

SVERIGES BUSSFÖRETAG

PM 2014-05-19, GF

Förslag till förändringar i EU-regelverket för kör- och vilotider, underlag till Näringsdepartementet

Separata regelverk för lastbilstrafik respektive busstrafik

På lång sikt tycker Sveriges Bussföretag att det skulle vara värdefullt och ändamålsenligt om separata regelverk avseende kör- och vilotider för lastbilstrafik respektive busstrafik utvecklades. Samma ståndpunkt har även IRU (International Road transport Union). Busstrafik och lastbilstrafik skiljer sig åt i relativt stor utsträckning, vilket motiverar skilda regelverk. Busstrafik i linjetrafik är starkt koncentrerad till när personer börjar eller slutar sina arbeten eller skolan och körs efter tidtabell. En stor del av linjetrafiken utförs där linjens längd är kortare än 50 km, och därmed undantagen från kör- och vilotidsreglerna. Beställningstrafiken utförs på oregelbundna tider över hela dygnet och innebär ofta en mängd längre och kortare uppehåll och därmed överksamhet för föraren. Högsäsongen för beställningstrafiken är också koncentrerad till några få månader, nämligen vinterns skidresor, senvårens skol och företagsresor samt evenemangs och turistresorna under sommarmånaderna. Det här innebär att nuvarande regelverk passar busstrafik särskilt dåligt.

Lastbilstrafik	Busstrafik
Gods transporteras "just in time" mellan punkt A och B.	En normal bussresa i beställningstrafik innehåller ett antal på- och avstigningsplatser, uppehåll och raster. Dessa typer av resor sker normalt som turist-, studie- eller andra gruppresor. I början och slutet av dessa resor brukar sträckan vara längre utan stopp.
Det spelar ingen roll när eller vart godset transporteras. Det kan finnas lastat på en lastbil eller på parkeringsplats hela natten eller i 24 timmar utan problem, även om det bara återstår 10 km till resmålet.	Passagerare vill ha fasta tider för avresan, ankomster och besök och måltider. Vid förseningar eller förändringar av resrutten eller besök kräver de utförlig information eller kompensation. Vid dåligt väder kan ett resmål få ersättas med ett annat. Flexibilitet är av stor betydelse. Passagerare har behov som godset aldrig kan få (t.ex. toalettbesök, raster, önskan att ta foton).
Godset frågar inte när resan kan fortsätta vid förseningar eller bilköer.	Missnöjda passagerare skapar ökad stress för föraren. Trafikstockningar och oplanerade förseningar orsakar problem för föraren när det samtidigt gäller att följa reglerna om körtider och viloperioder och försöka tillfredsställa passagerarnas behov så att de inte blir irriterade när föraren tvingas att ta 45 minuters rast 10 km innan man når sin slutdestination. Allt detta påverkar föraren negativt i sin yrkesutövning och att vara uppmärksam på händelser på väg och i trafiken. I sådana lägen blir regler som är avsedda att främja säkerheten i vägtrafiken kontraproduktiva och ökar pressen och stressen på föraren.

Uppskjuten veckovila (artikel 8, punkt 6a i förordningen (EG) nr 561/2006)

Den så kallade 12-dagarsregeln för internationell trafik med turistbussar är viktig och det är positivt att den finns. Av konkurrensskäl (konkurrensneutraliteten) skulle det vara värdefullt om 12-dagarsregeln gällde även för inhemska transporter och att det är möjligt att skjuta upp veckovilan även vid dylika transporter. Det åskådliggörs av följande exempel. En grupp gör en rekreativresa på 7-8 dagar från Norrland till södra Götaland och Skåne. Resan inleds och avslutas med en mycket lång resdag mellan

avreseorten och målområdet. Väl framme behövs bussen för kortare resor mellan olika besöksmål, oftast är körtiderna någon eller några få timmar. Undantagsreglerna om uppskjuten veckovila (12-dagars regeln) kan inte tillämpas inom hemlandet. Däremot kan t ex ett norskt bolag utföra rundturen i Sverige och vice versa. I exemplet ovan måste en lokal förare hyras in för att köra under ordinarie förarens veckovila, något som inte hade behövts om destinationen varit Danmark eller Tyskland i stället för Skåne.

Veckovila (artikel 4h och artikel 8, punkt 6 i förordningen (EG) nr 561/2006)

Tvärtemot vad som gäller vid transport av gods växer efterfrågan på bussresor under semesterperioder och helgdagar. Det är också mycket stor efterfrågan på bussresor under maj och juni. Referensperioderna för kompensationen av veckovilan blir därmed för korta. Reglerna erbjuder inte den flexibiliteten som krävs av kunden, föraren och bussföretaget.

Komplexiteten i de tillämpliga reglerna (förkortad veckovila) resulterar i oönskade fel på grund av regelutformningen och missförstånd mellan förare och planläggande personal. Nya regler om veckovilan, är därför nödvändigt. De nuvarande reglerna är helt anpassade för transporter av gods och oerhört tillkrånade.

Fullständig registrering av tidsgrupper (artikel 6, punkt 5 i förordningen (EG) nr 561/2006. Artikel 34 i förordningen (EU) nr 165/2014) (PRIO 1 ÅTGÄRD)

Förare vid transportföretag måste föra en omfattande dokumentation över sitt arbetsliv, ned på minutnivå, genom systemen med diagramblad eller förarkort fördelat på kategorierna körtid, annat arbete, tillgänglighet och rast/vila. Med andra ord på minutnivå tillhandahålla bevis direkt eller indirekt för samtliga dygnets 24 timmar. Denna dokumentation ska föraren medföra under 28 dagar och den ska sparas i minst 365 dagar. Om en inmatning av tidsuppgiften inte kan ske manuellt i färdskrivaren, måste ett manuellt pappersdokument "attestation of activities" fyllas i för att de tidsluckor som annars uppstår ska bli täckta.

Kraven på fullständig dokumentation (inmatning eller på papper) är oproportionerligt höga och innebär en stor arbetsbelastning, särskilt om förare är verksamma i blandad trafik och växlar mellan att köra linjer kortare än 50 km i linjetrafik och beställningstrafik, vilket är vanligt hos de flesta små och medelstora bussföretagen.

Dessutom är rättsläget för närvarande oklart i Europa om denna dokumentation verkligen krävs. Cirka hälften av medlemsstaterna kräver ett bestyrkande av aktiviteter. I exempelvis Spanien, Frankrike, Belgien krävs att man styrker semester, sjukdom och veckovila. I Tyskland krävs att dessa tider matas in i den digitala färdskrivaren men då som vila, något som renderar till höga böter i Frankrike. I Sverige saknas vägledande domar i frågan varför rättsläget även här är oklart.

Beträffande artikel 34, punkt 3, sista stycket i den nya färdskrivarförordningen (EU) nr 165/2014 så begränsas skyldigheten för bestyrkande av verksamhet: "Medlemsstaterna skall inte ålägga förare ett krav att presentera formulär som intygar deras verksamhet utanför fordonet". Det är emellertid inte klart huruvida några ytterligare poster krävs i dessa fall. Artikel 34, punkt 3 av förordningen (EU) nr 165/2014 stadgar fortfarande att perioderna enligt ovan ska föras in manuellt. Den nya generationen av färdskrivare (jfr artikel 4, punkt 2 i förordning (EU) nr 165/2014) ska användas på precis samma sätt som den tidigare i denna fråga. Systemet förblir begränsande för tillfället, eftersom de tekniska gränssnitten har begränsats på grund av skyddet mot manipulering av utrustningen.

För upprättande av de intyg som krävs, måste en person vara tillgänglig på företagets kontor under alla dygnets tider. Behovet kan uppstå väldigt ad hoc, särskilt när det gäller ersättande förare då dessa erhåller uppdraget med mycket kort varsel. Samma problematik uppstår vid korta beställningsuppdrag då linjebussföraren kör en kortsving med skolklasser (hämtas vi badhus, museum) eller företagskunder (hämtas på hotell eller på flygplats). Det är ofta vanliga linjebussförare, som ytterst sällan kör helg- eller beställningstrafik, som hoppar in som extraförare. Med de regler som föreligger har en ovan förare oerhört svårt att förse sig med rätt dokument eller att göra korrekta inmatningar av

tidsgrupper i färdskrivaren. Föraren ska ju kunna visa upp aktiviteter från de föregående 28 dagarna och detta tillämpas ytterst olika från medlemsstat till medlemsstat.

De nuvarande och framtida digitala färdskrivarna är inte konstruerade för att på ett smidigt och enkelt sätt klara den mängd data som ska matas in av en förare som är verksam i blandad trafik. Eftersom manuell inmatad information accepteras som ett bevis beträffande förarens aktiviteter finns det ett brådskande behov att underlätta för föraren och förändra arbetssättet eller kravnivån om manuell inmatning av data.

Rast och paus (artikel 7 i förordningen (EG) nr 561/2006)

Kraven på rast under körning där rasterna låses vid "15 minuter följt av en rast på 30 minuter" eller 45 minuter och i båda fallen efter 4,5 timmars körtid bortser från de krav och behov som finns hos olika grupper av passagerare och i vissa fall också hos bussbesättningen. Flera kortare pauser kan ofta vara mer produktiva än en lång paus både i ergonomisk och transportmedicinsk mening. Därför, när det gäller trafiksäkerheten, bör det bli möjligt att fördela rasterna i flera kortare block.

Tillämpningen vid passagerartransporter (artikel 12 i förordningen (EG) nr 561/2006) (PRIO 1 ÅTGÄRD)

Undantaget enligt artikel 12 tillåter inte att transporten fortsätter till den slutliga destinationen (även om detta vore förenligt med regelverkets syften) så att destinationen nås i motiverade undantagsfall. Undantaget tillåter bara att man får fortsätta till en lämplig plats att stanna. Detta undantag är således knappast tillämpligt vid transport av passagerare. Det är inte tillåtet att fortsätta för att nå det planerade hotellet eller hemstaden i motiverade undantagsfall. Det är angeläget att bestämmelsen får mer flexibel innebörd samt att det förtydligas hur den ska tillämpas.

Multibemanning (artikel 40 och artikel 8, punkt 5 i förordningen (EG) nr 561/2006)

Vid multibemanning, flerförarsystem finns det alltid mer än en förare ombord för att kunna köra (utom under den första timmen). Den minsta viloperioden vid multibemanning är satt till nio timmar vilket förarna måste också ta samtidigt och inte i rullande fordon. Detta utgör en betydande begränsning. Till exempel kan en kortare körning, sent på kvällen, från en lokal sevärdhet eller en konsert tillbaka till hotellet inte genomföras av en förare, medan den andra föraren tar sin viloperiod på hotellet. Här skulle en enkel och flexiblare tillämpning göra att regelverkets syften uppnås bättre. Syften som med den nuvarande skrivningen i regelverket motverkas.

Få bort dubbelbestraffning för en och samma överträdelse

Det förekommer idag att fordon stoppas vid vägkontroll och att en bot utfärdas för föraren samtidigt som Transportstyrelsen vid ett senare tillfälle utfärdar en sanktionsavgift till företaget för en och samma överträdelse. Det är angeläget att detta agerande från tillsynsmyndigheter upphör, vilket kan uppnås genom tydliggörande i EU-regelverket. Sveriges Bussföretag uppfattning är att det saknas rättslig grund för denna dubbelbestraffning som dessutom är reglerad i parlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 artikel 19 punkten 1.

Regelverket bör tillåta korta förflyttningar av fordonet utan kort i färdskrivaren (PRIO 1 ÅTGÄRD)

En mycket vanlig överträdelse, som Transportstyrelsen hävdar, är att bussföretag flyttar ett fordon under en kort sträcka under en kort tid utan att förarkort finns i färdskrivaren. Det gäller bland annat i samband med in- och utvändigt rengöring samt service- och verkstadsarbeten av buss samt när icke förarpersonal rangerar ett fordon på en terminal. Inte sällan är det inledda underentreprenörer som utför detta arbete åt bussföretaget. Det är opraktiskt, tidsödande samt svårt att i praktiken uppnå att färdskrivarkort finns i färdskrivaren i dylika situationer, ofta beroende på att den som flyttar fordonet inte är yrkesförare och inte är innehavare av ett digitalt förarkort. Korta förflyttningar som dessa utan kort i färdskrivaren påverkar inte trafiksäkerheten, konkurrensneutraliteten eller arbetstagarens sociala situation negativt. Därför bör regelverket ändras i detta avseende. EU-Kommissionen har redovisat ett klagande (Clarification 2) om fordon som körs i syfte att reparera, tvätta eller underhålla dem med

innebörd att det får göras utan att förarkort finns i färdskrivaren. Transportstyrelsen tillämpar dock inte denna Clarification 2 mot bakgrund av att den inte har rättslig status, enligt myndigheten.

Klargörande vad som gäller när fordon flyttas av färje- eller stuveripersonal inom hamnområde

I samband med färjeöverfarter är det inte ovanligt att fordon lastas av hamn- och stuveripersonal utan att en förare biträder. När ett sådant fordon flyttas sker detta normalt utan att ett förarkort är isatt. Det kan konstateras att stuveri- och hamnpersonal inte är yrkesförare. De är inte anställda av ett transportföretag och de utför inte heller ett uppdrag åt transportföretaget utan det är hamnen eller rederiet som är deras uppdragsgivare. Enligt nu gällande tillämpning ska rederi-, hamn- eller stuveriföretaget dessutom spara digitala data och ansvara för att regelverken inte bryts. Det bör klargöras vad som gäller i dylika fall så att bussföretag och förare inte felaktigt straffas.

En nationell tillsynsmyndighet bör ha krav på sig att göra en utredning innan en sanktionsavgift påförs (PRIO 1 ÅTGÄRD)

Vägkontroll av förare och fordon utförs i Sverige av Polisen och där man tycker sig se att företaget agerat i strid mot reglerna utfärdas en rapport som skickas till Transportstyrelsen som enligt Polisens uppfattning har att utreda om brott förekommit. Transportstyrelsen utför dock inte heller någon utredning innan myndigheten påbörjar sin kommunikation eller innan beslut om sanktionsavgift fattas mot transportföretaget för påstådda överträdelser.

Det bör ankomma på tillsynsmyndigheten att utreda huruvida en överträdelse som är registrerad i färdskrivaren faktiskt är en överträdelse i juridisk mening. Sedan är det upp till berört transportföretag att yttra sig i ärendet och försöka förklara och motivera varför sanktionsavgift bör undanröjas eller i vissa fall inte bör påföras. I stor utsträckning läggs alltså förklarings- och bevisbördan på transportföretaget. Det är istället rimligt att tillsynsmyndigheten närmare undersöker vad som synes vara en överträdelse. Ofta kan det röra sig om sådant som en enklare flytt av ett fordon 50-100 meter i anslutning till tvätt och underhåll såväl som fram- eller returkörning till eller från en linje vars längd understiger 50 km.

Ett annat problem är att tillsynsmyndigheten inte besvarar frågor kring när en överträdelse har inträffat. Vid exempelvis ett tillfälle krävdes företaget att uppge start och stopptid för en påstådd överträdelse. Företaget får, på vad som ofta är mycket bristfälligt underlag från myndigheten, översätta UTC tid och datum från fotokopior med hjälp av linjal för att själva reda ut vid vilka svenska tider som eventuella överträdelser ska ha skett.

Även konkreta frågor kring detta har systematiskt avvisats eller lämnats obesvarade från myndigheten. Ett antal ärenden torde istället, efter smärre justeringar i handlägningsproceduren, kunnat avskrivas på ett tidigt stadium. Det är också rimligt från rättssäkerhetssynpunkt att tillsynsmyndigheten har ett genomarbetat underlag att utgå från innan myndigheten överväger att påföra sanktionsavgifter.

Tillsynsmyndigheten bör ha krav på sig att göra säkerhetsbedömningar och riskanalyser

Många av tillsynsmyndigheten hävdade överträdelser är bagatellartade och har ingen betydelse för det som är utgångspunkterna för regelverket (trafiksäkerhet, förarnas sociala villkor och företagets konkurrenssituation). Det är rimligt att tillsynsmyndighet har krav på sig att göra säkerhetsbedömningar och riskanalyser i samband med tillsyn för att för att kunna sortera bort bagatellartade överträdelser.

Ytterligare tydliggörande av regelverkets proportionalitetskrav (PRIO 1 ÅTGÄRD)

I Sverige är de sanktionsavgifter som tas ut av sådan storlek att de drabbar transportföretagen, då i synnerhet de mindre företagen, mycket hårt. För många mindre företag innebär en sanktionsavgift på t ex 200 000 kr att företaget tvingas i konkurs. Avgifterna är inte proportionella mot de överträdelser som begåtts och i synnerhet inte proportionella från konkurrenssynpunkt. Ett företag med två fordon passerar så gott som alltid en årlig omsättning på 2 000 000 kr varför taket på sanktionsavgiften om 200 000 kr uppnås så gott som omgående. Ett företag med exempelvis 20 fordon och 45 000 000 kr i omsättning har samma tak för sanktionsavgiften och likaså företaget med 2 000 fordon. En

sanktionsavgift på 200 000 kr påverkar dock det mindre företaget avsevärt hårdare än det större. Sanktionsavgifterna i Sverige är således inte proportionerliga i förhållandet stora gentemot små företag. Mot bakgrund av detta bör EU-regelverket utvecklas och förtydligas vad som avses med proportionellt.