

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av kommissionens förslag till Europa- parlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfälliga passagerartransporter

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen anser att det är positivt att kommissionen föreslår ett regelverk som syftar till att uppnå en ökad flexibilitet. Det är också positivt att kommissionen föreslår regler som syftar till att göra konkurrensvillkoren mer jämlika för nationella som internationella tillfälliga passagerartransporter.

Transportstyrelsens bedömning är att nuvarande förslag riskerar att försämra såväl arbetsvillkoren för förarna som trafiksäkerheten. Transportstyrelsen bedömer också att det kan bli svårt att kontrollera regelefterlevnaden genom nuvarande utformning av förslaget.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Regelverket om kör- och vilotider på vägtransportområdet syftar till att harmonisera konkurrensvillkoren och till att förbättra arbetsförhållanden och trafiksäkerheten. EU-kommissionen föreslår ändrade regler om kör- och vilotider för tillfälliga passagerartransporter i syfte att öka flexibiliteten på området. Förslaget motiveras bland annat med att tillfälliga passagerartransporter kännetecknas av hög säsongvariation och bättre arbetsvillkor för förarna som däremot behöver hantera oplanerade och oförberedda krav

från passagerarna som till exempel ytterligare uppehåll och ändringar av rutten.

Transportstyrelsen anser att det är positivt att kommissionen föreslår ett regelverk som syftar till att uppnå en ökad flexibilitet. Transportstyrelsens bedömning är dock att nuvarande förslag riskerar att försämra såväl arbetsvillkoren för förarna som trafiksäkerheten och att det perspektivet inte har utretts i skälig omfattning i kommissionens förslag. Transportstyrelsen anser vidare att förslaget i sin helhet är otydligt vad gäller möjligheterna till kontroll av regelefterlevnaden. För att underlätta arbetet för kontrollmyndigheterna inom unionen bör det tydliggöras på vilket sätt den ökade flexibiliteten ska kontrolleras.

Artikel 1, punkt 1

Transportstyrelsen konstaterar att hänvisningen till förordning (EG) 1073/2009 istället för den upphävda förordningen (EEG) 684/92 är rimlig. Förslaget till en ny definition av tillfälliga passagerartransporter är också ett ändamålsenligt förtydligande.

Artikel 1, punkt 2

Transportstyrelsen anser inte att möjligheten att dela upp rast i tre block om 15 minuter vardera bör vara tillåten utan att också ställa en kortare rast i relation till den faktiska körtiden. Det är med nuvarande förslag möjligt att köra i sammanlagt 8 timmar och 58 minuter med enbart 15 minuters rast mellan två långa körperioder¹. Transportstyrelsen konstaterar att det tidigare var möjligt för såväl gods- som passagerartransporter att dela upp rasten på nu föreslaget sätt. Den möjligheten togs dock bort av trafiksäkerhetsskäl då det missbrukades i syfte att få två långa sammanhängande perioder av körtid utan att rasta mer än en gång om 15 minuter däremellan. Det ska förvisso påpekas att risken för missbruk sannolikt är mindre för de tillfälliga passagerartransporterna än för t.ex. godstransporter, med tanke på passagerarnas behov av regelbundna pauser och stopp.

Av trafiksäkerhetsskäl föreslår Transportstyrelsen ändå att förslaget i artikel 1, punkten 2 förenas med villkor om kortare körtid när kortare raster tas, på motsvarande sätt som förskjuten dygnsvila förutsätter en kortare körtid enligt förslaget i artikel 1, punkten 3. En förare som kör långa sträckor under längre perioder har ett större behov av ordentlig rast. Det är viktigt att ha i åtanke att dessa förare kör människor, vilket innebär att det är

¹ Föraren kan köra 1 minut, ta 15 minuter rast, köra 1 minut till, ta 15 minuter rast, därefter köra 4 timmar och 28 minuter, ta 15 minuter rast och slutligen köra 4 timmar och 30 minuter.

extra viktigt att förarna är tillräckligt utvilade för att säkerställa att passagerarna kommer fram på ett säkert sätt.

Transportstyrelsen ifrågasätter vidare på vilket sätt det blir möjligt att kontrollera regelefterlevnaden med föreslagen bestämmelse. De färdskrivare och analysprogram för kontroll av regelefterlevnad som finns på marknaden kommer att behöva hantera nya scenarios i relation till rast för just dessa transporter. Vissa färdskrivare på marknaden är även programmerade att pipa högljutt när tillräcklig rast inte har tagits enligt nu gällande regelverk. Av kommissionens konsekvensutredning framgår det inte hur det kan eller bör hanteras av medlemsstaterna eller de transportföretag som ska tillämpa de nya bestämmelserna.

Artikel 1, punkt 3

Transportstyrelsen anser att förslaget är för allmänt hållet när undantaget villkoras av att trafiksäkerheten inte får äventyras, utan att konkreta exempel anges med några krav som måste uppfyllas. Regleringen bör därför fyllas ut för att få rättslig verkan eller formuleras på annat sätt.

Transportstyrelsen anser att kravet på dokumentation i nuvarande förslag bör tas bort. Eftersom det inte närmare anges vad som är tillåten eller otillåten orsak för att få tillämpa undantaget kan betydelsen ifrågasättas av att föraren antecknar skälet till att dygnsvilan skjuts upp. Det är vidare otydligt vad gäller tidpunkten för när föraren ska göra denna anteckning. En bestämmelse som innebär ökade administrativa krav för företagen måste vara välmotiverad och Transportstyrelsen ser inte vad föreslagen dokumentation tillför i kontrollhänseende.

Transportstyrelsen konstaterar att även förslaget i artikel 1, punkten 3 medför att befintliga analysprogram för kontroll av regelefterlevnad påverkas och ny programvara behöver tas fram för att hantera föreslagna scenarios.

Transportstyrelsen anser avslutningsvis att det är bra att det så kallade 12-dagarsundantaget även föreslås omfatta tillfälliga passagerartransporter i nationell trafik. Nuvarande reglering innebär omotiverade nackdelar för tillfälliga passagerartransporter som enbart körs nationellt och som med tanke på Sveriges geografi kan vara längre och mer omfattande än de internationella tillfälliga passagerartransporterna.

Ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att få ökade kostnader för informations- och utbildningsinsatser. Även kostnader för ytterligare handläggning kan uppstå, framförallt om andelen 12-dagarsundantag ökar i våra företagskontroller. Transportstyrelsen har uppskattat att kostnaden för informationsinsatser,

utbildning och ökad handläggning i vart fall uppgår till omkring 300 000 kronor, men det finns flera osäkerhetsfaktorer och kostnaden kan bli högre. Det är i dagsläget svårt att bedöma hur stor andel av de redovisade kostnaderna i förslaget som kommer att belasta myndigheten. Kommissionen har beräknat de ökade kostnaderna till 5,4 miljoner euro för berörda myndigheter i unionen. Det är dock inte specificerat vilka kostnader som ingår i den beräkningen. Kostnader som Transportstyrelsen inte kan förutse kan ingå och det finns därför en risk att kostnaderna blir betydligt högre än 300 000 kronor. Kostnaderna kommer att belasta anslagsposten *Verksamhet som finansieras med avgifter*. Avgifterna tas ut av yrkestrafikföretag och intäkterna redovisas mot inkomstitel på statens budget. Betydande ökade kostnader kan inte tas inom befintlig anslagsram utan att det medför nedprioritering av annan verksamhet.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Anna Westerlund, jurist Per-Göran Persson, utredare Fredrik Lorenz och utredare Karin Michaelsson, den senare föredragande.