



## Förordning om ändrade minimikrav för 2022/23:FPM99 längden på raster samt dygns- och veckovila för bussförare

---

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-06-28

### Dokumentbeteckning

COM(2023) 256

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 tillfällig persontransport

Tidigare faktapromemorior i ärendet: 2016/17:FPM103

### Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterade den 24 maj 2023 ett förslag till förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 när det gäller raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg. Syftet med förslaget är att tillåta en mer flexibel fördelning av raster och viloperioder och säkerställa likabehandling av operatörer av tillfälliga persontransporter som utförs nationellt och internationellt. Förslaget innebär införandet av en ny minimigräns för rasternas längd, införandet av ett undantag med möjlighet att skjuta upp starten för dygnsvilan och att tolvdagarsregeln blir tillämplig för tillfälliga persontransporter som utförs nationellt.

Regeringen välkomnar målsättningen med förslaget. Regeringen vill se ett regelverk som är så flexibelt som möjligt samtidigt som reglerna bidrar till sund konkurrens och goda arbetsförhållanden. Reglerna bör inte leda till en försämrad trafiksäkerhet. Regelverket bör vara så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringslivet, förarna och berörda myndigheter. Vidare bör de nya reglerna utmynna i, tydliga och kontrollerbara regler.

## 1.1 Ärendets bakgrund

Regler om maximigränser för körtid per dag och per vecka, minimigränser för raster, dygnsvila och veckovila inom vägtransportsektorn finns i förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Reglerna är tillämpliga för olika typer av transportverksamheter, såsom person- och godstransporter, nationella och internationella transporter, liksom transporter av regelbunden eller tillfällig karaktär. Syftet med regelverket är att harmonisera konkurrensvillkoren samt förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten inom EU.

Tillfälliga persontransporter kännetecknas av en hög säsongsvariation och olika långa körtider beroende på passagerarnas turistaktiviteter. Tillfälliga persontransporter måste ofta tillgodose oplanerade och improviserade förfrågningar från passagerare, såsom ytterligare stopp, ändring av rutt och tidtabell. Vidare innebär dessa transporter generellt sett mindre körtid jämfört med godstransporter och reguljär busstrafik. Därtill sover förarna vanligtvis på hotell och arbetar sällan på natten.

Under 2017 genomförde kommissionen en utvärdering av förordning (EG) nr 561/2006 (SWD(2017) 184). I utvärderingen konstaterar kommissionen att vissa av kraven i förordningen är både olämpliga och opraktiska för transportföretag och förare som utför tillfälliga persontransporter på väg. Förslaget till revidering av förordning (EG) nr 561/2006 som antogs av kommissionen i maj 2017 som en del av mobilitetspaketet (COM(2017) 277), tog inte särskilt upp frågan om tillfälliga persontransporter. Inom ramen för revideringen beslutade rådet och Europaparlamentet om ett införande av artikel 8.10 i förordningen, vilken angav att kommissionen skulle bedöma om lämpligare regler för förare som utför tillfälliga persontransporter kunde antas.

I konsekvensanalysen (SWD(2023) 137) som genomfördes inför detta initiativ bekräftades det som framkommit i 2017 års utvärdering av förordning (EG) nr 561/2006. Konsekvensanalysen anger att de gällande reglerna om raster och viloperioder innebär att förarna måste ta pauser även om de själva inte har ett sådant behov. Detta innebär svårigheter med att organisera och genomföra resor på ett sätt som kunderna önskar eller under vissa säsongspåsar. Detta påverkar i sin tur förarnas inkomster, särskilt de som är egenföretagare. Vidare konstateras att de nuvarande reglerna har en negativ inverkan på dessa förars arbetsförhållanden eftersom de inte kan ta pauser vid lämpliga tidpunkter, vilket påverkar deras stress- och trötthetsnivåer och i förlängningen även trafiksäkerheten. Därutöver anges att reglerna leder till en osund konkurrens mellan företag som utför internationella och nationella tillfälliga persontransporter på väg. För tillfälliga persontransporter som utförs nationellt inom en medlemsstat finns

ingen möjlighet att tillämpa den s.k. tolvdagarsregeln som innebär att veckovilan kan skjutas upp.

2022/23:FPM99

Mot den bakgrunden anser kommissionen att det är lämpligt att ändra de gällande kraven om raster och viloperioder i syfte att anpassa dessa till de särskilda förhållandena som karaktäriserar tillfälliga persontransporter på väg.

## 1.2 Förslagets innehåll

Kommissionen presenterade den 24 maj 2023 ett förslag till förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 när det gäller minimikrav för längden på raster och dygns- och veckovila för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg. Förslaget syftar dels till att tillåta en mer flexibel fördelning av raster och viloperioder för dessa förare, dels att säkerställa likabehandling av företag som bedriver tillfälliga persontransporter nationellt och internationellt. I förslaget anges att införandet av mer flexibla regler för schemalagningen av raster och viloperioder inte ska äventyra förarnas säkerhet, trafiksäkerheten eller leda till försämrade arbetsförhållanden. Därför föreslås inga ändringar i förhållande till dagens regler om minimigränser för raster eller viloperioder eller maximigränserna för körperiod per dag och vecka, eller ändringar gällande den maximala körtiden varannan vecka.

Förslaget innebär att en förare som utför tillfälliga persontransporter tillåts dela upp sina obligatoriska raster i tre separata raster, förutsatt att varje rast varar minst 15 minuter. Syftet med ändring är att garantera att den ökade flexibiliteten i schemalagningen inte hindrar förarna från att ta kortare raster vid behov.

Vidare föreslås en möjlighet för förare som utför tillfälliga persontransporter att skjuta upp starten för dygnsvilan. Undantaget innebär att förare som utför en resa med en varaktighet på minst åtta dagar kan skjuta upp starten för dygnsvilan i högst en respektive två timmar, om den totala körtiden för den dagen inte har överskridit sju respektive fem timmar. I sammanhanget framhålls att varje undantag endast kan användas en gång under samma resa. Om en förare väljer att nyttja något av undantagen ska orsaken anges senast vid ankomsten till destinationen eller vid en lämplig hållplats. Rapporteringen kan ske manuellt på diagramblad, på en utskrift från färdskrivaren eller i tjänstgöringslistan.

I syfte att skapa lika villkor mellan företag som utför tillfälliga persontransporter på väg, oaktat om det är nationella eller internationella transporter som utförs, föreskriver förslaget en möjlighet att i vissa fall begränsa veckovilan. Ändringen innebär att tolvdagarsregeln blir tillämplig även för tillfälliga persontransporter som endast utförs nationellt. I sak innebär ändringen att veckovilan kan skjutas upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter en föregående normal veckovila, förutsatt att transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa 2022/23:FPM99

Förslaget bedöms påverka svensk författning. Bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare regleras nationellt i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen anger i konsekvensanalysen (SWD(2023) 137) att förslaget bedöms leda till kostnadsbesparingar mellan 106,4 miljoner euro och 141,9 miljoner euro under perioden 2025—2050 för bussföretagen som bedriver tillfälliga persontransporter.

För förarna förväntas förslaget leda till förbättrade arbetsförhållanden och underlätta efterlevnaden av reglerna. Detta väntas minska stress och trötthet hos förarna och leder indirekt till ökad trafiksäkerhet.

Förslaget bedöms leda till en engångskostnad om totalt 5,4 miljoner euro under 2025 för att myndigheterna i medlemsstaterna att sätta sig in i de nya reglerna.

Regeringen bedömer att förslaget inledningsvis kan ge vissa ökade kostnader för kontrollmyndigheterna Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Utöver kostnader för utbildning och information om det nya regelverket kan förslaget leda till att det analysverktyg som används vid kontroll av regelverket behöver uppdateras. Vidare kan förslaget innebära ökade kostnader för Transportstyrelsen och Polismyndigheten om fler moment ska kontrolleras, särskilt manuella moment såsom förarnas egna anteckningar. Därtill kan bestämmelsen om att nationella persontransporter ska omfattas av 12-dagarsundantaget komma att innebära en tillströmning av fler ärenden till Transportstyrelsen.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar målsättningen med förslaget. Regeringen vill se ett regelverk som är så flexibelt som möjligt samtidigt som reglerna bidrar till sund konkurrens och goda arbetsförhållanden. Reglerna bör inte leda till en försämrad trafiksäkerhet. Regelverket bör vara så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringslivet, förarna och berörda myndigheter. Vidare bör de nya reglerna utmynnas i, tydliga och kontrollerbara regler.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända. Förslaget har remitterats till den 1 september 2023.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget ändrar inte den rättsliga grunden för förordning (EG) nr 561/2006, som är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i samma fördrag är tillämpligt, vilket innebär att rådet beslutar med kvalificerad majoritet och att Europaparlamentet är medbeslutande.

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anför att förslaget syftar till att tillåta en mer flexibel fördelning av raster och viloperioder för förare som utför tillfälliga persontransporter på väg. Förslaget syftar också till att säkerställa likabehandling av företag av tillfälliga persontransporter som utförs nationellt och internationellt.

Enligt subsidiaritetsprincipen förblir åtgärder på unionsnivå det lämpligaste verktyget för att uppnå de avsedda syftena. Kommissionen framhåller att de problem som förslaget syftar till att åtgärda inte kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand på grund av frågans gränsöverskridande karaktär. Eftersom reglerna om raster samt dygns- och veckovila för närvarande fastställs i unionslagstiftningen anses åtgärder på unionsnivå vara motiverade. Regeringen delar kommissionens uppfattning om förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen.

När det gäller proportionalitetsprincipen anser kommissionen att förslaget inte går utöver vad som krävs för att uppnå de avsedda syftena. Kommissionen anför att förslaget innebär en bra balans som förbättrar förarnas arbetsförhållanden, samtidigt som företagen får en möjlighet att organisera transporter på ett effektivt sätt och att tillämpa de befintliga

reglerna effektivt och konsekvent över gränserna. Regeringen delar kommissionens bedömning och anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen.

2022/23:FPM99

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget beslutades av kommissionen den 24 maj 2023 och presenterades i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 7 juni 2023. Förslaget förväntas inte behandlas vidare under det svenska ordförandeskapet.

### 4.2 Fackuttryck/termer