



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 24 maj 2023
(OR. en)

9734/23
ADD 2

Interinstitutionellt ärende:
2023/0155(COD)

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	24 maj 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2023) 138 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Regler om raster och viloperioder vid tillfälliga busstrafiktransporter Följedokument till 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

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2023) 138 final.

Bilaga: SWD(2023) 138 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.5.2023
SWD(2023) 138 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Regler om raster och viloperioder vid tillfälliga busstrafiktransporter

Följedokument till

**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**

{COM(2023) 256 final} - {SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final}

A. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

I förordning (EG) nr 561/2006 fastställs maximigränser för körtid per dag och per vecka, minimigränser för rasttid, samt minimigränser för dygnsvila och veckovila för förare. Bortsett från vissa undantag gäller förordningen på samma sätt för vägtransportörer och deras förare i) oavsett om de är involverade i transport av passagerare eller gods, eller ii) oavsett om transporten vid persontransport är linjetrafik eller tillfällig. Jämfört med godstransport, eller till och med linjetrafik (planerad) persontransport, har tillfälliga persontransporter särskilda egenskaper (t.ex. hög säsongsbetoning) och behov i samband med förarens arbete (t.ex. för att tillgodose oförberedda och oplanerade/oväntade behov hos passagerarna och deras turistprogram).

Förordningen blev föremål för en efterhandsutvärdering¹ som genomfördes 2017 som en del av programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (Refit). I efterhandsutvärderingen drogs i huvudsak slutsatsen att vissa av reglerna om hur raster och viloperioder ska organiseras kanske inte lämpar sig för sektorn för tillfälliga persontransporter på grund av särskilda önskemål från passagerarna. I konsekvensbedömningen har följande två huvudproblem identifierats i) oförmåga att organisera effektiv och högkvalitativ tillfällig busstrafik, och ii) otillräckliga arbets- och körvillkor för förare som utför tillfälliga busstransporter. De identifierade problemen finns i hela EU.

Vad vill man uppnå?

Initiativet syftar till att i) säkerställa effektiv och högkvalitativ tillfällig busstrafik, och ii) förbättra arbets- och körvillkoren för förare, bland annat genom att minska stress och trötthet hos förare vid tillfälliga busstransporter. De särskilda målen är att i) säkerställa en mer flexibel fördelning av raster och viloperioder, och ii) främja likabehandling av internationella och nationella tillfälliga persontransporter.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?

I avsaknad av ändringar av förordning (EG) nr 561/2006 kommer de identifierade problemen sannolikt att kvarstå, vilket äventyrar konkurrenskraften och arbetsvillkoren för den tillfälliga busstransportsektorn. De identifierade problemen finns i hela EU och har samma bakomliggande orsaker. Det krävs därför åtgärder på EU-nivå för att säkerställa goda arbetsvillkor för förare, förbättra trafiksäkerheten och förhindra snedvridning av konkurrensen på den europeiska marknaden.

I efterhandsutvärderingen 2017 konstaterades att det finns ett EU-mervärde och positiva resultat i hela EU till följd av en harmonisering av minimikraven på arbetsvillkor för förare och transportörer som bedriver nationell och gränsöverskridande transportverksamhet i EU. Åtgärder på EU-nivå skulle bidra till att uppnå lämpliga regler för sektorn för den tillfälliga persontrafiken på väg och även bidra till att minska bristen på förare. Åtgärder på EU-nivå förväntas gynna transportföretag inom rese- och turismbranschen. Det kommer att göra det möjligt för transportörer och förare att organisera transporter på ett effektivare sätt och samtidigt i) säkerställa höga standarder för förarnas arbetsvillkor, och ii) tillämpa de befintliga reglerna på ett effektivt och konsekvent sätt över gränserna.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Tre alternativ (A, B och C) har utformats för att hantera de bakomliggande orsakerna till problemen. Alla politiska alternativ hanterar de problem som identifierats, men de varierar i fråga om i) den flexibilitet som medges för regler om raster, ii) kriterierna för att skjuta upp dygnsvilan, och iii) behovet av anpassningsbara veckovilor. Alla alternativ tar hänsyn till förhållandet mellan raster/viloperioder och transporteffektivitet, arbetsvillkor och trafiksäkerhet.

Alternativ A ger begränsad flexibilitet när det gäller raster, vilket gör det möjligt för förare att dela upp sina raster i perioder på 15 och 30 minuter eller i 15 minuter. Det gör det också möjligt för förare att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag är bara möjliga en gång under en resa på minst åtta dagar. Alternativ A anpassar också reglerna för tillfälliga busstransporter som tillhandahålls i en enda medlemsstat till internationell trafik som korsar två eller

¹ SWD(2017) 184 final, finns på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

flera medlemsstater, genom att också tillåta att veckovilan skjuts upp med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder för transporter som tillhandahålls inom en enda medlemsstat (den så kallade tolvdagarsregeln). Tolvdagarsregeln är för närvarande bara tillämplig på sådana transporter som tillhandahålls internationellt, dvs. när transporten omfattar två eller flera medlemsstater.

Alternativ B gör det möjligt för förare att dela upp sina raster på ett helt flexibelt sätt. Det gör det också möjligt för förare att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag är bara möjliga två gånger under en resa på minst åtta dagar. Alternativ B gör det också möjligt för förare som utför transporter under minst åtta dagar att fördela sin veckovila under tio på varandra följande veckor.

Alternativet C gör det möjligt för förare att dela upp sina raster på ett helt flexibelt sätt. Det gör det också möjligt för förare att skjuta upp inledningen av sin dygnsvila med en timme när den totala dagliga körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar, eller att skjuta upp dygnsvilan med två timmar när den totala dagliga körtiden inte överstiger fem timmar. Dessa undantag är möjligtvis obegränsade i fråga om hur många gånger de skulle kunna tillämpas under en resa på minst åtta dagar. Alternativ C tillåter också tillfällig nationell persontrafik att nyttja undantaget på tolv dagar och upphäver villkoret om en enskild transport, som avses i artikel 8.6a i förordning (EG) nr 561/2006, och skyldigheten att ta två normala veckovilor efter att ha nyttjat undantaget på tolv dagar

Alternativ A valdes som det rekommenderade alternativet, eftersom det är mer effektivt när det gäller att uppnå de politiska målen än alternativen B och C. När det gäller effektivitet visar alternativen C och B ett bättre kostnads–nyttoförhållande. Detta återspeglar dock inte de positiva effekterna av alternativ A på arbetsvillkoren, som inte kunde kvantifieras.

Alternativ A skulle hantera de problem som de nuvarande reglerna orsakar för arbetsvillkoren, samtidigt som kompenserande åtgärder vidtas för att minska riskerna. Alternativ A förväntas därför ha en positiv inverkan på arbetsvillkoren. Alternativen B och C skulle också hantera dessa problem, men skapa nya situationer som förväntas få negativa konsekvenser för arbetsvillkoren. Mer specifikt skulle förlängningarna av arbetscykeln kunna användas ofta i alternativen B och C, vilket innebär att inverkan på arbetsvillkoren skulle bli negativ. Alternativen B och C skulle också innebära betydande ändringar av reglerna om veckovila, vilket skulle få negativa konsekvenser för arbetsvillkoren som mer än väl uppväger eventuella fördelar genom att föraren ges ökad självständighet och frihet att styra sitt arbete och bestämma arbetsbördan.

Vidare är alternativ A det mest förenliga med målen i förordning (EG) nr 561/2006 om att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika transportsätt för landtransporter, särskilt likabehandling av internationell och nationell tillfällig trafik och att förbättra arbetsvillkoren. Det är också det som bäst överensstämmer med jämställdhetsmålet (om än i mindre utsträckning). Alla alternativ uppfyller subsidiaritetskravet. Alla alternativ anses också vara proportionerliga.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

Det rekommenderade alternativet (alternativ A) stöds av vägtransportörer, näringslivsorganisationer och förare som är egenföretagare, eftersom det kommer att i) möjliggöra flexibla regler för att organisera effektivare transporter av hög kvalitet, och ii) säkerställa lika behandling av alla transportörer av tillfälliga persontransporter i hela EU. Dessa berörda parter skulle dock vara mer positiva till alternativ C, som skulle generera de största ekonomiska fördelarna. Fackföreningar, anställda förare och myndigheter var mycket mindre positiva till alternativen C och B, och motsatte sig inte de åtgärder som ingår i alternativ A lika mycket.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Det rekommenderade alternativet förväntas leda till ekonomiska fördelar (i form av kostnadsbesparingar till följd av flexibla regler) och socialt skydd (i form av förbättrade arbetsvillkor för förare). Detta förväntas i synnerhet ha en positiv inverkan på kvaliteten på tillfälliga persontransporter och på lika behandling av alla transportörer som bedriver tillfällig persontrafik (dvs. tillhandahåller både internationella och nationella transporter). Miljökonsekvenserna bedömdes vara svagt positiva men kunde inte kvantifieras.

För **transportörer** som bedriver tillfällig busstransport förväntas det rekommenderade alternativet leda till justerade kostnadsbesparingar på mellan 106,4 miljoner euro och 141,9 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot (i 2021 års priser), tack vare i) mer flexibla regler om raster och viloperioder, och ii) en utvidgning av tolvdagarsregeln till att omfatta transportörer som bedriver tillfällig nationell persontrafik.

För **förare** förväntas det rekommenderade alternativet leda till förbättrade arbetsvillkor och underlätta efterlevnaden av reglerna, vilket leder till minskad stress och trötthet hos förarna och indirekt till ökad trafiksäkerhet.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet? (Om det inte finns ett sådant alternativ anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen.)

Det rekommenderade alternativet ändrar inte arrangemangen för tillämpning och rapportering om efterlevnad av reglerna.

Det rekommenderade alternativet innebär smärre justeringar som kräver att medlemsstaternas myndigheter sätter sig in i ändringarna. Dessa engångskostnader för medlemsstaternas myndigheter uppskattas till ungefär 5,4 miljoner euro jämfört med referensscenariot under 2025 (i 2021 års priser).

För tillfälliga busstrafiktransportörer uppskattas dessutom de justerade engångskostnaderna för att sätta sig in i de nya reglerna till 0,6 miljoner euro jämfört med referensscenariot under 2025 (i 2021 års priser). Med tanke på besparingarna av de justerade kostnaderna uppskattas dock nettokostnadsbesparingarna för busstrafiktransportörer till mellan 105,8 miljoner euro och 141,3 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Konsekvenserna för små och medelstora företag förväntas bli positiva. Det rekommenderade alternativet förväntas leda till nettokostnadsbesparingar för tillfälliga busstrafiktransportörer som uppskattas till mellan 105,8 miljoner euro och 141,3 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 i förhållande till referensscenariot. Med tanke på de små och medelstora företagens stora andel av den tillfälliga busstransportmarknaden förväntas en betydande andel av dessa nettokostnadsbesparingar tillfalla små och medelstora företag, även om det inte fanns några uppgifter som gjorde det möjligt att identifiera de små och medelstora företagen.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Det rekommenderade alternativet innebär smärre justeringar för medlemsstaternas myndigheter att bekanta sig med. Engångskostnaderna för medlemsstaternas myndigheter uppskattas till 5,4 miljoner euro i förhållande till referensscenariot under 2025 (i 2021 års priser).

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Positiva effekter förväntas för den inre marknaden och konkurrensen. Dessutom kommer höga arbetsstandarder och säkerhetsnivåer att upprätthållas i hela EU.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen. Den föreslagna flexibiliteten för raster och viloperioder samt anpassningen av tolvdagarsregeln till nationell trafik kommer att leda till bättre verksamhetsresultat och transporteffektivitet samt till bättre arbetsvillkor för förare. Kostnaderna för genomförandet av åtgärderna i det rekommenderade alternativet är mycket begränsade, särskilt jämfört med de nettokostnadsbesparingar som dessa kan ge.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka genomförandet och effektiviteten av förordning (EG) nr 561/2006 på grundval av de rapporter som medlemsstaterna lämnar in i enlighet med artikel 17 i förordningen. Dessutom kommer konsekvenserna av initiativet att övervakas med hjälp av Eurostat och/eller särskilda undersökningar.