

Till Näringsdepartementet

## Departementspromemoria angående genomförande av kör- och vilotidsregler samt kontroldirektivet

Transportgruppen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Bussbranschens Riksförbund avger härmed remissvar avseende ovanstående promemoria vilken föreslår förändringar i förordningen (SFS 2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Om utredaren så önskar står vi dessutom till förfogande för att svara på frågor framledes.

Vårt remissvar rör genomförande av kör- och vilotidsförordningen. I den delen avstyrker vi i stora delar förslaget. Vi kommenterar dessa delar nedan.

I de delar vi inte anför några kommentarer tillstyrker vi förslaget.

Vi inleder med några sammanfattande synpunkter och övergår därefter till att kommentera förslaget i den del det innebär att de nationella undantagen ska inskränkas. Därefter kommenterar vi de undantag, som var generella i EEG 3820/85, men som gjorts nationella i EG 561/2006, och som utredaren inte föreslagit att Sverige ska utnyttja. Vi fortsätter med en kommentar till förslaget att tillämpa art 6-9 EG 561/2006 på linjetrafik under 50 kilometer och till att utredaren föreslår att de nationella undantagen för fordon med 10-17 sittplatser och olika typer av fordon som används inom jordbruket samt jordbrukstraktorer m.m. även fortsättningsvis ska utnyttjas. Vi avslutar med några frågeställningar kring behövliga konsekvensändringar i övrig lagstiftning.

### **Sammanfattande synpunkter**

Som en sammanfattande synpunkt anser vi att promemorian kännetecknas av bristande helhetssyn och konsekvensanalys. Förslaget tar inte upp de förändringar, som torde bli nödvändiga, såväl i arbetstidslagen (SFS 1982:673) och vägarbetstidslagen (SFS 2005:395) som i förordningen om vilotid vid vissa vägtransporter (SFS 1994:1297). Förslaget innehåller inte heller någon diskussion kring de undantag i EEG 3820/1985 som varit generella (art 4) men i EG 561/2006 har gjorts nationella (art 13) och som utredaren föreslår att Sverige inte ska utnyttja. Konsekvenserna av att en rad undantag genom detta försvinner har inte analyserats. Detsamma gäller konsekvenserna av de undantag som förblivit nationella, men som enligt förslaget ska tas bort. Förslaget och dess konsekvenser har inte satts i relation till gällande arbetstidslagstiftning och inte heller till gällande kollektivavtal om arbetstider, som omfattar nästan alla anställda i företagen i såväl åkeri- som bussbranschen.

I den del ändringarna i förordning (SFS 2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. innebär att fordon som inte omfattades av EEG 3820/85 nu ska omfattas av EG 561/2006 och därmed av krav på färdskrivare anser vi att det måste finnas en övergångsperiod innan kravet på färdskrivare träder i kraft. Det är ogörligt att få tag på tillräckligt antal färdskrivare samt att installera dem på så kort tid som det kommer att bli fråga om. Här ska särskilt beaktas att endast ackrediterade verkstäder får installera färdskrivarna.

Här bör också tilläggas att den svenska förordningen inte bör träda i kraft innan motsvarande regler i EG 561/2006 träder i kraft, vilket de gör den 11 april 2007. Om ändringar ska genomföras beträffande bussar i linjetrafik, där linjens längd understiger 50 kilometer, bör dessa träda ikraft ännu senare.

## ***Förslaget***

### **Transport av djuravfall och kadaver**

Vi anser att en konsekvensanalys är nödvändig vad avser förslaget att ta bort det nationella undantaget för transport av djuravfall och kadaver som idag återfinns i 2 § 4 p SFS 2004:865. Det är ibland viktigt att få undan avfall och kadaver för att hindra smittorisk. Det vore olyckligt om sådana transporter inte skulle kunna fungera till följd av att de måste följa kör- och vilotidsbestämmelserna. Till dess en sådan konsekvensanalys är gjord anser vi att undantaget ska behållas och att kör- och vilotidsbestämmelserna följaktligen inte ska tillämpas på transport av djuravfall och kadaver.

### ***Tidigare generella undantag som gjorts nationella och som inte föreslås bli tillämpliga i Sverige***

Utredaren drar slutsatsen att förslaget kommer att innebära att endast fem fordons-/transportslag, som tidigare inte omfattats av kör- och vilotidsreglerna, härfter kommer att omfattas. Det är felaktigt. Eftersom en rad tidigare generella undantag har gjorts nationella och inget av dessa, enligt förslaget, ska utnyttjas, innebär förslaget att minst ett tiotal nya fordons-/transportslag kommer att omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna. Exakt antal är svårt att ange eftersom en del av undantagen har justerats något till sitt innehåll. Konsekvenserna av detta är inte över huvud taget utredda.

Nedan följer en redovisning av vår uppfattning avseende en rad av de tidigare generella undantag, som enligt EEG 561/2006 är nationella, och som utredaren föreslår att Sverige inte ska utnyttja. Vi förordar starkt att undantagen ska utnyttjas.

Hänvisningarna i rubrikerna nedan är till EG 561/2006.

### **Art 13.1 g) Övningskörning**

Vi efterlyser ett förtydligande så att det klart framgår att det är just under övningskörningen som fordonet inte får användas för kommersiell transport. Föreslagen ordalydelse, vilken i och för sig motsvarar den som finns i EG 561/2006, kan tolkas på så sätt att fordonet aldrig vid något tillfälle får användas vid kommersiell transport.

## **Art 13.1 h) Avloppsunderhåll, underhåll och kontroll av allmänna vägar m.m.**

Detta undantag måste utnyttjas, särskilt med avseende på underhåll av avlopps-, översvämningsskydds, vatten-, gas- och el-anläggningar, underhåll och kontroll av vägar samt insamling och bortskaffande av hushållsavfall. Det rör viktiga samhällsfunktioner, som måste fungera utan störningar. Vi vill också påpeka att promemorian saknar analys av konsekvenserna av att kör- och vilotidsbestämmelserna skulle bli tillämpliga på nämnda verksamheter.

Vad först gäller underhåll av avloppsanläggningar samt underhåll och kontroll av vägar är det verksamheter som till sin natur är sådana att de inte kan planeras och de präglas av akuta uttryckningar. Särskilt vad gäller snöröjning, inklusive halkbekämpning, kan konsekvenserna av att tillämpa kör- och vilotidsbestämmelserna bli förödande.

Snöröjningen utförs i de allra flesta fall av förare, som under sin normala arbetsdag utför transporter, som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna. Om snöröjningen i sig undantas kommer själva snöröjningen inte att betraktas som körtid enligt bestämmelserna, vilket i sin tur gör att det finns utrymme för förarna att utföra snöröjningen. Om snöröjningen å andra sidan skulle omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna, skulle förarna inte kunna utföra sitt vanliga arbete, eftersom de då skulle ha slut på körtid när det blir dags för snöröjning. Alternativt, om förarna utför sitt vanliga arbete finns det inte någon tillgänglig personal för att utföra snöröjningen. Med tanke på att det redan idag råder stor brist på förare är det stor risk att det, förutom att det skulle bli olagligt att utföra snöröjning, rent fysiskt skulle bli omöjligt att utföra den, eftersom det inte skulle finnas förare att tillgå. Det skulle inte finnas personal i tillräcklig utsträckning för att hålla vägarna farbara och trafiksäkra.

Verksamheten fungerar alltså på det sättet att de förare, som utför snöröjning, i sitt vanliga arbete omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna. Snöröjning utgör därmed annat arbete. Det innebär att kör- och vilotidsbestämmelserna sätter en gräns för hur mycket förarna kan arbeta, även om själva snöröjningen inte utgör körtid. Därutöver finns övrig arbetstidslagstiftning och kollektivavtal, som också sätter gränser för hur mycket arbete som kan utföras. Det utgör ett tillräckligt skydd för att värna såväl förarnas hälsa som trafiksäkerheten.

Vi kan också konstatera att försämrade förutsättningar för snöröjningen skulle leda till en dramatisk ökning av antalet olyckor. Därför måste man, även med tanke på övriga trafikanters säkerhet, försäkra sig om att snöröjningen kan utföras.

Det är samhället som bär kostnaderna för snöröjningen. Det finns därför också ett starkt samhällsekonomiskt intresse av att inte tillämpa kör- och vilotidsbestämmelserna på snöröjning. Behovet av förare skulle öka markant. En arbetsgivare skulle vara tvungen att ha förare anställda, som betalas för att sitta och vänta på snöfallet. De skulle inte kunna utföra vanligt arbete under sin väntan, eftersom det då inte skulle finnas någon körtid kvar till snöröjningen. Kostnaden för förarna bärs ytterst av samhället. Ständiga stopp i trafiken till följd av snökaos orsakar också ökade samhällskostnader.

Ovanstående resonemang kan även appliceras på underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och el-anläggningar.

Avseende insamling och bortskaffande av hushållsavfall tillkommer den aspekten att ett stort antal fordon på mycket kort tid och till stora kostnader skulle behöva utrustas med färdskrivare. Vi ifrågasätter rimligheten i att utrusta äldre fordon med dyr, ny utrustning. Färdskrivarutrustning ska kontrolleras, besiktas och hanteras i enlighet med kraven i EEG 3821/85. Dessutom kommer det inte att vara möjligt att få tag på tillräckligt antal färdskrivare samt att installera dem på så kort tid, som det kommer att bli fråga om. Här vill vi påminna om att färdskrivare endast får installeras av ackrediterade verkstäder.

### **Art 13.1 I) Mjolktransporter**

Här efterlyser vi i första hand en konsekvensanalys där det måste beaktas att Sverige är ett land med stora avstånd. Förslaget att inte utnyttja undantaget kan till exempel komma att innebära att det inte blir möjligt att hämta mjölk från mjölkgårdar, som ligger långt från mejerier. Det vore olyckligt om mjölkgårdar skulle behöva läggas ner av den anledningen. Om mjölktransporterna ska omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna efterlyser vi ett klagande avseende vad som kommer att hända med förordningen om vilotid vid vissa vägtransporter (SFS 1994:1297), som innehåller bestämmelser om dygnsvila för mjölktransporter.

### **Linjetrafik under 50 kilometer**

Vi motsätter oss bestämt att regeringens förslag enligt promemorian införs. I stället föreslår vi att regeringen eller Vägverket tillsammans med branschen utreder vilka konsekvenser det skulle medföra att låta all linjetrafik falla under kör- och vilotidsreglerna. Under alla förhållanden är det, sett ur branschens synvinkel, inte möjligt att genomföra en förändring under 2007.

En stor andel av busstrafiken består idag av linjer understigande 50 kilometer och omfattas således inte av EEG 3820/85. Denna busstrafik omfattas inte heller av kraven avseende färdskrivare, EEG 3821/85. Den aktuella trafiken utgörs framförallt av stadsbussar och andra bussar i tätortstrafik. För sådan trafik gör sig inte kraven på reglering av kör- och vilotider gällande på samma sätt som för fordon i långväga linjetrafik och beställnings- trafik. I princip all den aktuella trafiken regleras idag av kollektivavtal om arbetstider mellan Bussarbetsgivarna och Kommunal.

Kollektivavtalets regler om dygnsvila överensstämmer helt med motsvarande regler i EEG 3820/85. Beträffande raster och veckovila för förare, som uteslutande kör i linjetrafik på linjer kortare än 50 kilometer, motsvarar kollektivavtalsregleringen den svenska arbetstidslagen (ATL) och arbetstidsdirektivet 2003/88/EG. Därutöver kräver avtalet schemalagd paus på minst tio minuter efter högst två och en halv timmes körning.

Körtider regleras inte specifikt av kollektivavtalet. Det finns däremot regler som begränsar den totala arbetstiden, dvs. både körtid och arbetstid som ägnas åt annat arbete.

Det ska i sammanhanget noteras att de förare, som till någon del utför arbete i linjetrafik där linjen är längre än 50 kilometer, enligt kollektivavtalet alltid lyder under regler som motsvarar EEG 3820/85. Det gäller alltså även när de kör kortare linjer.

Att införa körtidsreglerna i EG 561/2006 för linjer kortare än 50 kilometer skulle innebära betydande nackdelar vid schemalagningen. Bl.a. skulle det bli svårt att fylla arbetsdagen, vilket i sin tur skulle leda till fler deltidsanställningar, vilket är oönskat. Körtidsbegränsningen skulle dessutom öka svårigheterna att lägga attraktiva scheman med längre sammanhängande ledigheter, vilket vore mycket olyckligt i en bransch som periodvis har stora rekryteringssvårigheter.

Enligt kollektivavtalet ska schema upprättas efter ett samrådsförfarande mellan arbetsgivare och arbetstagarare. Det ger ytterligare garantier för att förarnas intressen tillgodoses.

Sammantaget innebär branschens arbetstidsreglering ett starkt skydd för förarnas hälsa och säkerhet. Den ger väl så stor säkerhet för berörda förare och trafik, som motsvarande regler i EG 561/2006. Den är dessutom bättre anpassad till de förutsättningar som gäller för den aktuella trafiken. Detta ger förarna tillräckligt skydd på det sätt som krävs enligt art 15 i EG 561/2006. Det stämmer till och med bättre överens med förordningen med tanke på att förordningen i sig uttryckligen i art 3 a) undantagit denna trafik.

En önskan att ur kontrollsynpunkt skapa enhetliga regler för alla bussförare är i och för sig lovvärd. Nyttan av detta överväger dock inte de nackdelar och kostnadsökningar för branschen som blir konsekvensen av de föreslagna förändringarna. De ovan beskrivna kollektivavtalsreglerna om arbetstid kontrolleras kontinuerligt och noggrant av såväl arbetsgivare som fackföreningar, både vid schemalägningsarbetet och i trafiken. Det finns alltså ett effektivt kontrollsystem inom nuvarande reglering.

Det är osäkert hur och i vilken omfattning de nya reglerna påverkar linjeomlopp, arbetstider och antal förare, men som framgått ovan anser vi reglerna klart kostnadsdrivande. Många avtal med transportköpare är utformade så att företagen har små eller inga möjligheter att kompensera sig för merkostnader, som uppkommer till följd av en förändring.

Den aktuella linjetrafiken utgår i allmänhet från större bussdepåer belägna i de största tätorterna. Stora förarkollektiv tjänstgör uteslutande i trafik där linjerna är relativt korta. I denna trafik kräver den resande allmänheten och samhällets bästa att schemalagning är rationell och driften kostnadseffektiv. Trafikhuvudmän och trafikföretag är redan starkt ekonomiskt pressade. Ökade kostnader till följd av klotter och annan skadegörelse, investeringar för minimering av kontanthantering och andra förbättringar av förarnas arbetsmiljö, såsom luftkonditionering m.m. innebär redan idag ekonomiska konsekvenser, som riskerar att gå ut över servicen till allmänheten. Varje kostnadshöjning för trafiken riskerar att resultera i taxehöjningar och indragna linjer alternativt ökad belastning på skattebetalarna. Detsamma gäller förstås kostnadsökningar till följd av rast- och veckoviloregler eller minskad flexibilitet i arbetstidsförläggningen pga. körtidsbegränsningar enligt det remitterade förslaget.

Regeringen föreslår att den aktuella trafiken från och med den 1 april 2007 ska omfattas av art 6-9 i EG 561/2006. Det är omöjligt att införa regleringen med så kort varsel. Tidtabeller och arbetsscheman för stora delar av 2007 är redan fastslagna. Tillämpning av art 6-9 skulle kräva stora förändringar. Det är omöjligt att hinna planera om trafiken för våren och sommarperioden. Även inför hösten skulle en omplanering innebära betydande svårigheter

och kostnadsökningar. Om art 6-9 ska tillämpas på den aktuella trafiken, trots de starka skäl som finns mot detta, kan det rent tekniskt ske tidigast från och med den 1 januari 2008.

Regeringen föreslår förvisso inte i nuläget att aktuell trafik ska använda färdskrivare. Om så skulle ske i ett senare skede vill vi påpeka att även det skulle medföra ökade kostnader. Färdskrivarutrustning ska kontrolleras, besiktas och hanteras i enlighet med kraven i EEG 3821/85. Detta innebär både materiella och administrativt ökade kostnader för entreprenören samtidigt som hanteringen kommer att leda till ökade arbetstider för förare. Vi passar på att redan här markera att vi motsätter oss krav på färdskrivare för aktuell trafik.

Vi vill även peka på vissa brister i remissunderlaget. I förslaget 1 kap 3 §, sägs att "*förare av fordon som används för persontransporter i linjetrafik...*" ska omfattas. Eftersom fordon inte är definierat, omfattas förare av taxi eller andra fordon än bussar av ordalydelsen. Om förslaget antas efterlyser vi ett förtydligande på denna punkt på ett sådant sätt att det klart framgår att endast bussar omfattas.

Förslaget innebär att endast art 6-9 ska gälla för förare i linjetrafik under 50 kilometer. Genomförs förslaget kommer regler om raster, vila och körtider att införas för denna trafik, men inte t.ex. art 3 d), 12 och 14. Inte heller gäller förordningens definitioner i art 4.

Se vidare under rubriken Konsekvensändringar i annan lagstiftning angående oklarheter kring vilken arbetstidslagstiftning som ska tillämpas på förare i linjetrafik under 50 kilometer om förslaget antas.

## ***Nationella undantag som inte bör utnyttjas***

### **Fordon med 10-17 sittplatser 2 kap 2 § 6 p förslaget**

Regeringen föreslår att fordon med mellan 10 och 17 sittplatser, som inte förvärvsmässigt används för persontransporter, ska undantas från tillämpningen av EEG 561/2006. Vi anser att förslaget är olämpligt och föreslår istället att fordonsslaget ska omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna.

Konkurrenssituationen för verksamhet med aktuella fordon ser idag helt annorlunda ut än då EEG 3820/85 trädde i kraft i Sverige. Företag och föreningar utför redan idag interna persontransporter, en verksamhet som med utredarens förslag skulle stimuleras ytterligare. Det vore olyckligt sett ur den yrkesmässiga trafikens synvinkel. Därtill kommer att sådana icke yrkesmässiga transporter med buss vanligtvis utförs med förare, som saknar såväl yrkeskompetens som vana vid fordon av detta slag. Förare i icke förvärvsmässiga transporter omfattas inte av de internationella kompetenskraven (2003/59/EG). Sammantaget kan konstateras att säkerheten i dessa fall, utan vägande skäl, minskar för både förare, resenärer och övriga trafikanter.

Eftersom vi inte kan se några tydliga skäl för en särbehandling av aktuella fordon ifrågasätter vi förslaget även utifrån art 1 i EG 561/2006. Artikelns syfte med förordningen är att harmonisera konkurrensvillkor samt att förbättra arbetsvillkor och trafik-säkerhet.

## **Fordon som används inom jordbruket samt jordbrukstraktorer m.m. 2 kap 2 § 1-2 p förslaget**

Regeringen föreslår att aktuella fordonsslag ska undantas från tillämpningen av EEG 561/2006. Vi anser att förslaget är olämpligt och föreslår istället att fordonsslaget ska omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna, när fordonen används utanför jordbruket.

Liksom för bussar med sittplatser för 10-17 sittplatser har konkurrenssituationen för ifrågasvarande transportslag förändrats markant sedan EEG 3820/85 trädde i kraft i Sverige.

Tidigare präglades jordbruket av små enheter där man sporadiskt och i obetydlig omfattning utförde transportarbete. Den strukturomvandling som skett inom framförallt jordbruket har medfört sammanslagningar till större jordbruksenheter. Detta har i sin tur ökat investeringsbehovet från små och enkla traktorer till större ekipage (fordonståg), helt likvärdiga med de anläggningsfordon, som åkeribranschen disponerar. Under senare år har de moderna traktorerna genomgått en omfattande teknisk utveckling och dess kapacitet har ökat radikalt. Många av traktorerna klarar hastigheter på kring 50 km/tim och har motorer på uppemot 280 hk.

Det transportarbete, som utförs med traktorer på denna delmarknad, medför numera en beaktansvärd konkurrens i förhållande till åkeribranschen. Från att tidigare ha utgjort en obetydlig bisyssla fokuserar dessa företag mer och mer på transportuppdrag i konkurrens med åkerinäringen. Verksamheten organiseras i vissa fall via förmedlingsföretag, som finns på flera platser i landet. Det finns inga sakliga skäl till varför den typen av företag och det gods de transporterar skulle vara undantagna från kör- och vilotidsbestämmelserna av den enda anledningen att transporten utförs med en jordbrukstraktor eller annat jordbruksfordon istället för med en vanlig lastbil.

Att föreslå undantag för dessa kategorier, i kombination med förare som inte omfattas av kompetenskrav, är dessutom olyckligt utifrån perspektiv såsom sociala förhållanden och trafiksäkerhet. Vi ifrågasätter därför förslaget även utifrån art 1 i EG 561/2006. Artikelnen anger att syftet med förordningen, utöver att harmonisera konkurrensvillkor, är att förbättra arbetsvillkor och trafiksäkerhet.

### ***Konsekvensändringar i annan lagstiftning***

De nationella undantagen i EEG 3820/85 medgav att medlemsstaterna föreskrev undantag från tillämpning av förordningen i sin helhet. Enligt EG 561/2006 får medlemsstaterna endast föreskriva undantag från tillämpning av art 5-9 i förordningen. I övrigt är alltså förordningen tillämplig. Detta medför oklarheter kring vilka arbetstagare lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen) ska tillämpas för. Den lagen ska enligt sin lydelse tillämpas på arbetstagare, som deltar i vägtransporter vid vilka förordning EEG 3820/85 ska tillämpas. I vilken kategori hamnar arbetstagare som kör fordon som nationellt undantagits från vissa delar av EG 561/2006? På denna punkt krävs det ett förtydligande. Eftersom den väsentliga skillnaden mellan ATL och vägarbetstidslagen är att den senare saknar viloregler tolkar vi det som att aktuella arbetstagare ska omfattas av ATL.

Som vi påpekat ovan skulle förslaget även innebära oklarheter kring vilken arbetstidslagstiftning, som ska tillämpas för förare av bussar i linjetrafik under 50 kilometer. Som vi ser det kommer föraren inte att, i egentlig mening, omfattas av EG 561/2006, varför ATL blir

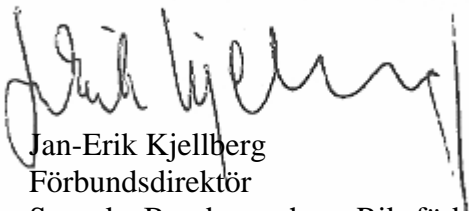
tillämplig för dem. Eftersom ATL innehåller viloregler skulle det finnas två uppsättningar dito för den aktuella gruppen. Det vore förstås mycket olyckligt. Vi menar i första hand att art 6-9 inte ska tillämpas på förarna eftersom befintliga kollektivavtal tillsammans med ATL tillgodoser kravet på tillräckligt skydd. Om förslaget antas måste det tydligt framgå vilken arbetstidslagstiftning som ska tillämpas.

Som påpekats ovan efterlyser vi ett klargörande avseende vad som kommer att hända med förordningen om vilotid vid vissa vägtransporter (SFS 1994:1297), som innehåller bestämmelser om dygnsvila för mjölktransporter. Om mjölktransporterna ska omfattas av EG 561/2006 måste de rimligen tas bort från tillämpningsområdet för SFS 1994:1297.

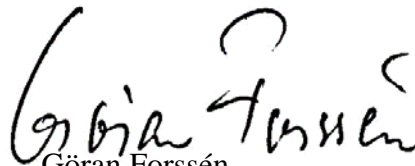


Peter Jeppsson  
VD

Transportgruppen, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Bussarbetsgivarna



Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund



Göran Forssén  
VD  
Sveriges Åkeriföretag