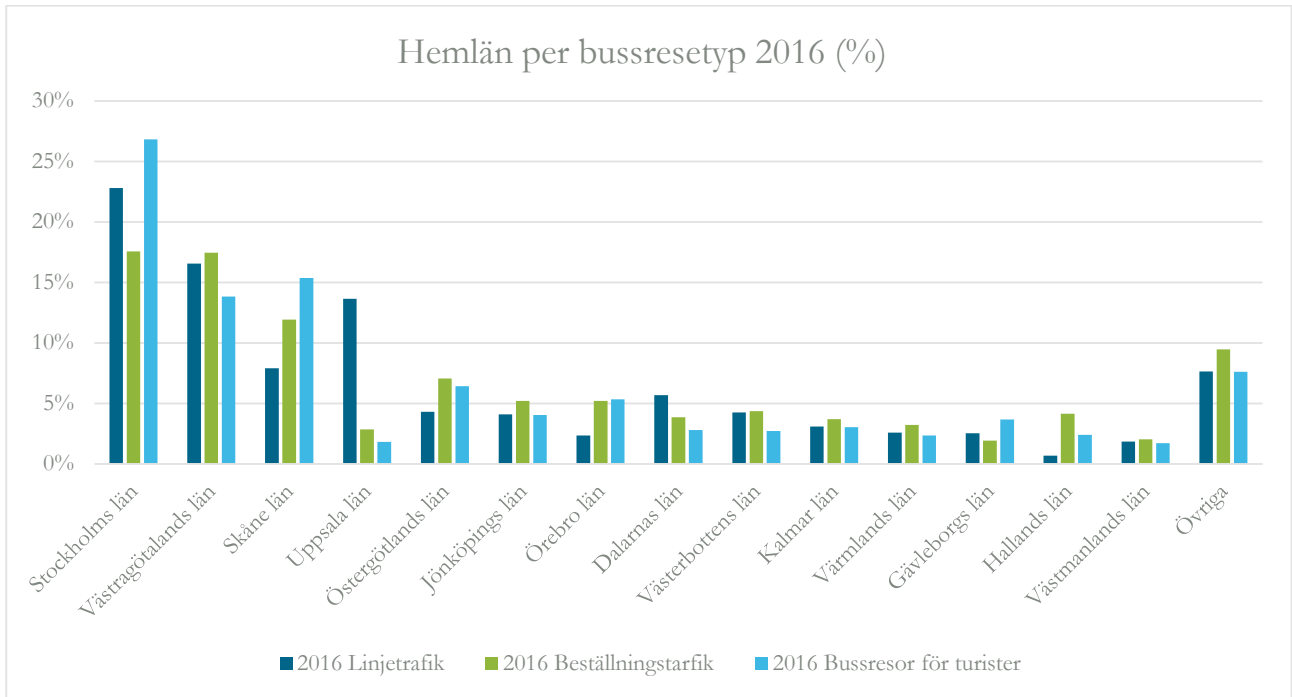




För alla tre busstyper är gymnasieskola eller eftergymnasial utbildning på högskolenivå med mer än tre år. Högst utbildningsnivå har de som reser med turisttrafik.



Bussresenärernas hemlän



Bussresenärernas hemlän följer storleksordningen för Sveriges län där Stockholm följs av Västergötland och Skåne.



13. Metod

Denna rapport bygger på en blandning av analyser av statistisk insamlade data som beskrivs nedan och en analys av dagens situation för bussföretagare som bedriver verksamhet inom turist- och beställningstrafik marknaden

Statistiken i avsnitt 8 är tagen ur Sveriges Bussföretags statistik som baseras på SNI koder (Standarden för Svenskt Näringsgrensindelning) och ett selekterat urval från relevanta branscher.

Statistiken i avsnitt 10 till 12 baseras på uppgifter från ”Swedish Tourism Survey” (STS). Denna undersökning innefattar svenskars resande i Sverige och till utlandet och samlar månatligen in information om svenskars resande. Detta resulterar i en databas med svar från 36 000 respondenter avseende resmönster, resmål, färdstätt, syften, demografisk information och konsumtion årligen.

Urval:

- 2000 personer besvara frågor kring fritidsresor uppdelat på:
 - 500 för barn 0-17 år (föräldrar svarar för sina barn)
 - 1500 för +18 år)
- 1000 personer som får besvara frågor kring affärsresor (ålder 18-67 år)

Undersökningen skiljer sig från TDB som tidigare legat som grund för rapporten varför resultaten i denna rapport inte går att jämföra med tidigare års resultat.

Resor med buss till och från flyg, färjor och tåg ingår inte i denna statistik.



14. Definitioner

Resa:

Resor och turistiska bussresor behandlas i kapitel 10 till 12. En turistisk resa definieras som en resa som görs utanför resenärens vanliga omgivning. Detta inkluderar övernattningsresor och dagresor som enkel väg är längre än fem mil.

Busstyper:

I de olika avsnitten i rapporten kommer bussresor att delas in i undergrupperna: turisttrafik, beställningstrafik och linjetrafik. Indelningen har skett efter vilket huvudsakligt resesyfte respondenten har angett för sin bussresa.

Det är Sveriges Bussföretag som står för kategoriseringen nedan av de olika syftena per bussresetyp.

Syfte med resan som definierar buss typ

Syfte med resan	Bussresetyp
Sol och värme	Turisttrafik
Snö och vinter	Turisttrafik
Titta på kulturevenemang, museer och utställningar	Turisttrafik
Deltagande i kulturevenemang (spelmansstämma, dansbandsvecka etc)	Beställningstrafik
Titta på idrottsevenemang	Beställningstrafik
Deltagande i idrottsevenemang (fotbollsturnering, maraton etc.)	Beställningstrafik
Lugn och ro/avkoppling	Turisttrafik
Nöjen, underhållning, nattliv	Beställningstrafik
Motion och friluftsliv (idrott, vandring, bad, fiske, jakt etc.)	Linjetrafik
Byta miljö, komma bort	Turisttrafik
Släkt och vänner (även bröllop, begravning, födelsedag, dop etc.)	Linjetrafik
Shopping/inköpsresa	Beställningstrafik
Vistelse i eget fritidshus	Linjetrafik
Utbildning/studier/kurser	Beställningstrafik
Hälsa-, spa- och kurortsresa	Turisttrafik
Föreningsliv, religionsutövning	Beställningstrafik
Skolresa	Beställningstrafik
Uppleva stadsmiljö	Turisttrafik
Externa möten (kundbesök, leverantörsbesök och möten utanför den egna organisationen)	Linjetrafik
Arbete på annat kontor inom den egna organisationen/företaget/koncernen	Linjetrafik
Konferens, kurs, seminarium	Beställningstrafik
Mässa/utställning	Beställningstrafik
Studiebesök	Beställningstrafik
Belönings-/Incentive resa	Turisttrafik

15. Fotnoter / Källförteckningar

1. Nationell strategi för svensk turistnäring:
http://www.strategi2020.se/upload_dokument/SHR_Strategidokument.pdf
2. Sveriges Bussföretags samlingssida för kör- och vilotidsfrågor Dessutom står den fotnoten som fotnot 7 i källförteckningen. Och jag tycker vi ska hänvisa till vår samlingssida om frågan också, dvs
https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges_bussforetag/Arbetsgivarfragor/Yrkestrafikfragor/Kor--och-vilotider/
3. Cabotage är transport av passagerare eller gods inom ett lands gränser, utförd av ett företag som är registrerat utanför detta lands gränser. <https://sv.wikipedia.org/wiki/Cabotage>
4. Statistik i bussbranschen mars 2017:
https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges_bussforetag/Branschfragor/Fakta-och-statistik-om-bussbranschen/ Siffrorna över antalet bussföretag kan variera, beroende på skilda definitioner hos olika källor, som SCB och UC. Osäkerheten i den tillgängliga statistiken beror bland annat på oklara gränser mot andra verksamheter, som till exempel taxi- och resebyråverksamhet samt mot regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) respektive mot andra transportslag. Flera av de större busstrafikföretagen har också spår- och båttrafik i sin verksamhet. Källa: SCB:s statistikdatabas. Företag (FDB) efter näringsgren SNI 2007. SNI kod 49.311 linjebussföretag och 49.390 charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik. Ett företag kan bedriva både linjebuss- och charterbussverksamhet.
5. Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad. HUI Research.
http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%c3%b6rbunden/BuA/Rapporter/BRABHUIrapport2015.pdf?epslanguage=sv
6. Statistik i bussbranschen mars 2017: se punkt 4 ovan
7. Sveriges Bussföretags samlingssida för kör- och vilotidsfrågor: Se punkt 2 ovan
8. Remissvar till SOU 2016:56 om Paketreselagstiftningens nya villkor.
https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges_bussforetag/Remisser1/2016-12-21-Remissyttrande-angaende-ny-paketreselag-och-delbetankande-nummer-I-SOU-201656/
9. Remissvar till SOU 2016:84 om Paketreselagstiftningens Resegarantisystem.
https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/sveriges_bussforetag/Remisser1/Remissyttrande-angaende-slutbetankande-ny-Resegarantilag-SOU-201684/
10. Skrivelse om utredning av elskatt:
http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/BuA/Remisser/Hemst%C3%A4llan%20om%20att%20utreda%20beskattning%20av%20elektricitet%20f%C3%B6r%20elbussar.pdf





Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag
Transportföretagen
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: 08 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

