

Effekten av författningarna inom vägtransportbranschen

En undersökning ur chaufförens och åkarens synvinkel

Heidi Näsman

Examensarbete för tradenomexamen
Utbildningsprogrammet för företagsekonomi
Vasa 2016



EXAMENSARBETE

Författare: Heidi Näsman
Utbildningsprogram och ort: Företagsekonomi, Vasa
Inriktningsalternativ: Internationell handel
Handledare: Linda Jönn

Titel: *Effekten av författningarna inom vägtransportbranschen - En undersökning ur chaufförens och åkarens synvinkel*

Datum 18.2.2016

Sidantal 56

Bilagor 1

Abstrakt

Det här lärdomsprovet behandlar en del av det reglemente som finns inom vägtransportbranschen och specifikt lastbilsförare och åkare syn på denna. Med det här lärdomsprovet vill jag visa hur vardagsbekymren ser ut för en lastbilschaufför eller en åkare.

Lärdomsprovet uppmärksammar hur en nödvändig bransch kan formas till att bli olönsam för dess branschmän och -kvinnor, tack vare en alltför stor mängd lagstiftning och regleringar. Reglementen är i sig förståeliga, men tillsammans med branschens andra reglementen bildar de en icke-genomförbar illusion.

Arbetets första del beskriver den lagstiftning och de förordningar jag har valt att ta fasta på i detta lärdomsprov. Den andra delen av arbetet består av en undersökning i form av fem intervjuer som gjorts med lastbilsförare och åkare för att kunna reflektera över reglementets verkliga resultat. Tredje delen av arbetet består av en sammanfattning av intervjuresultaten samt mina fyra egna förändringsförslag.

Språk: svenska

Nyckelord: logistik, vägtransport, lastbil, lastbilschaufför, lagstiftning

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Heidi Näsman
Koulutusohjelma ja paikkakunta: Liiketalous, Vaasa
Suuntautumisvaihtoehto: Kansainvälinen kauppa
Ohjaaja: Linda Jönn

Nimike: *Maantiekuljetusalan lainsäädännön vaikutus - Tutkimus kuljettajan ja liikennöitsijän näkökulmasta*

Päivämäärä 18.2.2016

Sivumäärä 56

Liitteet 1

Tiivistelmä

Tämä opinnäytetyö käsittelee maantiekuljetusalan lainsäädäntöä, erityisesti kuorma-autonkuljettajien ja liikennöitsijöiden näkemyksiä siitä. Tällä opinnäytetyöllä tahdon näyttää millaisilta kuorma-autonkuljettajien ja liikennöitsijöiden arjen murheet näyttävät.

Haluan avata lukijan silmät ja saada tämän ymmärtämään, miten tarpeellisen alan voi mukauttaa kannattamattomaksi alan miehille ja naisille, ainoastaan liiallisilla lainsäädännöillä. Lainsäädännöt ovat itsessään ymmärrettäviä, mutta yhdessä alan muun lainsäädännön kanssa ne muodostavat harhakuva todellisuudesta. Tämä harhakuva on mahdoton toteuttaa.

Työn ensimmäinen osa kuvaa lainsäädäntöä, minkä olen valinnut ottaa huomion kohteeksi tässä opinnäytetyössä. Toinen osa sisältää tutkimuksen, joka koostuu viidestä haastattelusta. Nämä haastattelut olen tehnyt kuorma-autonkuljettajien ja liikennöitsijöiden kanssa saadakseni heidän näkemyksensä lainsäädännön merkityksestä. Kolmas osa koostuu haastatteluni vastauksien tiivistelmästä ja neljästä omasta parannusehdotuksestani.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: logistiikka, maantiekuljetus, kuorma-auto, kuorma-autonkuljettaja, lainsäädäntö

BACHELOR'S THESIS

Author: Heidi Näsman
Degree Programme: Business Administration
Specialization: International trade
Supervisor: Linda Jönn

Title: *The outcome of the constitution within the line of road transport – A review from truck drivers' and haulers' viewpoint*

Date 18 February 2016

Number of pages 56

Appendices 1

Summary

This bachelor's thesis discusses a part of the legislation, which exists within the line of road transport, especially the truck drivers' and haulers' view on it. With this thesis I want to implicate what the truck drivers' and haulers' everyday concerns look like.

I want this thesis to be an eye-opener for the reader and by clarifying how a prerequisite line of business can be made unprofitable, only because of an excessive amount of legislation. Laws, which separately are understandable, but along with the rest of the legislation within the line of business become an unfeasible illusion of the reality.





The first part of this thesis contains a description of the part of the legislation I have chosen to discuss. The second part includes five interviews, which I have made with truck drivers and haulers in order to be able to consider the real results of the existing legislation. The third part of this thesis consists of a summary of my interviews as well as four improvement suggestions of my own.

Language: Swedish

Key words: logistic, cargo, truck, trucking, truck driver, legislation

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte.....	1
1.2	Metod.....	2
1.3	Problemområde och avgränsning.....	2
2	Vägtransport.....	2
2.1	Inrikestransporter.....	3
2.2	Utrikestransport.....	3
2.3	Tredjelands transport.....	3
2.4	Cabotage.....	4
3	Att arbeta inom vägtransportbranschen.....	5
3.1	Åkaren.....	6
3.2	Chauffören.....	7
4	Yrkeskompetens.....	8
4.1	Tillämpning.....	8
4.2	Utbildning.....	9
4.3	Var gäller yrkeskompetensen.....	9
5	Sociallagstiftning på vägtransportområdet.....	10
5.1	Tillämpningsområde.....	11
5.2	Kör- och vilotider.....	11
5.2.1	Förare.....	12
5.2.2	Körtid.....	12
5.2.3	Daglig körtid.....	12
5.2.4	Körperiod.....	12
5.2.5	Rast.....	13
5.2.6	Vila.....	13
5.2.7	Dygnsvila.....	13
5.2.8	Veckovila.....	14
5.2.9	Vecka.....	14
5.2.10	Annat arbete.....	15
5.2.11	Multibemanning.....	15
5.3	Undantag och special överenskommelser.....	15
5.3.1	AETR.....	16

5.3.2	Undantag gällande alla medlemsländer i EU	16
5.3.3	Övriga undantag som tillåts i Finland.....	17
6	Färdskrivare	18
6.1	Analog färdskrivare	19
6.2	Digital färdskrivare	20
6.3	Färdskrivarens symboler.....	21
6.3.1	 Körtid	22
6.3.2	 Annat arbete	22
6.3.3	 Rast eller vila	22
6.3.4	 Tillgänglighet	22
7	Empiriska delen	24
7.1	Undersökningsmetod	24
7.2	Förverkligande	24
8	Intervju med Mathias Bergfors.....	25
9	Intervju med Karl-Anton Stenholm.....	30
10	Intervju med Håkan Almén	34
11	Intervju med Ulf Bergfors	40
12	Intervju med Harry Stenholm.....	43
13	Resultat	49
13.1	Intervjuanalys.....	49
13.2	Förslag på förändring.....	53
13.2.1	Förändringsförslag nummer 1	53
13.2.2	Förändringsförslag nummer 2	53
13.2.3	Förändringsförslag nummer 3	54
13.2.4	Förändringsförslag nummer 4	55
14	Avslutning	56
	Källförteckning.....	57
	Tryckta källor.....	57
	Elektroniska källor	57
	Finlands författningssamling	58
	Europas författningssamling.....	58

Bilagor

Bilaga 1

Intervjufrågor

Förord

Redan när jag påbörjade mina studier vid Yrkeshögskolan Novia, hösten 2013, visste jag vilket ämnesområde som intresserade mig mest, ett ämnesområden som fortfarande är för mig det intressantaste, nämligen logistiken. Det innebar att jag tidigt hade ett ämne att fokusera mina studier, samt mitt lärdomsprov, kring.

Eftersom jag har lastbilschaufförer inom familjen, vet jag hur svårt det är att få ihop det med alla bestämmelser om kör- och vilotider, att utländska chaufförer anses ha det lättare och att man anser att branschen inte längre är lika lönsam som den varit och kunde vara. Tack vare de egna erfarenheterna över chaufförernas frustrationer kring och bekymmer över hur man skall köra lagligt och samtidigt generera så hög vinst som möjligt, samt det egna personliga intresset för branschen, gjorde det till ett enkelt val när ämnesområdet för lärdomsprovet skulle bestämmas.

Lärdomsprovet har skrivits under vintern 2015-2016 och några större hinder har jag inte stött på. Skrivprocessen har varit givande och intressant, främst tack vare respondenternas minnen, åsikter och erfarenheter jag har fått ta del av.

Jag vill slutligen rikta ett stort tack till respondenterna: Mathias Bergfors, Ulf Bergfors, Håkan Almén, Karl-Anton Stenholm och Harry Stenholm som tog sig tid att ställa upp på en intervju. Jag vill tacka min handledare Linda Jönn som hjälpt och stöttat mig under skrivandets gång. Dessutom vill jag också passa på att tacka mina nära och kära som stöttat och uppmuntrat mig i mitt skrivande.

Jag hoppas nu att lärdomsprovet skall vara en intressant läsning för alla branschintresserade!

Västerhankmo 18.2.2016

Heidi Näsman

1 Inledning

Att transportera gods längs landsvägarna, med lastbil, är det vanligaste sättet att transportera gods på. Trots detta har branschen förändrats på den senaste tiden och såsom övriga världen, känner även transportbranschen av förändringarna i världsekonomin. Detta har gjort att transportbranschen blivit en allt mer oviss och osäker bransch.

Det finns flera olika aktörer inom branschen för vägtransport, vilka alla spelar en betydande roll för att få godset levererat från punkt A till punkt B, vid rätt tidpunkt, till rätt pris och dessutom utan att godset förändras eller förstörs. I det här arbetet fokuserar jag på chauffören och åkaren, samt deras ställning och funktion i leveranskedjan.

Tidigare i historien kunde man som lastbilschaufför och lastbilsåkare köra gods, så mycket man orkade, för att tjäna in så mycket pengar man bara hann med. Nackdelen då var att som lastbilschaufför var du nära inpå aldrig hemma. Arbetsdagarna blev längre än ofattbara, men inkomsten visade sig då från den bättre sidan också.

Idag är Finland medlem i Europeiska Unionen, sedan 1995, vilket det i sig självt, men även tidens utveckling, har förändrat branschen för godstransport längs landsvägarna. Idag finns bestämmelser och förordningar angående det mesta, vilka är tillför att främja hälsa och välbefinnande, samt för att minimera risker och skador. Dessutom vill man ge alla samma förutsättningar, genom att jämställa konkurrensen. Många gånger anser finländska chaufförerna och åkarna att detta sätter stopp för branschens lönsamhet. Om det stämmer och vilka exakta åsikter som finns bland dagens chaufförer och åkare, det ska jag i det här arbetet ta reda på.

1.1 Syfte

Syftet med det här arbetet är att ta reda på hur förordningarna och bestämmelserna för godstransporter längs vägarna påverkar branschen, sett ur branschmännens synvinkel. Jag vill också ta reda på hur förarna och åkarna inom vägtransportbranschen ser på branschens utveckling, samt hur man kunde förbättra branschförutsättningarna för att göra det mera jämlikt och för att råda bot på den svarta marknaden som råder med ökad billig, utländsk arbetskraft.

1.2 Metod

Jag har valt att använda mig av en kvalitativ forskningsmetod, eftersom jag anser att den ger en bättre och bredare syn på min undersökning, eftersom jag kommer att använda mig av intervjuer för att få svar av branschmännen. Med hjälp av intervjuer har jag möjlighet att få fram fler nyanser av åsikter och det är svårare att frågorna och svarsalternativen för entydiga och riktade.

1.3 Problemområde och avgränsning

Det här arbetet har avgränsats för att tänga enbart synen på branschens bestämmelser och på dess utveckling hos åkaren och föraren. I det här arbetet har jag valt att inte ta med någon politisk syn i frågan. Istället har jag låtit åkarna och förarna få berätta fritt vad de anser gällande rådande bestämmelser.

2 Vägtransport

Vägtransporter är det viktigaste och det mest använda transportsättet i Finland. Tack vare vägtransporter, med hjälp av långtradare och lastbilar kan gods fraktas snabbt, smidigt och enkelt från en dörr till en annan. Enligt Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg (kapitel 3.1.1), motsvarar vägtransporterna mer än 70 % av alla inlandstransporter, mätt i tonkilometer. Detta faktum har förblivit relativt oförändrat under det senaste årtiondet. Dock har den senaste ekonomiska krisen haft en betydande påverkan på vägtransporterna av gods i Europa.

Med godstransport på väg menas såväl inrikes- och utrikestransporter, som tredjelands transporter och cabotage. Europakommissionen skriver i sin statistikrapportering om varutransporter på väg (kapitel 3.1.1 & 3.1.2) att när in på två tredjedelar av de totala vägtransporterna av gods, genomförs av inhemska vägtransportörer. För att mäta utländska transportföretagens andel av den nationella marknaden, räknar man cabotagetransporternas marknadsandel, vilken år 2012 var 2,3 %. Andelen cabotagetransporter har dock ökat under

senare tid, synnerligen efter att övergångsbegränsningarna hävts för transportföretag från de länderna som anslöt sig till EU åren 2004 och 2007.

I detta kapitel kommer dessa fyra typer av transporter, inrikes- och utrikestransporter, tredjelandstransporter, samt cabotage, att definieras, eftersom de är av betydelse i den empiriska undersökningen.

2.1 Inrikestransporter

Lena Sisula-Tulokas definierar i sin bok *Kuljetusoikeuden perusteet* (2007, s. 162), inrikestransporter som transporter vilkas avgångs- och destinationsort båda befinner sig innanför det finska rikets gränser. I sådana fall där transporten tillfälligt överskrider landets gränser, förändrar inte transportens natur, såvida godset lossas i Finland.

2.2 Utrikestransport

En utrikestransport är motsatsen till en inrikestransport. Detta innebär att en utrikestransport förflyttar gods från ett land till ett annat. Avgångs- och destinationsorterna är såtillvida i separata länder och man importerar eller exporterar gods. Vid transporter inom EU handlar det om gemenskapsintern handel.

2.3 Tredjelandstransport

Inom godstransport på väg avses transport till tredje land, en så kallad tredjelandstransport, en transport mellan två länder, medan fordonets registreringsland är ett tredje land. Detta skriver trafiksäkerhetsverket i Finland på sin hemsida. (Trafi, u.å.).

2.4 Cabotage

Enligt Lag om kommersiell godstransport på väg (21.7.2006/693) avses med cabotage (§2, mom. 16), en nationell transport, som tillfälligt bedrivs för någon annans räkning mot ersättning, vilken utförs av utländska transportföretag, i enlighet med EU:s förordning om tillstånd för godstrafik.

Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (mom. 15), redogör att genom cabotagetransporter tillhandahåller transportföretag tjänster i en medlemsstat där de inte är etablerade. Dessa skall inte förbjudas så länge de inte genomförs på ett sätt som genererar en kontinuerlig eller permanent verksamhet i medlemsstaten.

Den allmänna principen för cabotagetransporter innebär att varje transportföretag, som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg, vilka dessutom besitter gemenskapstillstånd samt vars förare – om denne är en medborgare i tredjeland, besitter ett förartillstånd, skall ha rätt att, enligt förordning nr 1072/2009 utförd av Europaparlamentet och Rådet (kap. 3, artikel 8, mom. 1 & 2), utföra cabotagetransporter. Ett transportföretag som har rätt att utföra cabotagetransporter i en värdmedlemsstat, har rätt att med samma fordon utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last, vilken gäller en cabotagetransport som utförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten, bör ske inom sju dagar från den sista lossningen av last, vilken gäller den ingående internationella transporten.

Cabotagetransporterna är svåra att kontrollera, vilket innebär att eventuellt fusk samt missbruk av dessa, är svåra att bevisa. Sedan några år tillbaka har Henrik Sternberg, som är transportforskare vid Lunds Universitet, undersökt och kartlagt cabotagetransporter i Skandinavien. Enligt undersökningens hemsida är undersökningens syfte att: *”ta fram oberoende fakta på internationella godstransporter som utförs i Skandinavien. Detta för att skapa kunskap för samhället, beslutsfattare, myndigheter och framtida forskning.”* (Cabotagestudien, u.å.).

Undersökningens resultat är entydiga och stämmer väl överens med diskussionerna gällande cabotagetransporternas missbruk av utländska chaufförer. Diskussioner och rykten, vilka länge

funnits inom vägtransportbranschen har bevisats sanna genom Cabotagestudien. Detta rapporterar Sveriges Television Aktiebolags (SVT) reporter Tobias Ligneman i artikeln Utbrett fusk bland utländska lastbilschaufförer, 9 juni 2013. (Ligneman, 2013).

3 Att arbeta inom vägtransportbranschen

Det finns flera olika aktörer inom branschen för vägtransport, vilka alla spelar en betydande roll för att få godset levererat från punkt A till punkt B, vid rätt tidpunkt, till rätt pris och dessutom utan att godset förändras eller förstörs. I det här arbetet fokuserar jag på chauffören och åkaren, samt deras ställning och funktion i leveranskedjan. Det är därför jag kommer att fokusera på enbart dessa två aktörer och behandla dem mer ingående.

Kuljetusoikeuden perusteet är en bok skriven av Lena Sisula-Tulokas 2007, där Sisula-Tulokas menar att lagstiftningen angående vägtransport utvecklades så sent som på 1970-talet. (Sisula-Tulokas, 2007, s. 161) Det här är en lagstiftning som ständigt föråldras och förnyas. I och med medlemskapet i EU, där Finland gick med 1995, har lagstiftningen utökats för att gälla hela EU och därigenom har även lagstiftningen ökat i Finland. Idag ställs omfattande krav på såväl åkaren, som på föraren. Dessa krav är tillför att göra det säkrare för både åkaren och föraren, men även också för andra medtrafikanter. Dessutom blir konkurrensen mer jämlik och man strävar efter att skydda och värna om miljön.

Tyvärr råder en snedvriden konkurrens inom vägtransportbranschen idag, något som på senare tid även fått stor publicitet i medierna. Den snedvridna konkurrensen grundar sig i att utländska chaufförer kommer till Norden för att arbeta, men tvingas arbeta långa, olagliga perioder för minimala löner och omänskliga förhållanden. Flera undersökningar har gjorts i ämnet, varav några omnämns i Tobias Lignemans artikel Utbrett fusk bland utländska chaufförer, skriven 9 juni 2013. I artikeln omnämns såväl Cabotagestudien (omnämns även i kapitel 2.4 i detta arbete), som undersökningar svenska Uppdrag Granskning, i programmet 20 mars 2013 – ”Svenska vägar, utländska chaufförer”, har gjort.

I artikeln får man läsa om Henrik Sternbergs konstaterande, att de utländska bilarna inte kontrolleras, samt att de är en trafikfara eftersom bilarna bland annat har släta däck och bromsar

som inte fungerar. Stenberg menar att det drabbar hela åkerier. Enligt artikeln menar han att: *”När det gäller åkerier, så är deras problem att ett åkeri som betalar skatt och arbetsgivaravgift i Sverige, har ingen möjlighet att konkurrera mot aktörer som inte håller sig till de regler som gäller.”* (Ligneman, 2013).

Den snedvridna konkurrensen och fuskets inom branschen har inspirerat mig i detta arbete, vilket leder till att dessa faktum omnämns ett flertal gånger genom hela arbetet.

3.1 Åkaren

Åkaren är den person som innehar ett tillstånd för att få äga en lastbil, som används för kommersiell godstrafik, det vill säga att den används för att inbringa vinst för ägaren. Det finns många krav innan man har rätt att bli åkare och idka kommersiell godstrafik enligt Lag om kommersiell godstransport på väg (21.7.2006/693).

En åkare bör ha genomgått en trafikföretagarkurs, samt ha fått godkänd examen, innan denne kan idka kommersiell godstrafik. Förutom att bli godkänd i trafikföretagarkursen bör personen dessutom anses ha gott anseende för att få trafiktillstånd, vilket även det krävs för att få trafikera kommersiellt. För att få köra internationella landsvägstransporter krävs gemenskapstillstånd, och i vissa fall ett tillstånd för tredjelandstransport. Dessa tillstånd ansöker åkaren om och när denne beviljats tillstånd får denne med gemenskapstillstånd trafikera, såväl inrikes, som utrikes och med tillstånd för tredjelandstransport får åkaren trafikera i ett tredje land.

Utöver godkänd trafikföretagarexamen och trafiktillstånd, krävs det att trafikidkaren kan bevisa sin solvens. Att vara solvent innebär att den som innehar trafiktillståndet kan förmå att förverkliga sina förpliktelser samt att denne påvisar att denne har tillfredsställande ekonomiska resurser att inleda och sköta trafik på ett ändamålsenligt sätt.

Enligt lag om kommersiell godstransport på väg (21.7.2006/693, kapitel 4) är dessa de krav som enbart ställs på åkaren för att denne skall få idka kommersiell godstrafik. Förutom ovannämnda krav, ställs samma krav på åkaren som på chauffören, för att åkaren skall ha rätt att köra fordonet.

3.2 Chauffören

Föraren, eller chauffören, är en person som har rätt att föra fram ett fordon av klass C1, C, C1E eller CE för yrkesmässigt bruk. För att få köra ett fordon som berättigas i ovannämnda körkortsklasser i kommersiell godstrafik, krävs det att föraren innehar förutom körkort, också yrkeskompetens samt färdskrivarkort.

Det finns fyra olika körkortsklasser som gäller för olika typer och kombinationer av lastbilar och släp. Med ett C1 körkort får föraren framföra en lastbil, alternativt ett annat fordon, vars totalmassa överstiger 3 500 kg – dock inte över 7 500 kg, eller att fordonet innehar plats för högst åtta personer utöver föraren. Till denna körkortskategori hör också sådana fordonskombinationer där dragbilen hör till kategorin och där släpfordonets totalmassa inte överstiger 750 kg. Ett körkort i kategorin C, ger föraren rätt att köra ett fordon liknande det som C1 gav rätt till, men med ett C körkort får föraren rätt att köra en lastbil med en totalmassa som överstiger 3 500 kg, utan övre gräns, eller ett annat fordon med högst åtta sittplatser förutom föraren. Släpfordonet får i den här klassen inte heller överstiga 750 kg. Med C körkort får man dessutom framföra en trafiktraktor.

Ett körkort i klassen C1E ger föraren rätt att köra en lastbil eller annat fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kg, men är högst 7 500 kg eller med åtta sittplatser utöver föraren, samt fordonskombinationer där dragbilens totalmassa uppgår till högst 7 500 kg och fordonskombinationens totalmassa är maximalt 12 000 kg. Här får släpfordonets totalmassa inte överskrida dragbilens egenmassa. I situationer där dragbilen tillhör kategori C1 eller C, men släpfordonets vikt är större än i tidigare nämnda fall, alternativt där fordonskombinationens totalmassa överstiger 12 000 kg, krävs det att föraren innehar ett körkort av klassen CE.

Ytterligare information om yrkeskompetens och färdskrivarkort, finns i kapitel fyra, respektive kapitel sex.

4 Yrkeskompetens

Yrkeskompetensen går parallellt med körrätten hos en förare, men är inte detsamma. Från och med den 10 september 2009 är det krav på att alla finländska förare bör inneha giltig yrkeskompetens för att få framföra en lastbil eller en fordonskombination, vilken består av en lastbil samt ett släpfordon.

Trafiksäkerhetsverket i Finland, Trafi, framhäver att syftet med yrkeskompetensen är att främja hälsan och säkerheten för anställda inom transportbranschen och vägtrafikanterna, samt att dessutom gynna miljön. Utbildningen för yrkeskompetens skall öka förarnas sakkunskap, vilket i sin tur ökar transporternas och tjänsternas kvalitet, samt att utbildningen erbjuder förarna möjlighet till att förbättra arbets säkerheten. (Trafi, u.å.).

4.1 Tillämpning

Enligt Lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (16.3.2007/273) tillämpas krav på yrkeskompetens av medborgare i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-stat), samt av medborgare i andra länder som är anställda i ett företag eller anlitas som förare av ett företag som etablerat sig i en EES-stat (§2, mom. 1 & 2).

Förare, vilka erhållit körkort för lastbil samt fordonskombinationer innan den 10 september 2009, anses genom körrätten ha yrkeskompetens. För att den här yrkeskompetensen skall fortsätta gälla för dessa förare, krävs en fortutbildning, vilken bör vara genomförd inom fem år. Förare, som erhållit sin körrätt för lastbil eller fordonskombinationer avsedda för godstransport efter den 10 september 2009, bör genomgå en grundläggande yrkeskompetensutbildning, innan denne erhåller rätten att framföra lastbil för kommersiellt bruk. (Trafi, u.å.).

4.2 Utbildning

Trafiksäkerhetsverket i Finland, Trafi, framför på sin hemsida, att utbildningen för grundläggande yrkeskompetens är i regel 280 timmar, men kan avkortas till 140 timmar, beroende på förarens ålder. För att sedan bibehålla yrkeskompetensen krävs att föraren avlägger fortbildning på 35 timmar, det vill säga fem fortbildningsdagar på minst sju timmar per dag, under en tidperiod på fem år. Fortbildningen kan avläggas i perioder. Det föreligger endast ett obligatoriskt ämne för fortbildningen, vilket är förutseende och ekonomisk körning. (Trafi, u.å.).

4.3 Var gäller yrkeskompetensen

Yrkeskompetenskraven för förare av lastbil eller fordonskombinationer bestående av lastbil samt släpfordon avsedda för godstransport, grundar sig på EU-direktiv och gäller alla förare inom EU och EES.

I artikeln Yrkeskompetensen måste kunna betygas även utomlands, publicerad i SKAL rf's medlemstidning, Kuljetusyrittäjä (nr 7, 2014) menar man att efter Europeiska Unionens utfärdande av direktivet gällande krav på yrkeskompetens, fastställdes en övergångsperiod på maximalt sju år, under vilken länderna skulle tillämpa direktiven i nationell lagstiftning. Efter direktivets ikraftträdande valde såväl Finland, som Sverige att utnyttja den maximala längden på övergångsperioden. Beroende på när fortbildningarna inleddes, blev det avvikelser länder emellan. I Finland påbörjades fortbildningarna 2007, medan man i Sverige påbörjade dessa år 2009, vilket ledde till att fortbildningarna skulle vara fullbordade 10.9.2014 i Finland och 10.9.2016 i Sverige.

Samtliga medlemsländer har förbundit sig att erkänna och acceptera de övriga medlemsländernas nationella övergångsperioder, alla medlemsländer förpliktar sig till att kontrollera yrkeskompetensen och förarna förväntas kunna påvisa sin yrkeskompetens i andra medlemsländer trots att deras nationella förfallodag kan avvika från den egna nationens. (SKAL rf, 2014).

5 Sociallagstiftning på vägtransportområdet

År 2005, miste totalt nästan 41 000 människor sina liv i vägtrafikolyckor inom gränserna för den Europeiska Unionen. Förutom denna stora mängd människor som miste livet, var även flera tusentals andra skadade. På grund av detta är en av Europeiska Unionens nyckelprioriteringar att göra Europas vägar säkrare att färdas längs med. Detta meddelade Europeiska Kommissionen i sin publikation *Road Transport Policy: Open roads across Europe* (2006, s. 6).

Nya lagstiftningen som utfärdades 2006 av Europaparlamentet och Europeiska Unionens Råd, skall enligt publikationen *Road Transport Policy* (s. 6) förbättra körvillkoren för hårt pressade lastbils- och bussförare. Därförutom skall antalet kontroller utförda på såväl europeiska förare, som på europeiska lastbilsfordon, öka. Kör- och vilotiderna för lastbilschaufförerna är följaktligen gjorda för att förbättra säkerheten, såväl för förarna, men även för omgivningen, samt för att få en mer jämlik och rättvis konkurrens.

År 2012 var antalet personer som mist livet i vägtrafikolyckor totalt omkring 28 000, vilket är en signifikant minskning sedan 2005. Dock skadades även runt 250 000 människor under samma år i vägtrafikolyckor. Fredrik Haglund, Europaportalens korrespondent i Bryssel skriver i sin artikel *Tretusen färre döda i europeisk trafik*, att denna siffra – 28 000, är enligt Europeiska Unionens transportkommissionär Siim Kallas, det lägsta antalet trafikdöda sedan rapporteringen påbörjats. Kallas kallar detta: ”*en milstolpe för trafiksäkerheten i Europa*”. (Haglund, 2013).

Europeiska Kommissionen har med hjälp av European Road Safety Observatory (ERSO) sammanställt statistik gällande antalet omkomna i trafikolyckor där tunga fraktfordon, här menas lastbilar, som väger över 3,5 ton, varit inblandade. Enligt denna statistik har andelen döda i trafikolyckor inom EU nästan halverats från år 2004 till år 2013. År 2004 omkom 7 826 personer i trafikolyckor, där ett tungt fraktfordon varit inblandat, medan det år 2013 var 4 021 personer. Utvecklingen kan påses i efterföljande Tabell 1.

Tabell 1. Antalet avlidna i trafikolyckor där ett tungt fraktfordon varit involverat 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EU	7 826	7 589	7 212	6 830	6 224	5 046	4 604	4 504	4 297	4 021

(ERSO, 2015)

5.1 Tillämpningsområde

Bestämmelserna angående lastbilsförarens kör- och vilotider är enhetliga inom Europeiska Unionen (EU) och det Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES). Enligt avtalen ansvarar varje medlemsland för att ändamålsenligt och regelbundet kontrollera, på såväl vägar som i företagens lokaler, att bestämmelserna följs. Detta skriver Arbetskyddsförvaltningen i sin publikation Bilförarens kör- och vilotider (2014, s.7).

Enligt huvudregel tillämpas förordningen om kör- och vilotider på godstransporter utförda på allmänna vägar om fordonets högst tillåtna vikt, inklusive släpvagn alternativt påhängsvagn, överstiger 3,5 ton.

Bestämmelserna tillämpas inte på specialfordon, vilka inte är avsedda för gods- eller persontransport, exempelvis betongpumpbilar eller lyftkranar som inte är avsedda för godstransport. (Arbetskyddsförvaltningen, 2014, s. 8)

5.2 Kör- och vilotider

I det här kapitlet definieras och redogörs kör- och vilotiderna angivna i Europaparlamentets och rådets förordning nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (3821/85 & 213/98) samt om upphävande av rådets förordning (3820/85) (artikel 4 & 6-8), samt delvis i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (artikel 4).

5.2.1 Förare

Föraren är den person som kör fordonet eller medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.2 Körtid

Den tid som registrerats som körning, vanligtvis automatiskt av färdskrivaren när fordonet är i rörelse, eller i sådana fall där färdskrivaren inte kan användas antecknas detta manuellt.

Under en vecka får den maximala körtiden inte överstiga 56 timmar, dock får den sammanlagda körtiden inte överstiga 90 timmar under de två på varandra följande veckorna. Dessutom får den genomsnittliga veckoarbetstiden inte överstiga 48 timmar. Förutsatt att den genomsnittliga veckoarbetstiden beräknat över fyra månader är 48 timmar per vecka, är det tillåtet att låta veckoarbetstiden uppgå till maximalt 60 timmar per vecka. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.3 Daglig körtid

Den sammanlagda körtiden antingen mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila, eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila.

Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar, med undantag för högst två gånger i veckan, under vilka körtiden får sträckas ut till tio timmar. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.4 Körperiod

Körperioden är den sammanlagda körtiden från att föraren börjar köra, efter en viloperiod eller rast, till dess att denne tar en rast eller viloperiod. Körperioden är tillåten att vara både oavbruten och avbruten.

En körperiod är maximalt fyra och en halv timme, vartefter föraren bör ta en sammanhängande rast på minst 45 minuter, förutsatt att föraren inte tar en viloperiod. Den 45 minuter långa rasten kan bytas ut mot en 15 minuters rast, vilken i ett senare skede efterföljs av en 30 minuters rast. De uppdelade rasterna fördelas över körtiden på ett sådant sätt att körperioden inte överstiger fyra och en halv timme. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.5 Rast

Tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete, samt vilken endast skall användas för återhämtning. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.6 Vila

En vila innebär en sammanhängande tidsperiod, under vilken föraren kan förfoga sin tid helt fritt. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.7 Dygnsvila

En dygnsvila består av antingen en normal dygnsvila eller en reducerad dygnsvila, under vilken föraren fritt kan disponera sin tid.

En normal dygnsvila består av minst elva sammanhängande timmar. Ett andra alternativ till normal dygnsvila kan bestå av två perioder, varav den första består av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden består av minst nio timmars sammanhängande vila.

En reducerad dygnsvila består av en viloperiod på minst nio men mindre än elva timmar. En förare får ha maximalt tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.

Föraren bör under varje 24-timmarsperiod, efter den föregående dygnsvilans eller veckovilans slut, påbörja en ny dygnsvila. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.8 Veckovila

En veckovila innebär en tidsperiod under veckan när föraren fritt kan disponera sin tid. Veckovilan består antingen av en normal veckovila eller en reducerad veckovila. En ny veckovila bör inledas senast efter sex stycken 24-timmarsperioder från och med slutet av den föregående veckovilan.

Den normala veckovilan utgör en sammanhängande viloperiod på minst 45 timmar, medan en reducerad veckovila innebär en viloperiod på mindre än 45 timmar, vilken kan förkortad till minst 24 timmars sammanhängande vila.

En förare skall under två på varandra följande veckor ta antingen två normala 45 timmars veckovilor, eller en normal veckovila samt en reducerad veckovila på minst 24 timmar. Efter den här tvåveckorsperioden, innan den tredje veckans slut, bör dock redueringen av veckovilan kompenseras med motsvarande sammanhängande vila. Kompensationen, vilken tas ut för reducerad veckovila, i form av vila bör tas ut i samband med en annan viloperiod på minst nio timmar.

En veckovila som påbörjas i en vecka och som fortsätter i på följande vecka, räknas enbart för en vecka, inte båda. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.9 Vecka

En tidsperiod som sträcker sig från kl. 00:00 på måndag till och med kl. 24:00 på söndag. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.10 Annat arbete

All annan verksamhet som ingår i arbetet, förutom körning, det vill säga lastning och lossning, hjälpa passagerare som stiger av eller på fordonet, samt rengöring och tekniskt underhåll. Detta arbete görs för endera för samma, alternativt för en annan arbetsgivare, inom eller utanför transportsektorn. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.2.11 Multibemanning

Fordonsbemanning där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två efterföljande perioder av dygnsvila eller mellan en period dygnsvila och en period veckovila. Det är inte obligatoriskt att fler än en förare närvarar under den första timmen av multibemanning, men är obligatorisk för den återstående perioden.

Förare bör ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den förgående dygnsvilan, alternativt veckovilan, vid multibemanning. (Europaparlamentets och rådets förordning 561/2006 & 2002/15/EG).

5.3 Undantag och special överenskommelser

Från uppgjorda regelverk har till dessa även stiftats undantag. I detta kapitel följer både undantag som gäller alla medlemsländerna i Europeiska Unionen eller som enbart råder i Finland, samt redogörelse för AETR-överenskommelsen.

Vid körning helt eller delvis utanför Europeiska Unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsrådet tillämpas AETR-reglerna för hela transporten, såvida transporten körs till, från eller genom ett land, vilket ingår i AETR-överenskommelsen. Landets egna bestämmelser gäller vid körning inom ett land, vilket inte är medlem i varken EU, EES eller AETR.

5.3.1 AETR

AETR är en överenskommelse om arbetsförhållanden för internationella vägtransporter. Denna tillämpas i de övriga länderna i Europa, vilka inte är medlemmar i EU eller EES, samt i vissa delar av Asien. Enligt Transportstyrelsens publikation Kör- och vilotider (2015) överensstämmer AETR-reglerna sedan september 2010 till största delen med det regelverk som gäller inom EU.

5.3.2 Undantag gällande alla medlemsländer i EU

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet definierar i artikel 3 de undantag inom Europeiska Unionen där förordningen inte tillämpas på vägtransporter.

Dessa undantag avser fordon som används för persontransporter i linjetrafik, såvida längden på linjen inte överstiger 50 kilometer, fordon vilkas högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen, samt fordon som ägs eller hyrs ut av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor, vilka ansvarar för upprätthållande av allmän ordning, gällande fordon som inte är försedda med förare, såvida transporten utförs enligt de uppgifter som påförts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll. Förutom dessa undantag, är förordningen inte gällande angående fordon, vilka används i nödsituationer eller beträffande räddningsarbete, samt specialfordon används för sjukvårdsändamål, inbegripet även fordon, vilka används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd. Specialfordon som används till bärgning, inom en radie på 100 km från fordonets stationeringsort gäller inte heller under förordningen. Likaså avses fordon, vilka prövas på väg i samband med ett tekniskt utvecklingsarbete, underhåll eller reparation, samt nya alternativt ombyggda fordon, vilka ännu inte tagits i bruk, gälla som undantag till förordningen om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. Förutom dessa, tillhör även fordon, alternativt en fordonskombination, med en högst tillåten vikt, vilken inte överstiger 7,5 ton, som används för icke-kommersiell transport av gods, samt kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon med stöd av lagstiftningen i den medlemsstat dessa körs och som används för icke-kommersiell transport av gods, alternativt personer.

5.3.3 Övriga undantag som tillåts i Finland

Enligt Förordningen om användning av fordon på väg (13.12.2007/1221) § 7 Undantag i fråga om användning av färdskrivare och körtider behöver artiklarna 5-9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 inte följas vid användning av fordon enligt följande:

- fordon, vilka används eller hyrs ut, utan förare, av företag som idkar jordbruk, trädgårdsodling, husdjursskötsel eller fiske, för körning innanför en krets på 100 km från gården, såvida fordonskörningen inte är förarens huvudsakliga uppgift, samt att man med fordonet i fråga, i liten utbredning transporterar egna varor vilka säljs på torg eller på en annan bestämd plats eller om transporten avser hästar som företaget självt har hand om
- fordon, alternativt fordonskombinationer, vars högsta tillåtna massa inte överstiger 7,5 ton, samt vilka används för postutdelning, i enighet med lagen om posttjänster eller för transporter av utrustning eller material som föraren har bruk för i sitt arbete, såtillvida att fordonen används inom en krets på 50 km från där företaget är beläget, samt att körningen av fordonet inte är förarens huvudsakliga uppgift
- fordon, som enbart används på öar med en areal på högst 2 300 kvadratkilometer, vilka dessutom inte är förenade med fastlandet med för motorfordonstrafik öppna broar, tunnlar eller vadställen
- fordon, vars användningsområde är övningskörning för erhållande av körkort, alternativt yrkeskompetensbevis, samt för examensavläggning, såvida fordonet inte är i användning för kommersiell transport
- fordon, vilka används vid underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, kontroll av vägar och vägunderhåll, insamlande och bortförande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, television- och radiosändningar, samt pejling efter televisions- och radiosändare och -mottagare.
- fordon, vilka används för icke-kommersiell trafik, med 10-17 sittplatser
- fordon utrustade i undervisningssyfte, där undervisningen sker medan fordonet förblir stillastående

- fordon avsedda för mjölkuppsamling från gårdsbrusenheter och för att lämna tillbaka mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder till gårdsbrusenheter
- fordon avsedda för transport av värdeföremål, alternativt pengar
- fordon, vilka används för transporter av djuravfall eller djurkadaver, vilka inte är avsedda som människoföda
- fordon, vilka enbart används på vägar inom knutpunktsanläggningar, såsom hamnar, järnvägsterminaler samt intermodala terminaler
- fordon, med vilka levande djur från gårdsbrusenheter transporteras till lokala marknader och vice versa, alternativt till slakterier, inom en krets på 50 km från gårdarna
- specialfordon, vilka används av nöjesparker samt cirkusar.

Förutom ovan nämnda undantag är det vid godstrafik även tillåtet att förlänga den dagliga körtiden med högst två timmar samt att den dagliga vilotiden får förkortas med högst en timme när det är frågan om bärgningstransporter, transporter vid företag som bedriver jordbruk, trädgårdsodling, uppfödning eller fiskeri vid torghandel eller vid hästtransport där företaget själv har hand om hästarna.

Vid transport av levande fiskar under perioden från och med den 15 april till den 30 juni, samt från den 15 augusti till den 31 oktober får avvikelser göras från förordningen om kör- och vilotider göras på ett sådant sätt att den maximala körtiden per dag förlängs med högst två timmar, den genomsnittliga veckokörtiden, vilken är 45 timmar, förlängs med högst tio timmar, samt att den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor förlängs med högst 20 timmar.

6 Färdskrivare

Färdskrivare bör enligt Rådet för Europeiska ekonomiska gemenskapen (EEG), förordning 3821/85 (artikel 3, mom. 1), finnas i alla fordon som omfattas av reglerna för kör- och vilotider inom EU. Dessutom används det digitala färdskrivarsystemet även i AETR-länderna.

Syftet med färdskrivare är att såväl föraren och företaget, som myndigheterna, skall kunna kontrollera att kör- och vilotiderna följs enligt angivna bestämmelser. För att läsa mer om vilka bestämmelser som gäller kör- och vilotider för lastbilsförare, se kapitel 5. Förutom att följa angivna bestämmelser, är syftet med färdskrivare även att förbättra förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten, samt att garantera jämlika konkurrensförutsättningar mellan olika transportföretag och transportformer.

Det finns två olika modeller av färdskrivare, en analog och en digital. Den äldre modellen, den analoga, registrerar kör- och vilotiderna på diagramblad mekaniskt, medan kör- och vilotiderna registreras digitalt på ett förarkort i ett fordon utrustat med digital färdskrivare. Den digitala färdskrivaren är obligatorisk i fordon avsedda för godstrafik, vilka registrerats första gången från och med den 1 maj 2006 och vilkas högsta tillåtna massa med släpvagn eller påhängsvagn överstiger 3,5 ton.

Eftersom båda modellerna fortfarande är i bruk, kommer jag i detta arbete att redogöra för vardera färdskrivarens funktion och användning, samt för eventuella för- och nackdelar.

6.1 Analog färdskrivare

Vid användning av en analog färdskrivare registreras kör- och vilotiderna på diagramblad. Föraren bör kontrollera att färdskrivaren visar rätt tid och att rätt diagramblad är insatt, innan denne påbörjar sin körning. Föraren ansvarar bland annat för att diagrambladen som används är hela och rena, att ett och samma diagramblad inte används längre än 24 timmar och att denne, vid en kontroll, kan uppvisa information om sina aktiviteter för dags dato och för körning de 28 föregående kalenderdagarna som omfattas av kör- och vilotidsförordningen. Dessutom skall föraren, ifall att färdskrivaren är tillfälligt ur funktion, själv anteckna tider för körning, tillgänglighet, annat arbete och rast eller vila, för att kunna bevisa detta vid eventuell kontroll. Ifall föraren byter fordon under dagen, kan denne fortsätta använda samma diagramblad, dock för högst tre byten på ett diagramblad, därefter krävs det att föraren påbörjar ett nytt.

På varje diagramblad bör framkomma förarens fullständiga för- och efternamn, start- och slutdatum, startort samt ort där körningen avslutades, kilometerställning vid såväl körningens

början, som vid dess avslut, förarens aktiviteter sedan dennes senast avslutade dygns- eller veckovila, samt fordonets registreringsnummer. Ifall föraren byter arbetsfordon under dygnet, skall på diagrambladets baksida antecknas tidpunkten när förarens började använda det nya fordonet och det nya fordonets registreringsnummer, kilometerställning vid start, samt kilometerställning vid körningens avslut. Detta informerar den svenska Transportstyrelsen om. (Transportstyrelsen, u.å.).

Det negativa med en analogisk färdskrivare är att vid flera stopp och kortare körningar blir det svårt för chauffören att hålla koll på sin kör- och vilotid. Dessutom blir diagrambladen lätt borttappade eller oläsbara, framför allt vid flera fordonsbyten, vilket leder till att chauffören då inte kan redovisa sin körning. (Transportstyrelsen, u.å.).

6.2 Digital färdskrivare

Från och med den 1 maj 2006 bör alla lastbilar som tas i bruk inom EU vara utrustade med digitala färdskrivare. Detta gäller de fordon som omfattas av EEG:s regler för kör- och vilotider. Dessutom används det digitala färdskrivarsystemet även i AETR-länderna.

Digitala färdskrivare samlar in information om förarens kör- och vilotider, vilka lagras på ett för föraren personligt färdskrivarkort, det vill säga ett förarkort. Den här informationen bör kopieras till arbetsgivaren, med intervaller på tre veckor från förarens förarkort och med två månaders intervall från färdskrivarens masslagringsminne. De nedladdade uppgifterna bör bevaras i företaget i ett år och skall användas till att vidareutveckla företagets verksamhet samt för att kontrollera att föraren tillämpar bestämmelserna om kör- och vilotider.

Varje transportföretag bör ha ett företagskort. Det är inte samma kort som det personliga förarkortet, vilket varje chaufför bör ha. Företagskortet låser den digitala färdskrivaren till endast det egna företagets bruk. Färdskrivaren låses när lastbilen tas i bruk av företaget, vilket gör att ingen utomstående, med undantag för polisen, kan komma åt och läsa uppgifterna i färdskrivarens minne. Det här gör man såväl för chaufförens personliga rättsskydd och för att säkra uppgifterna i färdskrivarens massminne, som för att personlig definiering av kör- och vilotider. Enda gångerna färdskrivaren låses upp, är när uppgifterna skall kopieras för företagets

lagring och slutligen när bilen säljs. Enligt en intervju med Petri Murto, chef för expertistjänster vid Finlands Transport och Logistik SKAL r.f., vilken publicerats i tidningen Kuljetusyrittäjä 6/14, är det flera transportföretag som inte använder sig av företagskortet, trots att det är en lagstadgad förpliktelse. Enligt Trafi är såväl förarkortet, som företagskortet är båda giltiga i fem år och bör därefter förnyas. (SKAL rf, 2014; Trafi, u.å.).

Innan föraren påbörjar sin körning bör denne kontrollera att färdskrivaren är inställd på rätt tid och i rätt land. Vartefter arbetsdagen fortlöper skall föraren aktivt använda sig av tidsgruppsväljaren och välja mellan de fyra tidskategorierna för att korrekt registrera sina kör- och vilotider. Se kapitel 6.2 angående färdskrivarens symboler, där de fyra tidskategorierna definieras.

Föraren ansvarar för att färdskrivaren och kortet används på rätt sätt och att dessa inte förstörs. Kortet skall, när det inte är i färdskrivaren, förvaras på ett sådant sätt att det inte utsätts för böjning, tryck eller att det kan ta skada på annat sätt. Föraren skall dessutom se till att det finns tillräckligt med färdskrivarpapper i färdskrivaren.

I sådana fall där färdskrivaren inte kan användas, till exempel om den är tillfälligt ur bruk eller förarkortet blivit stulet, skall tidsredovisningen göras manuellt på ett papper, vilket bör arkiveras i minst ett år. Det här pappret ersätter de manuellt inmatade uppgifterna som annars skulle lagras på förarkortet och i färdskrivaren. På det här pappret skall förutom förarens fullständiga namn, förarkorts- och körkortsnummer, samt underskrift även framgå startort samt ort där körningen avslutades och kilometerställning vid både körningens början och avslut. Dessutom bör där finnas start- och slutdatum, förarens aktiviteter sedan dennes senast avslutade dygns- eller veckovila och fordonets registreringsnummer. (Trafi & Transportstyrelsen, u.å.).

6.3 Färdskrivarens symboler

De symboler som används när kör- och vilotider registreras i färdskrivare är likadana för såväl analoga, som digitala färdskrivare. Symbolerna är uppdelade i fyra tidskategorier: körtid, annat arbete, rast eller vila, samt tillgänglighet. Nedan preciseras de fyra tidskategorierna, samt deras användning i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens

förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, samt enligt svenska Transportstyrelsen.

6.3.1 Körtid

Körtiden är den tid som färdskrivaren registrerar som körning. De flesta färdskrivare ställer sig automatiskt på körtid när fordonet rullar framåt. (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG & Transportstyrelsen, u.å.).

6.3.2 Annat arbete

Symbolen annat arbete indikerar arbete, vilket chauffören utför såväl åt samma eller en annan arbetsgivare, både inom och utanför transportområdet, men ett sådant arbete som inte är körning. Den digitala färdskrivaren ändrar sig automatiskt från körtid till annat arbete när föraren stannar. (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG & Transportstyrelsen, u.å.).

6.3.3 Rast eller vila

Symbolen för rast skall användas när fordonet inte rullar och när föraren har sin vila, enligt bestämmelserna angående kör- och vilotider. (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG & Transportstyrelsen, u.å.).

6.3.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet avser andra perioder när föraren inte utför arbete, men dessa perioder anses inte vara raster och viloperioder. När föraren är tillgänglig är denne inte tvungen att befinna sig vid sitt arbetsfordon, men trots detta förväntas vara tillgänglig för att kunna påbörja eller fortsätta körningen eller annat arbete. Perioder under vilka föraren är tillgänglig anses framför allt vara när föraren följer med fordonet när detta transporteras med färja eller tåg, vid väntetid vid

statsgränser eller som följd av trafikförbud. (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG & Transportstyrelsen, u.å.).

7 Empiriska delen

Syftet med den empiriska delen är att ta reda på hur chaufförer och åkare ser på vägtransportbranschen, med alla dess regleringar och bestämmelser. Vägtransportbranschen är en av de hårdast kontrollerade branscherna, vilket ständigt utvecklas och reglementen stramas åt. Hur ser branschfolket på detta? Hur har tiderna förändrats, har det blivit bättre, eller var det bättre förut? Vad anser yngre generationer om framtiden för vägtransportbranschen?

7.1 Undersökningsmetod

Den undersökningsmetod jag har valt att använda mig av, kallas för kvalitativ undersökningsmetod. Metoden är passande för ändamålet, eftersom undersökningen är bred och undersökningsmetoden ger möjlighet för respondenterna att ge utförliga svar. Metoden låter mig välja lämpliga respondenter och svaren kan sedan tolkas och sammanställas i löpande textform.

7.2 Förverkligande

För att förverkliga undersökningen har jag intervjuat fem personer, vilka alla har olika erfarenheter och tid inom vägtransportbranschen. Dock har alla respondenter erfarenhet av utrikestrafik, endera som åkare eller som chaufför, alternativt både och. Samtliga respondenter är finländare och bosatta i Finland.

Intervjuerna har genomförts under december 2015 och januari 2016. För att få ordentliga svar och respons, vilken kan tolkas och sammanställas, har jag valt att göra intervjuerna personligen. Tack vare respondenternas varierade erfarenheter, ger personliga intervjuer mig möjlighet att anpassa intervjun enligt vardera respondenten. Dock hade jag en del frågor, vilka jag utgick från vid varje intervju. Dessa finns att påses i Bilaga 1.

8 Intervju med Mathias Bergfors

Mathias Bergfors är född 1991 och har verkat inom vägtransportbranschen som chaufför i ungefär fem år. Under sin karriär beräknar Bergfors sig ha kört ungefär en halv miljon kilometer, detta främst mellan Finland och Sverige, mestadels i ländernas södra regioner. Detta gör Bergfors fortfarande idag, då han kör stycke gods åt J. Rosenqvist Ab.

Angående vägtransportbranschen idag, anser Bergfors att det finns för mycket begränsningar, samtidigt som man påverkas av ständig stress. Överlag anser han att vägtransportbranschen är något så när stabil, även om det nu under senare tid har minskat med gods som fraktas med hjälp av långtradare och lastbilar, samt att det tillkommit allt mer utländska chaufförer och åkare i form av billig arbetskraft. Den utländska, billiga arbetskraften har även funnits tidigare, men ses mer utav idag och blir allt vanligare.

På frågan om Bergfors tror att alla kunde konkurrera på lika villkor för att få bort den billiga arbetskraften, med omänskliga villkor, svarar han att alla problem har sina lösningar, men hur en sådan lösning ser ut i det här fallet, vet han inte. Det här problemet tror han inte har någon lösning överhuvudtaget. Trots den ökande utländska arbetskraften menar Bergfors att de finländska chaufförerna och åkarna alltid kommer att finnas kvar inom branschen.

När jag ställer frågan ifall chauffören anser att den lagstiftning och de förordningar som finns har gjort transporter säkrare, gynnat chaufförens hälsa, samt att de värnat om miljön, vilka är bestämmelsernas huvudmål, får jag ett klart och tydligt svar: NEJ. Bergfors anser att alla kurser och tillstånd som finns inom vägtransportbranschen idag har gått till överdrift.

Han anser dock att det är bra att det finns en del regleringar, men att de inte fungerar och gynnar de parter det är tänkt. Det vore bättre om man kunde få ställa sig själv, om det var mer flexibelt, så att det inte blir så som det var förut, när alla körde allt de kunde. Bergfors menar att det borde vara mildare förordningar och regleringar, så att man kunde få arbeta när man själv vill och kroppen klarar av det. Då skulle chaufförerna må bättre.

Som chaufför har du mycket att komma ihåg samtidigt som du bör kontrollera att du följer alla regleringar som finns, vilka Bergfors anser är överdrivna och leder till att du som chaufför mår sämre. Lagstiftningen och förordningarna gynnar alltså inte chaufförens hälsa. Har det då blivit säkrare att färdas i trafiken, är transportererna säkrare, vilket de borde vara enligt reglementets syfte? Som svar får jag ett tydligt nej, med skratt.

Bergfors menar att transportererna och att färdas på vägarna inte kan bli säkrare med hjälp av de regleringar som finns, bland annat då kör- och vilotiderna och yrkeskompetensen. Han nämner att man ofta får läsa om, främst då utländska chaufförer, vilka har kört lastbil med falska körkort, eller till och med utan körkort och tillstånd. Detta är något han menar att man inte kan komma ifrån, att ingen kommer kunna få stopp på detta fusk och trots att nya regler sätts upp och man inför nya förordningar, kommer den svarta marknaden ändå att finnas där. Det finns alltid de som kommer på ett nytt sätt att kringgå nya regler. Bergfors säger att det finns sådana som kör lastbil på vägarna idag, vilka aldrig kört lastbil förut, än mindre har lastbilskörkort eller tillstånd. Därför anser han att transportererna inte blivit säkrare trots de regleringar och förordningar som finns idag. Dessutom finns det de som arbetar långa dagar och har lång väg till jobbet, som efter en lång dag sätter sig i bilen och skall kör den långa vägen hem. De sätter sig i bilen och blir med ens väldigt trötta och kanske har flera timmar att köra innan de är hemma. De anser Bergfors är en större risk i trafiken, än chaufförer som är vana att köra och kör varje dag, 3000 km i veckan. Han menar att en van chaufför känner på sig på ett annat sätt när denne blir för trött för att fortsätta köra. Det gäller att veta skillnaden mellan att vara trött och att vara på väg att somna. Klart det är individuellt, men om ögonen håller på att falla igen, då ska du nog inte köra.

Angående miljön och dess välmående, menar Bergfors, att den nog mår bättre i och med att bilar förnyas och byggs på ett sätt som ger mindre utsläpp. Men när frågan ställs, att hur påverkar det miljön när totalmassan för fordonen höjs, idag är det tillåtet med upptill 76 tons totalmassa på en modulcombination, mår miljön bättre av det också? Då kommer svaret att det nog sliter på vägarna och är på så sätt inte alls bra för miljön. Han konstaterar att det är svårt att säga om miljön värnas om, med hjälp av de regleringar som finns idag.

Kravet på yrkeskompetensen anser Bergfors är ett löjligt påhitt, att det enbart är ett sätt för staten att få in pengar. Han kan acceptera att yngre och/eller oerfarna personer som tar körkort och skall börja köra lastbil skall gå yrkeskompetenskurser, men att gamla, erfarna lastbilschaufförer som kört lastbil hela sina liv skall bli tvungna att gå yrkeskompetenskurs, det begriper han sig inte på. Ifall man skall gå yrkeskompetenskurs, anser han att det borde vara viktiga kurser, som exempelvis första hjälp, inte sådana löjligen kurser som chaufförerna tvingas gå nu.

Enligt Lag om yrkeskompetens för lastbilsförare tillämpas krav på yrkeskompetens av medborgare i stater inom EES, samt av medborgare i andra länder som är anställda i ett företag eller anlåtats som förare av ett företag som etablerat sig i en EES-stat. Tror du att detta tillämpas av de utländska chaufförer som kör i Finland? Detta tvivlar Bergfors på. Han menar precis som tidigare omnämnt, att de utländska chaufförerna hittar sätt att fiffla med detta. Han tvivlar på att de utländska chaufförerna sitter på sina femdagars kurser och genomför yrkeskompetensen enligt bestämmelserna. Han menar att det är svårt att avgöra, men när det kommer till chaufförer från exempelvis Baltiska länderna och Polen ser han orsak att tvivla på att yrkeskompetenskravet efterföljs.

Sammanfattningsvis anser Bergfors att yrkeskompetenskravet på fem kursdagar är för mycket, såväl i form av en stor utgift för arbetsgivaren, det vill säga åkaren, som brist på nyttig information, detta enbart för att kunna ha ett arbete. De fem kursdagarna menar han att inte är till någon nytta, när chaufförerna inte koncentrerar sig på kursinnehållet, utan bara är på plats på grund av att de är tvungna. Han tycker dock att viktiga kurser, såsom första hjälpen fortfarande kunde vara en obligatorisk kurs. Bergfors tycker att man helt och hållet borde slopa yrkeskompetenskravet och istället hålla kurser på frivillig basis för de finländska chaufförerna. En del av de utländska chaufförerna som inte har någon aning om klimatet i Norden och trafikulturen här, skulle istället ha mer nytta av yrkeskompetensen än finländska chaufförer som är vana vid klimatet och vet vad det innebär med snö och halka.

Kör- och vilotidsförordningen är enligt Bergfors för stram och saknar flexibilitet. Han menar att det är för mycket att fundera på, enbart för att köra lastbil. Han tillägger dock att det är bra med vissa gränser, men att förordningen nu är alltför stram. Att man som chaufför borde kunna justera lite och få tillgodo körtid, ifall man tvingats stå på samma ställe en längre tid. Som

förordningen är nu finns det enligt Bergfors ingen lönsamhet i den och att det är omöjligt att följa kör- och vilotiderna till punkt och pricka, ifall man vill få vinst av transporten.

Bergfors har fått sin yrkeskompetens kontrollerad av myndigheter en gång av tre och anser att yrkeskompetensen inte kontrolleras tillräckligt ofta, att myndigheterna inte verkar bry sig i den. Givetvis är det skillnad på poliserna, men de flesta är mer intresserade av körkortet. Kör- och vilotiderna däremot, har han fått kontrollerade varje gång han varit i poliskontroll. En del myndigheter har här viss förståelse för chaufförernas situation och kan overse viss överträdelse av förordningen. Bergfors tillägger att det syns om man som chaufför verkligen försöker följa kör- och vilotidsförordningen, eller om du rent av struntar i den. Därav kan myndigheter ha visst överseende ifall man verkligen försöker.

När frågan ifall kör- och vilotiderna kontrolleras för ofta eller för sällan, blir svaret, likt tidigare svar; det är bra att de kontrolleras, eftersom ingen skulle följa förordningen annars. När det dock kommer till den utländska arbetskraften menar Bergfors att det finns en hel del fusk med kör- och vilotiderna, samt att de utländska chaufförerna kör så mycket det bara är möjligt och använder sig av flera färdskrivarkort. De kör mycket, till låga priser och konkurrerar därmed ut de finländska chaufförerna.

Vanligtvis kör Bergfors en lastbil med digital färdskrivare, något han idag också föredrar, tack vare dess enkelhet. Eftersom man som chaufför bör ha mer koll själv när man kör med en analog färdskrivare, föredrar han den digitala som håller koll åt chauffören och meddelar när det börjar bli dags för paus och när körtiden för dagen börjar vara förbrukad.

Cabotagetransporterna är något som missbrukas i allra högsta grad och det är väldigt frustrerande. Bergfors menar att han ser bilar som han vet kör för många cabotagetransporter, eftersom de blir en bekant syn på vägarna i samma land. Oftast kör de här bilarna i stora åkeriers namn, där chaufförerna gör allt för att få köra för att sen få en liten slant. Något han benämner som en risk på vägarna och dessutom en orsak till att det förekommer mycket stölder av bland annat bränsle. De utländska chaufförerna får för lite pengar för att kunna överleva, att de inte ens har råd att tanka lastbilen och tvingas då stjäla av andra lastbilar för att kunna utföra den billiga transporten, för att sen få en liten slant till mat.

Bergfors anser dock att man inte skall förbjuda cabotagetransporterna, eftersom de är ett utmärkt sätt att förflytta sig inom ett lands gränser, utan att få så många kilometer som inte ger någon vinst, det vill säga kilometer man kör utan last och där man endast förflyttar bilen. Dessa borde däremot kontrolleras noggrannare och inte missbrukas i den grad det görs idag. Resursbrist är en stor faktor som han nämner. Det finns inga resurser från myndigheternas sida att kontrollera cabotagetransporter och därför är det så enkelt att missbruka dem idag. För att kompensera myndigheternas resursbrist i frågan, finns idag en lag om köparens utredningsskyldighet, något Bergfors anser borde användas mer av köpare. Tyvärr är det ändå oftast priset som avgör vilken transportör som får transportera godset och inte vilka förhållanden chaufförerna har. Bergfors tror inte att det är möjligt att helt och hållet få bort cabotagetransporternas missbruk, det skulle krävas väldigt stränga kontroller, men åter en gång kommer det till resursbrist från myndigheternas sida.

Framtiden inom vägtransportbranschen ser inte lovande ut och Bergfors menar att trenden gällande billig, utländsk arbetskraft kommer att utvecklas ännu mer. Det ska vara billigt att transportera gods och det ska bli ännu billigare arbetskraft. Han anser att chaufförlönerna för de utländska chaufförerna borde höjas, för att efterlikna den finländska standarden, i sådana fall kunde framtiden bli ljusare för de finländska chaufförerna och åkarna.

Vägtransporterna som transportsätt kommer att finnas även i framtiden, även om masstransporterna kan komma att minska längs vägarna och istället förflytta sig till andra transportsätt, främst då tågtransport.

I slutet av intervjun kommer Sverige och Norge upp och deras reglementen. I Sverige har man vägs katt för utländska fordon, något Bergfors anser att Finland borde tillämpat för länge sedan. I Norge behöver man en speciell utrustning i framrutan, vilken automatiskt registrerar varje gång fordonet åker igenom en avgiftsbom, en utrustning utan vilken man inte ens får komma in i landet. Något man kunde tillämpa även i Finland för att få in pengar till vägar och underhåll, men också för att kunna ha viss koll på cabotagetransporterna. Ett utvecklingsförslag, vilket Bergfors anser borde tillämpas.

9 Intervju med Karl-Anton Stenholm

Karl-Anton Stenholm är anställd som chaufför hos Rosengårds Bilmåleri Kb och är född år 1991. Stenholm har yrkesmässigt kört utrikes sedan 2012, det vill säga i ungefär fyra år. De senaste två åren har han kört mellan Finland och Sverige, men innan dess hörde även Norge och Danmark till hans körområde. Enligt ett medeltal på 120 000 – 130 000 km per år, har Stenholm kört runt en halv miljon kilometer hittills under sin karriär som lastbilschaufför.

Stenholms allmänna åsikt gällande vägtransportbranschen var tydlig, transportbranschen är inte alls vad den borde vara. Han tar bland annat upp den utländska arbetskraften med sina dåliga villkor och låga löner, samt alla regleringar som finns idag, vilka är alltför många och alltför stränga. Dessutom framkommer att polisen och övriga myndigheter endast håller koll på finländska eller svenska chaufförer och kontrollerar inte chaufförer från exempelvis de Baltiska länderna och Ryssland, det så kallade östblocket. Den ständiga stressen är också något han nämner.

Trots sin relativt korta karriärstid som chaufför, anser Stenholm att branschen har förändrats mycket under den korta tiden. Gods som tidigare alltid transporterats av det ena transportföretaget, sköts nu av andra företag, vilka dessutom oftast har utländska chaufförer i form av så kallad billig arbetskraft. Ett problem som blir allt vanligare är just den billiga, utländska arbetskraften. Dessutom är den finländska köpkraften sämre nu och därför minskar mängden gods som skall transporteras från främst Sverige, men även från andra länder.

Stenholm tror inte att de finländska chaufförerna kan konkurrera med den utländska, billiga arbetskraften. Han menar att så länge det finns pengar med i spelet, kommer den billigare parten alltid att vinna och inom transportbranschen är det de utländska chaufförerna. I dagens läge har kunden inte så stor skillnad hur godset förflyttas från A till B, huvudsaken är att det är billigt.

När jag frågar Stenholm om han håller med om att den lagstiftning och de förordningar som finns, gör att transportererna blir säkrare, att de gynnar chaufförens hälsa, samt att de värnar om miljön, menar han att det är svårt att säga och att det beror på från vilken synvinkel man förhåller sig. Enligt honom kunde dock till exempel kör- och vilotiderna vara bättre om chauffören själv

fick justera dem en del, att där saknas flexibilitet. Han tycker inte att det är säkrare att röra sig på vägarna idag jämfört med tidigare, på grund av de allt vanligare stölderna och landsvägsprater. Dessutom anser han att eftersom det bara blivit mer trafik på senare tid, kan inte miljön heller må särskilt bra, trots att man bygger nya utsläppsnåla fordon.

Stenholm fick sin yrkeskompetens i samband med sin militära tjänstgöring, men anser sig inte ha blivit klokare av den. I militären skulle de skriva ett prov för att kunna få yrkeskompetensen godkänd, vilket han tycker skulle vara ett bättre sätt att fortbilda sig, istället för dagens fem kurser per fem år. Han anser att fortbildning i sig är en bra sak och personer som inte haft kontakt med branschen tidigare kan ha större nytta av yrkeskompetensen än han själv haft, men för erfarna chaufförer anser han att det kunde vara färre kurser. Detta både eftersom kurserna är väldigt dyra, men också eftersom det för en utrikeschaufför innebär fem lediga veckor, fem veckor utan inkomst, för att få fem godkända yrkeskompetenskurser.

När jag ställer frågan ifall han tror att de utländska chaufförerna har yrkeskompetenskort att uppvisa, när de kommer och kör till Finland, skrattar han och säger att de antagligen har köpt det i någon vanlig butik i Estland eller Litauen. Han menar att de knappast har satsat dyra pengar och gått fem yrkeskompetenskurser för att kunna köra i Finland, den blir ju ändå inte kontrollerad här. Språket är, enligt Stenholm, troligtvis den största anledningen till att myndigheterna inte kontrollerar utländska chaufförer på samma sätt som de kontrollerar finländska. Han tillägger att svårigheten med att få betalt av de utländska chaufförerna också kan vara en orsak till att myndigheterna inte ens försöker kontrollera utländska fordon med utländska förare. Själv har han dock inte heller fått sin yrkeskompetens kontrollerad.

Gällande kör- och vilotidsförordningen anser Stenholm att den kunde vara mer flexibel. Visst bör det finnas begränsningar, men som chaufför borde man kunna ta en vilopaus när det passar in i den egna körningen. Han tillägger att det egentligen borde finnas större förståelse hos polisen och myndigheter, när det kommer till viss överträdelse av förordningen. Han nämner den 45 minuter långa pausen, som får delas upp i en 15 minuters paus och en 30 minuters paus. Enligt honom är det helt fel att det skall vara lagstadgat att den 15 minuter långa pausen bör komma innan 30 minuter långa pausen. Som chaufför borde man kunna justera och välja vilken paus

man tar i vilken ordning, huvudsaken att man har paus. Flexibilitet och förståelse är det som fattas.

Stenholm har kört med både analog och med digital färdskrivare och föredrar den analoga färdskrivaren, vilken han kör med ännu idag. Han erkänner dock att det finns fördelar med en digital färdskrivare i jämförelse med en analog och det är exempelvis enkelheten. Den digitala färdskrivaren håller till exempel koll på körtiden, arbetstiden, hur länge man kört och hur länge till man får köra. Det är något chauffören själv bör hålla koll på vid användningen av en analog färdskrivare. Överlag anser Stenholm att det är bra att färdskrivare finns, så man kan hålla någon koll på vad chauffören gör.

Cabotagetransporternas funktion anser Stenholm är bra och han har själv haft nytta av att kunna köra ett lass gods inrikes i ett annat land, för att kunna förflytta lastbilen utan att behöva köra tom. Men dessvärre säger han att cabotagetransporterna missbrukas i stor grad, främst av chaufförer från östblocket. Åter en gång kommer priset och kostnaden på tal. Han menar att kunden och speditören väljer det billigaste alternativet och ofta är det då frågan om utländska chaufförer som kör en inrikestransport, trots att denne redan förbrukat sina cabotagetransporter för den gången och borde egentligen åka ut ur landet.

Stenholm menar att det är svårt att kontrollera hur många inrikestransporter en och samma utländska chaufför har kört i landet med sitt fordon. Han menar att Norge är ett föregångsland, att de har noggranna kontroller där, men tillägger att det nog är väldigt svårt att kontrollera. Det borde vara större vikt på speditörerna, enligt Stenholm, att de skall kontrollera att man inte missbrukar cabotagetransporterna. Enda alternativet detta egentligen kunde kontrolleras vore om alla lass och alla körningar bokfördes digitalt, menar han. Genom det digitala färdskrivarkortet kan myndigheterna få fram hur länge chauffören och bilen varit inom ett lands gränser. På det sättet finns det viss möjlighet att kontrollera ifall chauffören missbrukat systemet och kört hur många lass som helst inom landet gränser. Trots detta är det väldigt svårt att kontrollera.

Dagens tillåtna mängd inrikestransporter i ett annat land är tre, innan fordonet skall ut ur landet. Ett antal som Stenholm anser vara för högt. Han menar att ett eller högst två är tillräckligt, eftersom redan det tredje lasset ger möjlighet att börja missbruka systemet.

Stenholm anser att framtiden inom vägtransportbranschen ser mörk ut. Den billiga arbetskraften är ett stort hot gentemot de finländska chaufförerna och han tror att det inte kommer bli lättare i framtiden, snarare tvärtom. Han tror att andelen utländska chaufförer i form av billig arbetskraft, kommer att öka. Dock hoppas han att det även i framtiden finns finländska chaufförer som orkar kämpa sig fram i branschen och att det finns företag som värdesätter de finländska chaufförerna. Hoppet finns hos de mindre transportföretagen, eftersom större transportföretag nuförtiden ser mycket på kostnader och väljer utländska, billiga chaufförer, istället för finländska.

Lastbilar som transportsätt tror Stenholm att alltid kommer finnas kvar. Detta eftersom inget annat transportsätt kan ta godset hela vägen från avsändare till mottagare. Det är både tidseffektivt och dessutom är hanteringen av godset minimalt, vilket minskar risken för skador och försvinnande. Lastbil som transportsätt är det enda transportsättet som behövs och som aldrig kommer att försvinna. Branschen är tuff, men försvinner inte.

10 Intervju med Håkan Almén

Håkan Almén är född 1949 och har under i stort sett hela sin livstid varit aktiv inom vägtransportbranschen. Sedan 15-års ålder har han deltagit i faderns virkeskörning som kranförare och medhjälpare. När Almén senare fick körkort tog han över körandet och sedan dess har han kört lastbil yrkesmässigt. Några veckor innan intervjun beräknade han sig ha kört över 5,5 miljoner kilometer totalt med tunga fordon.

Almén började sin karriär som chaufför och delägare i sin fars transportföretag och fick själv sitt första trafik tillstånd när han var i 20-års ålder. Sedan dess har Almén verkat som åkare inom transportbranschen, gällande såväl utrikesfrakt som virkeskörning. Han har varit åkare i ungefär 40 år.

Det började med stockbil och virkeskörning runt halva Finland, innan det fanns för lite att köra och blev olönsamt att endast köra virke med två stockbilar. Då kom kalk och sockerbetor in i bilden, som en transport under hösten. Den ena stockbilen byggdes sen om under 80-talet och blev en lastbil med flak och de började transportera mellan Sverige och Finland. I slutet av 80-talet skaffades fler bilar och transportområdet vidgades och man började trafikera till och från Norge. Almén trafikerade själv med en av sina bilar i Norge i ungefär 20 år. Han har även transporterat gods till och från Spanien, Frankrike och Belgien under några år. Han har alltså sett en hel del och upplevt både det ena och det andra, inte bara inom Norden, utan även ut i Europa.

Som mest hade Almén fem lastbils kombinationer, men idag återstår endast två, vilka han själv brukar vikariera och köra någon gång. Han tillägger att det inte går att sluta med lastbilskörningen, men att det idag främst är på grund av den sociala delen. Själva körningen är inte det viktiga längre, det handlar mer om att åka ut och träffa både nya och gamla bekanta.

När diskussionen framskrider till att gälla själva vägtransportbranschen idag, kommer myndigheterna och deras nonchalans snabbt på tal. Vägtransportbranschen idag är tuff och Almén framhåller hur myndigheterna lägger stora kostnader på det egna finländska folket och framför allt på aktörer inom vägtransportbranschen. Trots att alla kostnader för åkarna ökar, kan man inte ta tillbaka den kostnaden genom högre fraktpris för kunden, vilket genererar mindre

vinst för åkaren. Även de utländska chaufförerna och deras ojämlika konkurrens i form av alltför låga löner och billigare driftskostnader, lyfts fram. Konkurrensen är hård när alla inte konkurrerar på lika villkor. Den enda fördelen finländska chaufförer och åkare har inom vägtransportbranschen idag är den höga tillåtna totalmassan på fordonskombinationer, samt dess längd, vilket är märkbart högre och längre än i övriga Europa.

Sedan Finland och de gamla öststaterna blev med i EU och gränserna öppnades fria, blev de utländska chaufförerna, den så kallade billiga arbetskraften, allt vanligare på vägarna. Tyvärr har de medfört en allt större osäkerhet och brottslighet på vägarna. De stjal bränsle, kedjor och diverse som de kan behöva, av de nordiska chaufförerna. Almén har själv blivit utsatt för stöld, han nämner en bränslestöld på flera hundra liter diesel som han blivit bestulen på, under natten medan han låg i hytten och sov. Detta är tyvärr inget ovanligt fenomen i dagens läge.

När Almén får frågan om han tror att alla chaufförer, finländska som utländska, kunde konkurrera på lika villkor, för att få bort den billiga arbetskraften och för att minska på stölderna, svarar han att det nog är svårt att få alla att konkurrera på lika villkor. Den enda konkurrensfördelen de nordiska chaufförerna, men även övrig personal inom transportkedjan har, är kvaliteten. Han menar att det är stor skillnad på kvaliteten mellan en chaufför härstammande från Norden och en chaufför som härstammar från någon av öststaterna. I Norden är kvaliteten högre, medan utländska chaufförer ofta har falska papper och körkort, samt att de ofta har stort alkoholintag, även medan de kör. Dock stiger levnadsstandarden i östblocket och därefter borde även konkurrensen jämnas ut, åtminstone i fråga om kostnader. Almén nämner också att eftersom bränslet är billigare i de östligare länderna, har man tankbilar som kommer med bränsle åt lastbilar från dessa länder. Detta gör att de utländska chaufförer som kan utnyttja detta kan köra till en billigare fraktkostnad, men det leder också till en skatteförlust för staten.

I både Norge och Sverige har man diverse avgifter som skall betalas när man som utlänning kommer in och skall färdas längs landets vägar. Detta har vi inte sett skymten av i Finland, något som Almén anser är väldigt fel och snedvridet. Han tror också att andelen utländska chaufförer kommer att öka med tiden, samtidigt som andelen finländska och nordiska chaufförer minskar. Det är redan idag svårt att hitta nordiska chaufförer och det finns många lediga chaufförsplatser,

men dessvärre väljer större speditörer och transportföretag utländska chaufförer, för att minska på kostnaderna.

Jag ställer frågan om Almén anser att lagstiftningen och förordningarna fullföljer sitt syfte, det vill säga: att göra transporter säkrare, att gynna chaufförens hälsa samt att värna om miljön, något han inte håller med om. Han menar att tidigare, innan den sociala lagstiftningen var stiftad och körtiden var obegränsad, kunde man köra hur mycket som helst, dock kunde man som chaufför lyssna på kroppen och köra när man var pigg. Idag tvingas man köra när färdskrivaren visar att man får köra och den vet ju inte om chauffören då är trött eller inte. Stressen är också något Almén nämner. Det är en ständig stress att hinna till färja, lossning, lastning eller dylikt och i flera fall blir man en trafikfara när man försöker vara laglydig och följa kör- och vilotiderna. Den sociala lagstiftningen är alltså för stram. Dessutom är det här väldigt oekonomiskt och tär med på miljön, eftersom utsläppen ökar när körningen är ojämn.

Idag styrs chaufförer av klockan och färdskrivaren. Chaufförerna är ständigt stressade och mår sämre än tidigare. Miljön blir påfrestad med ökade utsläpp, på grund av ojämn och ofta aggressiv körning, trots nyare och modernare bilar med lägre utsläpp. Transporten och trafiken blir osäker, till följd av en alltför pressad och stressad chaufför som försöker hinna i tid till färja, lastning, lossning eller liknande, på laglig väg. Almén godkänner det faktum att där bör finnas begränsningar i hur mycket och hur länge man skall få köra, men dagens lagstiftning anser han är för stram och borde vara mer flexibel. Han tillägger att ingen annan yrkesgrupp i Finland är så bevakad eller har så många restriktioner att följa, som en lastbilschaufför har.

Lagstiftningen och förordningarna är gemensamma inom EU, trots den stora skillnaden i väder och klimat. I södra Europa vet de knappt vad vinter är, medan vi här uppe i Norden har långa, mörka perioder under året. Detta till trots har vi här ingen dispens på kör- och vilotidsförordningen. Något Almén anser borde ändras. Han tar också upp den tillåtna belysningen på ett fordon, vilken i mörka Finland är mycket mindre än i övriga Europa. Här har vi mörker, snöoväder och djur som springer över och runt omkring vägarna, men belysningen på fordonen, den är begränsad till det minsta. Inget extra är tillåtet, något som Almén anser är inte bara farligt, det är obegripligt.

Yrkeskompetensen anser Almén är något staten plockar in pengar på. Att man kan gå samma kurs flera gånger, upp till fyra gånger, där endast den obligatoriska, femte kursen är en annan kurs, gör att det förlorar en stor del av sin betydelse. Att det dessutom ofta är en yngre man som fortbildare, med nära inpå obefintliga kilometrar körda med tunga fordon på väg, gör ju inte kursen mer meningsfull för äldre, erfarna chaufförer, med miljoner kilometer körda. En chaufför som kört lastbil hela sitt liv, precis som Almén själv, har nog inte stor nytta av att bli föreläst av någon som inte har praktisk erfarenhet i ämnet. Det är löjligt, tycker Almén. Första hjälp-kursen som han själv gått, var den han anser sig ha mest nytta av och är bra att ständigt uppdatera. Han anser sig inte ha lärt sig något under de övriga yrkeskompetensdagar han gått, istället säger han skämtsamt att han kunde lära ut mer själv. Enligt Almén kunde personbilsförare ha mer nytta av innehållet i en del av yrkeskompetenskurserna.

Trots att yrkeskompetens borde krävas utav förare härstammande från ett annat land inom EU, vilka kör i ett land som tillämpar yrkeskompetenskravet, menar Almén att så inte är fallet. Han säger att exempelvis svenska chaufförer kört inom finska gränser utan yrkeskompetens, eftersom Sveriges krav på yrkeskompetens börjar gälla hösten 2016, det vill säga, två år senare än i Finland. Almén tillägger att kontrollen av yrkeskompetensen varit bristfällig och har själv inte heller fått sin yrkeskompetens kontrollerad av myndigheter. Han ser ingen nytta med yrkeskompetensen som en fortbildning och anser att den borde slopas. Däremot kunde den vara som en del av utbildningen för lastbilskort, där skulle den göra mer nytta. Han tillägger att flera äldre chaufförer som enbart vikarierat ordinarie chaufförer, har inte satsat pengar i yrkeskompetens och kan därför inte köra lastbil längre. Vikarier är alltså en bristvara, eftersom det blivit för dyrt och olönsamt för dem med yrkeskompetenskurser.

När intervjun övergår till att behandla kör- och vilotidsförordningen blir Almén när inpå uppgiven. Han menar att det är så gott som omöjligt att planera och förutse körningen med en långtradare och därför borde det finnas en större flexibilitet i förordningen. Att körtiden närmar sig sitt slut och kanske till och med tar slut, medan man söker efter en säker plats att vila på, är inte bara det ett stressmoment, tanken på att man kan bli bestraffad för att man kört några minuter för länge medan man sökt efter en säker viloplats, är absurd. Sådan är dessvärre lagen idag. Chauffören blir bestraffad för att denne vill vila säkert och vakna upp med både livet, lastbilen och lasten i behåll. Almén nämner också att utländska chaufförer, främst chaufförer

från östliga länder, kör så gott som dygnet runt. De har falska färdskrivarkort, eventuellt flera dessutom och manipulerade färdskrivare, så de kör allt vad de hinner och kan.

Almén har nog fått sina kör- och vilotider kontrollerade, men hittills har myndigheterna trots allt kunnat se mellan fingrarna och acceptera viss överträdelse av körtiden, eftersom det funnits godtagbara, antecknade ursäkten för dessa.

Idag har alla Alméns bilar digital färdskrivare, men Almén själv föredrar att använda analog färdskrivare. Han inser dock bekvämligheten med digitala färdskrivare, men anser att de är för brutalt ärliga när de anger varje händelse exakt och minutiöst. Åter en gång kommer flexibiliteten gällande kör- och vilotiderna på tal. Färdskrivarna behövs trots allt och Almén anser att det är bra att de finns.

Intervjun övergår till cabotagetransporter och Almén är tydlig med sin åsikt: han tycker inte alls om cabotagetransporter. Han anser att cabotagetransporterna missbrukas väldigt mycket, främst gällande förare från öststater, vilka kan köra inrikestransport på inrikestransport, mycket tack vare deras billiga kostnad. Tanken med cabotagetransporter är att kunna förflytta lastbilen från ett ställe till ett annat inom ett lands gränser för att undvika att lastbilen är tom en längre sträcka, men efter tre inrikes laster skall lastbilen ut ur landet. Almén menar att det syns tydligt i till exempel Stockholm, där trailerdragare från öststater är stationerade och kopplar i påhängsvagnar som kommer med färjorna. Det är de samma bilarna som kör i Sverige hela tiden, de åker inte ut ur landet, trots att de förbrukat sina cabotagerättigheter. Straffet för missbruk av cabotagetransporter är för lindrigt och har alls ingen inverkan. Han tycker att cabotagetransporterna borde tas bort och förbjudas helt och hållet, men att det inte kommer att lyckas.

Medlemskapet i EU har ställt till med en hel del problem för transportbranschen, enligt Almén. Han tillägger att det enda goda är att tullarna har bortskafts mellan medlemsländerna, men att han eventuellt kunde tänka sig att återgå till det gamla tullsystemet för att få bukt med den rådande konkurrenssituationen med de utländska chaufförerna, den så kallade billiga arbetskraften. Konkurrensen har förvärrats och den billiga arbetskraften tar arbetet ifrån de finländska och nordiska chaufförerna och åkarna.

När jag frågar hur Almén ser på framtiden för transportbranschen, svarar han att: *”Den dagen bönderna inte existerar och transportererna inte fungerar, den dagen fungerar inte heller samhället.”* Transporterna kommer enligt honom alltid att behövas och existera, frågan är endast på vilket sätt de utförs. Transporterna genererar många arbetsplatser och är något vi inte kan klara oss utan. Så länge myndigheterna inte sätter alltför höga kostnader och käppar i hjulen på inhemska aktörer inom transportbranschen, tror Almén att branschen kommer att få leva vidare med både inhemska åkare och inhemska förare.

11 Intervju med Ulf Bergfors

Ulf Bergfors är född 1954 och har varit chaufför sedan 1975, det vill säga i 41 år. Under sin karriär har Bergfors främst kört i de nordiska länderna Sverige, Norge och Finland, men han har under en period på ungefär fem år, även kört enbart inrikes. Idag är han anställd hos Oy Vikstrand Ab och trafikerar mellan Finland och Sverige.

Bergfors menar att vägtransportbranschen idag är helt ok, men han framhåller att kör- och vilotiderna gör branschen mera stressad, samt att de är svåra att få ihop passade med verkligheten och kan förstöra lönsamheten. Tidigare, när Bergfors började sin karriär som yrkeschaufför, fanns inga kör- och vilotider att passa, något han anser var bättre. Han tillägger att dagens förordning är för stram och att det borde finnas viss flexibilitet i kör- och vilotiderna. Det kan räcka med endast några minuters överträdelse för att bli bestraffad, något Bergfors menar är skrattretande. Några minuter längre körtid än vad den sociala förordningen tillåter kan avgöra om chauffören hinner till sin inbokade lastning, lossning eller till sin färjeavgång. Något som påverkar lönsamheten för både företaget, åkaren och chauffören i sig självt. Han nämner också att det borde vara tillåtet att förlänga körtiden några minuter, eller upp till någon timme, ifall det innebär att chauffören kan ta sin dygns- eller veckovila hemma i sin egen säng, istället för att tvingas ta den i lastbilen, inte alltför långt borta hemifrån.

Angående det ökade antalet utländska chaufförer, vilka kör i de nordiska länderna, kommenterar Bergfors att det är något som uppdagats under senare år och enligt honom kommer de bara att bli fler. Han tror nog att det kommer finnas kvar en del av de finländska chaufförerna, även i framtiden, men att andelen utländska chaufförer, främst från östblocket, kommer att öka.

När jag frågar ifall Bergfors anser att lagstiftningen och förordningarna tjäna sitt syfte genom att göra transporter säkrare, att gynna chaufförens hälsa samt att värna om miljön, menar han att det nog har blivit säkrare transporter och framför allt har det blivit säkrare att röra sig i trafiken. Han menar att dagens säkrare bilar, med bättre utrustning och modernare teknik, gör det avsevärt mycket säkrare att röra sig på vägarna, men också kör- och vilotiderna hjälper till att göra det säkrare. Miljöns välmående tror Bergfors också har förbättrats av dagens lagstiftning och förordningar. Dagens fordon har hårda krav för att specifikt minska påfrestningarna på miljön och därför tror han att miljön gynnas av dagens lagstiftning.

Chaufförens hälsa, däremot, den håller han inte med om att förordningarna gynnar. Han kan inte tro att chaufförerna idag på något sätt skulle må bättre än vad de gjorde tidigare. Med alla regler och förordningar som finns idag har chaufförerna så mycket att tänka på och de har numera en ständig stress. Tidigare kunde chaufförerna lyssna mer på sin egen kropp och ta rast eller vilopaus när de ville och det passade in för dem, medan de idag styrs av kör- och vilotiderna, vilka inte alls tar någon hänsyn till chaufförens mående eller vilobehov.

Yrkeskompetenskravet har både sina fördelar och sina nackdelar, enligt Bergfors. Han menar att det är till en fördel, eftersom de chaufförer som kör i yrkesmässig trafik har en gemensam standard och det är inte vem som helst som kör lastbilar på vägarna. Han tvivlar dock på att dom utländska chaufförerna, vilka kör i Finland, har yrkeskompetensbevis att uppvisa. Han menar att det fifflas och köps falska kört, att kortet förlorar sin betydelse. Främst är det då chaufförer från det gamla östblocket, vilka fuskar med såväl körkort, yrkeskompetenskort, som kör- och vilotider.

Nackdelen med yrkeskompetensen, enligt Bergfors, är att den ständigt bör förnyas, samt att den är väldigt kostsam. Bergfors menar att han nog lärt sig några nyheter under sina yrkeskompetensdagar. Han menar dock att det inte har varit väldigt mycket nytt och ser yrkeskompetensen som ett nödvändigt ont.

Sin yrkeskompetens har Bergfors endast fått kontrollerad en gång utav myndigheter. Han anser att myndigheterna kunde kontrollera yrkeskompetensen oftare, eftersom få kontroller ger förare utan yrkeskompetens möjligheten för att köra yrkesmässig trafik utan att bli bestraffade.

Den sociala förordningen, det vill säga kör- och vilotiderna anser Bergfors, liksom tidigare nämnt, är för strama. Han menar att det saknas flexibilitet i förordningen, samt att myndigheterna saknar förståelse för viss överträdelse av körtiderna. Utländska chaufförer, tillägger Bergfors, kommer lättare undan, alternativt slipper de kontroll av kör- och vilotider i Finland överhuvudtaget.

Idag kör Bergfors med en digital färdskrivare, men har även flera års erfarenhet av den analoga modellen. Den digitala färdskrivaren är den modell han föredrar. Det gör han eftersom den är

exakt och chauffören behöver själv inte hålla lika stor koll på körtiderna, då de kan ses i färdskrivaren med endast några få knapptryckningar.

Cabotagetransporterna anser Bergfors är nyttiga, så länge de används på rätt sätt. Att förflytta fordonet inom ett annat land, med hjälp av en last med inrikesfrakt istället för att tvingas köra många kilometer utan last och utan lönsamhet, det är godtagbart. Dessvärre har konstaterats att utländska chaufförer, ofta härstammande från östblocket, fuskar med dessa, något Bergfors menar kunde undvikas med strängare och mer frekventa kontroller. Han tillägger att exempelvis Sverige har infört strängare kontroller av specifikt cabotagetransporter under senare tid och tycker att man i Finland borde göra likadant, trots att cabotagemissbruket inte verkar vara lika omfattande här.

Att det är antalet tre cabotagetransporter, som godkänns, ser Bergfors är i överkant. Han tycker att ett lass inrikesfrakt borde vara tillräckligt för att öka lönsamheten, samt för att inte börja köra av och an inom ett annat land och därmed på ett sätt missbruka funktionen med cabotagetransporterna.

Framtiden inom vägtransportbranschen ser mörk ut, enligt Bergfors. Han menar att framtiden är oviss, men att den ström av utländska chaufförer som kommit till Finland och Norden den senaste tiden har satt en skräck i de finländska chaufförerna. Lastbil som transportsätt kommer alltid att finnas kvar, men vem det är som sitter bakom ratten, det tycker Bergfors att framtiden själv får utvisa.

12 Intervju med Harry Stenholm

Harry Stenholm är född 1955 och började sin bana som lastbilschaufför 1976, men har hunnit sitta på kontor som transportchef i 15 år, innan han återgick till chaufförsyrket. Tidigare har han främst kört i de nordiska länderna och någon enstaka resa till Europa. Idag är Stenholm anställd som chaufför vid Rosengårds Bilmåleri Kb och trafikerar främst mellan Finland och Sverige. Han beräknar sig ha kört ungefär tre miljoner kilometer med tunga fordon.

Stenholm menar att vägtransportbranschen har dalat kraftigt sedan 1976, när han själv började. Åkarna kämpar för att klara sig, men konkurrensen är hård i dagens läge. Han menar att största hotet är den billiga arbetskraften i form av chaufförer från det så kallade östblocket, vilka kommer och tar arbetet från de finländska chaufförerna. Sedan Finland blev med i EU och handeln mellan länderna i öst gjordes fri, ökade antalet utländska chaufförer och kommer, enligt Stenholm att öka även framöver. På grund av den svåra och långsamma byråkratin, tror han att konkurrens på lika villkor mellan de finländska chaufförerna och de utländska, billiga chaufförerna endast förblir ett önsketänkande. Han tillägger dessutom att tack vare finländska chaufförernas kvalitet, en kvalitet som är bättre än hos de utländska chaufförerna, kommer dessa trots allt att finnas även i framtiden.

En stor förändring i vägtransportbranschen, sedan Stenholm själv började, är myndigheternas bevakning. Han antar att ingen annan yrkesgrupp i Finland eller Sverige är i så stor grad jagade av myndigheter, vilket lastbilsförare är. Lagstiftning och förordningar är nödvändiga, men han menar att det skall vara en mycket dålig polis vid en poliskontroll, ifall denne inte hittar något anmärkningsvärt. Stenholm menar att en lastbilschaufför har så många saker denne kan fela på, såväl medvetet, men ofta även omedvetet, att det blivit alltför mycket restriktioner och paragrafer att hålla reda på.

Något som också har förändrats under Stenholms tid i branschen är möjligheten till en trygg och säker rastplats. Nuförtiden är det svårt att hitta en säker plats att vila på under natten, eftersom stölder av både bränsle och gods har blivit allt vanligare. Redan i grannlandet Sverige finns orter där detta sker alltför ofta och man bör tänka sig för var man väljer att tillbringa sin dygnsvila.

När jag frågar Stenholm om han anser att lagstiftningen och förordningar uppfyller sitt syfte; att göra transporterna säkrare, att gynna chaufförens hälsa och att värna om miljön, instämmer han. Han menar att det helt klart förbättrats sedan 70-talet. Fordonen har blivit bättre, säkrare och producerar mindre utsläpp, samt att lastsäkring och surrningen har utvecklats och moderniserats. Detta gynnar såväl transportens säkerhet, som miljön. Även chauffören har fått det lättare, anser Stenholm. Tidigare menar han att det var mer kroppsarbete som gällde, men idag lastas det mesta med truck, vilket underlättar för chauffören. Även vägnätet har förbättrats avsevärt samt arbetsklädseln har utvecklats. Idag krävs reflexklädsel, vilket besparar många olyckor.

Tanken med kör- och vilotidsförordningen har varit att gynna chaufförens hälsa, men där anser Stenholm att det saknas flexibilitet. Han menar att när en chaufför tvingas vila från morgonen, när denne är pigg eftersom körtiden är full för dagen och när denne senare skall sätta sig vid ratten efter nio timmars vila, men är trött, då är det något som är fel.

När vi övergår till att diskutera yrkeskompetensen, blir Stenholm fundersam. Han säger sig inte förstå tanken med den. För det första är det väldigt kostsamt att gå dessa fem kurser per fem år och för det andra är det inkomstbortfall för de flesta utrikeschaufförer, eftersom dessa kan tvingas ta en hel vecka ledigt för att kunna garantera närvaro under en enda kursdag. Dessutom lägger han till att systemet med yrkeskompetensen inte är genomtänkt. Eftersom det endast finns en obligatorisk kurs, är de fyra följande helt fritt valbara. För att få dessa fyra kurser till sin yrkeskompetens kan chauffören välja att gå samma kurs fyra gånger. Vid sådana fall har chauffören i princip gått endast två olika kurser, men en kurs fyra gånger och detta räknas vara lika giltigt som när en chaufför gått fem helt olika kurser. Stenholm säger att han känner till flera fall, där chaufförer valt att gå samma kurs flera gånger, enbart för att få ihopsamlat de fem kurserna som krävs.

Stenholm menar att en del av de utländska chaufförerna nog har yrkeskompetenskort att uppvisa när de kommer till Finland, men en stor del har köpt falska, billiga kort. Något som är väldigt orättvist. Han säger också att vi här i Finland är väldigt måna om att följa alla direktiv som kommer och fullföljer oftast dessa krav inom utsatt tid. Må det vara så, men han anser att det då borde vara likadant för alla. Ifall det kommer utländska chaufförer till Finland, vilka inte har

yrkeskompetens att uppvisa, alternativt har förfalskat kompetenskort, då ska de heller inte få komma in i landet, alternativt så stannar de på den väg de står på, ifall kontrollen skett på en väg.

Stenholm har inte fått sin yrkeskompetens kontrollerad utav myndigheter och han anser att så som yrkeskompetensen är uppbyggd idag, kunde man lika gärna slopa den. För att den skall fullfölja sin nytta skall det inte gå att ta någon genväg, du skall helt enkelt fortbilda dig och gå fem olika kurser.

Liksom tidigare nämnt anser Stenholm att det borde finnas mer flexibilitet när det gäller kör- och vilotiderna. Han håller med om att det bör finnas en del restriktioner, men så som förordningen ser ut idag, går det inte att följa den till punkt och pricka. Alla personer är olika och därför anser han att en del av kör- och vilotiderna skall vara justerbara. Exempelvis nämner han den 45 minuter långa vilopausen som bör efterfölja 4,5 timmars körning. Den i sig är helt acceptabel och att man dessutom kan dela upp den i två pauser om 15 och 30 minuter är jättebra. Däremot ser Stenholm ingen vits med att 15 minuter långa pausen skall vara före 30 minuter långa pausen. Det där borde chauffören kunna avgöra själv, hur denne delar upp sin paus.

Ett annat exempel som Stenholm redogör för, är när arbetstidslagen och kör- och vilotidsförordningen krockar med varandra och gör det omöjligt för chauffören att antingen komma fram med lasten i tid eller komma i tid till färja, alternativt att köra lagligt. Sådana fall är när chauffören lossar och kör en halvtimme på morgonen men får vänta flera timmar, utan att få den fullständiga vilan på nio timmar, för att sedan få lasta. Då har den tillåtna arbetstiden för dagen på 15 timmar börjat ticka redan på morgonen, så när bilen sedan är lastad och klar, kan föraren inte köra sina nio timmar, eftersom 15 timmar gränsen kommer emot innan dess. Det här är något helt vansinnigt, enligt Stenholm. Det är ett vanligt problem och det borde räcka med kör- och vilotidsförordningen, så man inte alls behövde bry sig om arbetstidslagen.

Han nämner också ett exempel där man som chaufför borde få justera vilotiderna en aning, här gällande då främst veckovilan. Efter sex arbetsdygn skall man ha veckovila på 45 timmar. Om chauffören exempelvis bor i Närpes, kommer i land med en färja i Åbo på lördagsmorgonen och borde påbörja sin veckovila när denne kommit till Björneborg. Då anser Stenholm att chauffören

borde vara tillåten att köra ända hem, så länge det handlar om rimlig tid, för att ta veckovilan i sitt eget hem, i bättre förhållanden, istället för att tillbringa 45 timmar veckovila i lastbilshytten.

Stenholm tillägger att kör- och vilotiderna är ett sådant samtalsämne som är ständigt återkommande chaufförer emellan. Oberoende var chaufförer träffar varandra så kommer kör- och vilotiderna på tal. Antingen har den ena eller den andra överträtt någon av förordningens punkter, alternativt har någon blivit kontrollerad av myndigheter. Kör- och vilotiderna tar musten ur chaufförskåren, menar Stenholm. Han tror att de flesta chaufförer håller med om att det bör finnas restriktioner, men att den välbehövliga flexibiliteten saknas. Framför allt utrikeschaufförer har det väldigt svårt att få kör- och vilotiderna att stämma och vara lagenliga. Det går inte ens att jämföra med inrikes chaufförer, som kör en linje. De kan enkelt parera och förutse sin körning, men det kan inte en utrikeschaufför, som ofta kanske inte ens vet morgondagens program.

Rädslan för att bli fast för att ha överträtt kör- och vilotidsförordningen på ett eller annat sätt gör att chaufförer undviker sträckor eller platser där det förekommer kontrollplatser. Istället tar chauffören en omväg, ofta längre och med sämre väglag, för att undvika en kontroll. Stenholm menar att det är inte enbart de dyra böterna som gör att chaufförer väljer omvägar, snarare är det faktumet att du som chaufför mister din inkomstkälla ifall du har fått för många böter. Något som i sig är väldigt orättvist och kan tära mycket på en familj. Chauffören blir liksom dubbelt bestraffad, inte nog med att denne mister sitt körkort och får dyra böter, denne blir även utan inkomst en längre tid. Något som ingen annan, vars yrke inte är chaufför, blir.

Kör- och vilotidsförordningen jämte arbetstidslagen är ett märkbart problem inom vägtransportbranschen, främst för utrikeschaufförer. Detta framkommer även när intervjun fortskrider att behandla färdskrivare.

Stenholm kör idag med analog färdskrivare. Han har nog provat på att köra med digital färdskrivare också, men föredrar den analoga modellen. Skulle Stenholm själv få välja, skulle han gärna vara utan färdskrivare helt och hållet. Han menar att ingen yrkesgrupp är så hårt kontrollerad som en chaufför, som bör anteckna precis allt denne gör under sin arbetsdag. Han konstaterar dock är det så gott som omöjligt för myndigheter att kontrollera om man följer kör-

och vilotidsförordningen ifall färdskrivare inte fanns. Färdskrivaren är den som får ta emot chaufförens hat mot kör- och vilotiderna. Tyvärr finns det också sådana som kör med förfalskade färdskrivarkort och manipulerade färdskrivare, dessa oftast från öststater. Det är givetvis ett problem, men det är svårt att förhindra. Överlag anser Stenholm att färdskrivarna har utvecklats och moderniserats till det bättre.

Intervjun fortsätter och behandlar cabotagetransporter, vilka Stenholm anser ha en bra mening. De är menade för att öka lönsamheten för både åkaren och chauffören, samt för att värna om miljön, när lastbilen kör färre tomma kilometer. Tyvärr missbrukas dessa något kolossalt av främst chaufförer från det gamla östblocket. Cabotagetransporterna är dessvärre otroligt svåra att kontrollera och därför kan man idag se samma utländska chaufförer med utländska bilar köra inom landet under låga perioder. Stenholm menar att myndigheterna nog vet om hur stor brottslighet det är gällande cabotagetransporterna, men de har inga möjligheter att kontrollera dessa.

Han anser att cabotagetransporterna är nödvändiga, att de bör finnas kvar, men någon sätt att kontrollera dem, det kan han inte komma på. Att det därtill får vara tre stycken cabotagetransporter, innan fordonet skall ut ur landet, tycker Stenholm är i överkant. Han menar att två skulle räcka. Då är det tillräckligt för att kunna förflytta fordonet en längre sträcka samtidigt som det ger mindre möjlighet att utnyttja systemet.

Stenholm bävar inför framtiden inom vägtransportbranschen. För ungefär tio år sedan gick han själv trafikföretagarkursen och planerade att själv börja som åkare och köra egen lastbil. Ännu har han inte börjat. Han säger sig vänta på bättre tider. Så gott som varje vecka menar han sig tacka sig själv att han ännu inte börjat med egen lastbil. Största hotet är, precis som Stenholm själv tidigare också konstaterat, den billiga arbetskraften från östblocket som bara väller in hit till Norden. Han erkänner att det låter fel att skylla så mycket på chaufförerna som kommer från östblocket, men sanningen är den att det är ofta chaufförer därifrån som missbrukar systemen här. Det gäller allt från nedskräpning och stölder till falska papper och frånvarande trafikvett.

Stenholm tror dock att lastbil som transportmedel alltid kommer att finnas kvar. Dels eftersom industrier har så minimala lager som möjligt och kräver ständiga, snabba transporter, något som

endast går att utföra med lastbil. Dels för att lastbil är det enda transportsättet som inte kräver att godset hanteras och förflyttas flera gånger. Ju fler gånger godset hanteras, desto mer riskerar godset att skadas eller att en del av godset försvinner. Lastbilen är det enda transportsättet som kan frakta en större mängd gods, snabbt och hela vägen från avsändaren till mottagaren, därför kommer den alltid att finnas kvar.

13 Resultat

För att knyta ihop undersökningen med teoridelen, kommer jag i detta kapitel att presentera resultatet av intervjuerna samt min egen analys av dem. Avslutningsvis kommer jag att lägga fram egna förbättringsförslag angående den nuvarande lagstiftningen och de gällande reglementen, baserade på de svar jag fått i intervjuerna.

13.1 Intervjuanalys

Samtliga respondenter hade nära inpå likadana svar i de flesta frågorna, trots deras variation av erfarenheter. Detta var för mig dock föga förvånande, eftersom jag även tidigare fått uppfattningar om hur vägtransportbranschen är och hur den fungerar med dess nuvarande lagstiftning. För att sammanställa intervjumaterialet har jag valt att fritt formulera mig utgående från respondenternas svar, detta för att göra det så lättöverskådligt som möjligt för läsaren.

Respondenternas gemensamma åsikt angående vägtransportbranschen idag, var att den är tuff, den är stressig och att alla aktörer kämpar för att hålla sig kvar i branschen. Dessutom tog samtliga respondenter upp problemet med den snedvridna konkurrensen, när förare och åkare från det gamla östblocket kommer till Norden för att jobba för en mycket lägre lön än vad de nordiska förarna och åkarna kör för.

Myndigheternas hårda krav, vilken riktas enbart till landets egen befolkning samt de ökade kostnaderna för att tillämpa myndigheternas yrkanden, var även något flera utav respondenterna nämnde. Något som i sig bidrar till den nämnvärda kostnadsskillnaden vid anlitan av finländsk, alternativt nordisk transportör, i jämförelse med en transportör härstammande från östblocket. Ett faktum som även svenska Uppdrag Granskning konstaterat (se kapitel 3).

Även den största skillnaden i branschen förr och nu, ansågs vara den ökade utländska, billiga arbetskraften. De äldre respondenterna nämnde även den ökade mängden regler och förordningar. Tidigare fanns exempelvis varken kör- och vilotider eller något yrkeskompetenskrav, reglementen som i dess nuvarande form snarare stjälper, än hjälper, åtminstone när det gäller branschmännen och -kvinnorna.

Syftet med all lagstiftning och alla förordningar som finns för vägtransporter idag, är tänkt att göra transporterna säkrare, att gynna chaufförens hälsa, samt att värna om miljön. Detta instämde ingen av respondenterna i fullt ut. Respondenterna konstaterade att transporterna inte blivit säkrare på grund av allt fusk med reglementen. Den största trafikfaran ansåg de vara utländska chaufförer, vilka ofta är oerfarna lastbilsförare, samt med tanke på att de är ovana med den trafikultur samt det väder och klimat vi har här i Norden. Däremot har varselklädsel och lastsurrning bidragit till att höja transportsäkerheten. Likaså har lastbilarna utvecklats och höjt säkerheten för både förarna, men även för medtrafikanter.

Chaufförens hälsa, är den aspekt, vilken respondenterna bestred i största grad. De framhöll att chauffören är mer stressad och känner sig ständigt övervakad på grund av det reglemente som finns idag. Flera utav respondenterna menade att ingen annan yrkesgrupp är så bevakad och har så strama förordningar, vilket en lastbilschaufför har. De ansåg att en chaufför har mycket svårt att framföra sitt fordon lagligt, eftersom det finns så många saker att hålla reda på och många gånger är det verkligen ologiska regler de tvingas följa. Dock var samtliga respondenter överens om att det bör finnas viss begränsning samt regler att följa, men de menade även allihop att det borde finnas mer flexibilitet och förståelse för vägtransportbranschen.

Respondenternas åsikt angående miljön och dess välmående, i förhållande till lagstiftningens syfte, var varierande. Å ena sidan ansåg de att fordonen utvecklats och blivit utsläppsnåla, vilket värnar om miljön. Å andra sidan har fordonen blivit såväl längre, som tyngre och dessutom har mängden trafik på vägarna ökat, vilket i sin tur slitit på miljön. Slutsatsen angående miljön var att vi människor önskar och tror att vi värnar mer om naturen och miljön, än vad vi egentligen gör.

Yrkeskompetenskravet är inget respondenterna egentligen förstår syftet med. De flesta menade att yrkeskompetensen enbart är ett sätt för den finländska staten att få in pengar. De ser ingen vits med att personer som kört lastbil yrkesmässigt i hela sitt liv, plötsligt borde sätta sig i skolbänken för att lära sig hur de ska utöva sitt yrke. Att de dessutom skulle betala dyra pengar för fortbildningen, var oförståeligt. Respondenterna skulle gärna slopa yrkeskompetensen, eftersom den inte uppfyller någon egentlig funktion som sådan. De menade att den idag knappt

kontrolleras hos finländska förare, än mindre hos utländska förare. Förare, vilka respondenterna dessutom tror köper sina yrkeskompetenskort, alternativt kör utan yrkeskompetenskort, vilket minskar på yrkeskompetensens betydelse och inverkan.

Liksom tidigare konstaterat, saknar reglementet för landsvägstransporterna flexibilitet enligt respondenterna. Det respondenterna främst då syftat på är den sociala lagstiftningen, det vill säga kör- och vilotidsförordningen. Varenda en av respondenterna sade att det är omöjligt att köra 100 % lagligt och följa kör- och vilotiderna till punkt och pricka. Jag fick flera exempel på i hurudana sammanhang kör- och vilotiderna inte gick ihop och i samtliga fall blev det åkaren samt chauffören som miste sin lönsamhet. Respondenterna ansåg att med lite flexibilitet, samt förståelse från myndigheternas sida, skulle kör- och vilotiderna kunna vara något bra och fördelaktigt. Förarna saknade möjligheten att få lyssna på den egna kroppen, med dess behov, samt möjligheten att få tillgodo längre vilotider, vilka ändå inte räknats som dygnsvila.

Respondenterna ansåg att kör- och vilotiderna kontrolleras för ofta, på grund av förarnas rädsla att bli bestraffade för en mindre överskridning av körtiden, eftersom för många bötesstraff leder till indraget körkort och förlorande av körrätten. Detta i sig för en yrkesmässig chaufför kan få stora konsekvenser. Det leder inte enbart till förlorad körrätt, det leder även till inkomstbortfall.

För att kontrollera förarnas kör- och vilotider används färdskrivare. Färdskrivarna, vilka enligt respondenterna är ett nödvändigt ont. Av respondenterna var det två stycken, vilka vanligtvis använde analog färdskrivare i arbetet, medan tre av respondenterna använde sig av den digitala modellen. Åsikten om vilken som var bättre avgjordes beroende på vilken de blivit vana med. De förare vilka hade blivit vana med den digitala modellen, ansåg att den var lättare att använda och mycket behändig, eftersom färdskrivaren håller koll på kör- och vilotiderna åt föraren. Förarna, vilka var vana att använda sig av analoga färdskrivare, föredrog den i och med att ansvaret för användningen ligger hos föraren självt. Överlag ansåg respondenterna att färdskrivarna utvecklats till det bättre och att de uppfyller sin mening.

Cabotagettransporterna är den del i undersökningen, vilken är mest känslig. Känslig, eftersom det gäller utländska förare och deras situation, samt missbruk. I frågan om cabotagettransporter är det lätt att verka fientlig gentemot utlänningar, så är dock inte fallet. Delen angående

cabotagetransporter, beaktar även finländska och nordiska förare, dock är missbruk av dessa transporter avsevärt vanligare när man talar om förare från forna östblocket. Det här missbruket har uppmärksammats i medier flera gånger och har därmed fångat mitt intresse. Det är dessutom ett problem för de nordiska chaufförerna, eftersom konkurrensen blir snedvriden och förare förlorar arbete, trots sin hederlighet. Detta finns även omskrivet i kapitel 2.4.

Cabotagetransporterna ansågs enligt respondenterna vara bra och till en fördel, men alla konstaterade att de missbrukas i alltför stor grad. Förarna hade alla själv haft möjlighet att kunna utnyttja en eller två cabotagetransporter för att kunna förflytta sitt fordon inom ett annat land, samtidigt som lönsamheten ökade. Däremot kunde alla tänka sig att minska på mängden tolererade cabotagetransporter från tre stycken till maximalt två. Några ansåg att till och med en enda cabotagetransport kunde räcka. Tre stycken cabotagetransporter ansågs vara så pass många till antalet, att det gav möjlighet till att missbruka systemet och det är då inte längre lika lätt för myndigheter att kontrollera antalet utförda cabotagetransporter.

Missbruket av cabotagetransporterna var ett problem, enligt respondenterna. Trots detta hade ingen av dem något förslag på hur man kunde förhindra detta missbruk. Enda sättet skulle vara att minska på antalet tillåtna cabotagetransporter till endast en, alternativt att helt och hållet slopa cabotagetransporter. Dock ansåg samtliga respondenter att cabotagetransporterna även i framtiden bör vara tillåtna, men de borde kontrolleras noggrannare, eventuellt lägga mer ansvar på speditörerna så de skulle kontrollera hur många cabotagetransporter som utförts av föraren.

Framtiden var även den, något samtliga respondenter kände likadant för. Varenda en av respondenterna såg mörkt och oroligt på framtiden, samtidigt som det ändå fanns ett litet hopp om bättre tider för de finländska förarna. Trots den dystra framtidstron för de finländska åkarna och förarna inom vägtransportbranschen, tror alla respondenter att lastbil som transportsätt, alltid kommer att finnas kvar, det ingen vet är vem som äger den och vem det är som sitter bakom ratten.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att respondenternas svar är relativt entydiga. De är något så när överens om att dagens lagstiftning gällande vägtransportbranschen saknar branschförståelse och flexibilitet. Personligen hade jag trott att förarna gärna skulle slopa all

lagstiftning utan tvekan, men samtliga respondenter var överens om att det behövs en del gränser trots allt.

13.2 Förslag på förändring

Tack vare intervjuerna och respondenternas svar, har jag konstaterat att med endast några få ändringar, kunde man återinföra större lönsamhet och framtidstro för vägtransportbranschen. Mina ändringsförslag är fyra till antalet och presenteras nedan, utan inbördes ordning.

13.2.1 Förändringsförslag nummer 1

Det första ändringsförslaget är att minska på antalet godkända cabotagetransporter. Det nuvarande antalet godkända cabotagetransporter i ett annat land är tre. För att minska på missbruket av dessa, när förare kör flera veckor i sträck inom ett annat land, skulle jag vilja minska ner antalet tillåtna cabotagetransporter till endast en.

Även om detta är delvis emot Europeiska Unionens principer, där fri rörlighet mellan medlemsländerna är en viktig aspekt man kämpar för, skulle detta göra det enklare för myndigheterna att kontrollera hur många cabotagetransporter en förare kört med sitt fordon inom ett annat land. Framför allt skulle det gynna de inhemska förarna och åkarna, i vart och ett utav medlemsländerna i Europeiska Unionen. Det finns trots allt restriktioner för detta idag och en stramare restriktion på detta, anser jag skulle vara till en fördel för det egna landets förare, i synnerhet för de nordiska förarna. Det är ett sätt att försöka jämna upp och rätta till den snedvridna och ojämlika konkurrens som råder inom vägtransportbranschen idag. Mer om cabotagetransporter kan läsas i kapitel 2.4 i detta arbete.

13.2.2 Förändringsförslag nummer 2

Det andra ändringsförslaget är att slopa yrkeskompetenskravet. Tanken med yrkeskompetensen, enligt mig, är att hålla förarna på en jämn nivå i frågan om kunskap och kvalitet, samt att upprätthålla och uppdatera förarnas kompetenser. Det är något som inte kräver på

yrkeskompetensen åstadkommer idag. Istället anses den vara ytterligare en utgift för att kunna bibehålla sitt yrke och sin inkomstkälla.

Kravet på yrkeskompetensen skulle slopas helt och hållet, men förslagsvis kunde man erbjuda frivilliga fortbildningskurser för förare som verkligen vill och känner att de behöver fortbilda sig. Exempelvis första hjälpen och kurser i modern bilelektronik och ny teknik, kunde vara användbara och förarna kunde ha nytta av dem. Man kunde baka in den viktigaste teorin ur yrkeskompetenskurserna i teorin för själva lastbilskörkortet, samt eventuellt till viss del i personbilskörkortet.

En lastbilschaufför och framför allt en åkare har redan stora kostnader innan de i slutänden får sin inkomst. Genom att slopa yrkeskompetenskravet skulle man minska på kostnaderna för åkarna och lastbilsförarna, samtidigt som pressen att som förare tvingas ta ledigt en hel vecka per kurs, en vecka med kostnader samt inkomstbortfall, skulle försvinna. Slopandet av yrkeskompetensen skulle främst gynna branschfolket.

13.2.3 Förändringsförslag nummer 3

Det tredje ändringsförslaget går ut på att göra den sociala lagstiftningen mer flexibel. En lastbilsförare, särskilt en förare som kör utrikes mellan flera länder, har ingen möjlighet alls att planera sina dagar och sina körningar, eftersom denne sällan vet programmet för följande dag.

Att framföra ett stort fordon, såsom en modulcombination på 25,25 meter, är inte samma sak som att framföra en personbil. Det är väldigt svårt att planera sin körning med ett sådant stort fordon, vars acceleration och retardation påverkas av det gods denne bär. Fordonet är hastighetsbegränsat, ofta finns det broar och tunnlar vars vikt- eller höjdbegränsningar förhindrar stora fordonens passage och plötsligt kan det bli trafikstockning, vilket gör att fordonet sitter fast så länge stockningen varar. Även finns det faktum att det nordiska väder och klimatet skiljer sig ifrån övriga Europas väder och klimat. Det här är några aspekt, vilka inte tagits i beaktande när den sociala lagstiftningen stiftats.

Jag anser att kör- och vilotiderna borde göras mer flexibla. Den nuvarande dygnsvilan på minst nio timmar, kunde kortas ner till minst åtta timmar. Detta påpekade även flera av respondenterna i intervjuerna att de gärna skulle se, eftersom nio timmar är relativt lång tid. Det totala tillåtna arbetspasset skulle således bli maximalt 16 timmar, med vilopauser inräknade. Pauserna, vilka skulle under det 16 timmar långa arbetspasset vara totalt minst 2,5 timmar, skulle föraren själv få fördela enligt eget behov och möjlighet.

Ifall föraren tvingas vänta en längre tid på exempelvis lastning, skall föraren kunna utnyttja denna tid som vila och därmed vara berättigad till mer arbetstid. Körtiden och arbetstiden skulle enligt mitt förslag innebära samma sak. Veckovilan skulle fortfarande existera efter det sjätte arbetsdygnet, men skulle kortas av från 45 timmar till 30 timmar.

Mitt förslag skulle ge förarna möjlighet att lyssna på den egna kroppen och fördela sina pauser enligt behov och möjlighet, vilket i sig skulle minska på den ständiga stressen där förarna tvingas hålla koll på arbetstiderna och anpassa sig efter dem.

13.2.4 Förändringsförslag nummer 4

Det fjärde och sista förändringsförslaget innebär att vi här i Finland skulle införa något helt nytt, det vill säga vägskatt för utländska fordon. Norge och Sverige kan här ses som föregångsland, eftersom det i båda länderna finns vägskatt.

I intervjuerna framkom att vi här i Finland borde göra något för att ta utnyttja det faktum att många utländska bilar rör sig på våra vägar. Det gäller såväl personbilar, som lastbilar. Under några av intervjuerna började vi jämföra systemen som finns i våra grannländer och då föddes en idé om vägskatt i Finland. Därför anser jag att vi borde införa vägskatt för utländska bilar. Per bil skulle detta inte innebära stora kostnader, men tack vare mängden utländska bilar, vilka rör sig på våra vägar skulle den totala vägskatteintäkten bli stor. Den skatteintäkten skulle i första hand användas för att förbättra vägarna i hela Finland.

14 Avslutning

En bransch så viktig för oss alla, branschen som skulle kunna få samhället att stanna upp och sluta fungera. Den branschen är transportbranschen, framför allt vägtransportbranschen, vars uppsamling lagstiftning och förordningar har inspirerat mig till detta lärdomsprov, samt att utföra den undersökning jag gjort.

Med det här lärdomsprovet vill jag visa hur vardagsbekymren ser ut för en lastbilschaufför eller en åkare. Jag vill öppna ögonen på läsaren och göra denne förstådd hur en nödvändig bransch kan formas till att bli olönsam för dess branshmän och -kvinnor, tack vare en alltför stor mängd lagstiftning och regleringar. Reglementen som i sig är förståeliga, men vilka tillsammans med branschens andra reglementen bildar en icke genomförbar illusion av en verklighet. I det här arbetet har jag valt att inte ta med synpunkter ur det politiska perspektivet. Istället vill jag att det här skall vara lastbilschaufförernas och åkarnas chans att säga sina åsikter, utan motargument.

Avslutningsvis vill jag tacka för allt stöd jag fått under det här arbetets gång och för att respondenterna ställde upp på varsin intervju.

Källförteckning

Tryckta källor

Arbetskyddsförvaltningen. 2014. *Bilförarens kör- och vilotider*. Tammerfors.

European Road Safety Observatory. 2015. *Traffic Safety Basic Facts 2015; Heavy Goods Vehicles and Buses*.

Europeiska kommissionen. 2006. *Road Transport Policy: Open roads across Europe*.

Sisula-Tulokas, L. 2007. *Kuljetusoikeuden perusteet*. Talentum: Jyväskylä.

Transportstyrelsen. 2015. *Kör- och vilotider: Regler och vägledning*.

Elektroniska källor

Cabotagestudien. u.å. *Om Cabotagestudien*. [Online] [hämtat: 17.2.2016]

<http://cabotagestudien.com/sv/om/>

Haglund, F. 2013. Tretusen färre döda i europeisk trafik. [Online] [hämtat: 30.10.2015]

<http://www.europaportalen.se/2013/03/tretusen-farre-doda-i-europeisk-trafik>

Ligneman, T. 2013. Utbredd fusk bland utländska lastbilschaufförer. [Online] [hämtat: 17.2.2016]

<http://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/utbredd-fusk-bland-utlandska-lastbilschaufforer>

SKAL rf. 2014. *Ladda regelbundet ned uppgifterna i den digitala färdskrivaren*. [Online] [hämtat: 2.10.2015]

http://www.skalfi.fi/sv/publikationer/artiklar_i_tidningen_kuljetusyrittaja/ladda_regelbundet_ned_uppgifterna_i_den_digitala_fardskrivaren.11003.news

SKAL rf. 2014. *Yrkeskompetensen måste kunna betygas även utomlands*. [Online] [hämtat: 23.10.2015]

http://www.skalfi.fi/sv/publikationer/artiklar_i_tidningen_kuljetusyrittaja_yrkeskompetensen_maste_kunna_betygas_aven_utomlands.11014.news

Trafi. [u.å.]. *Digitalt färdskrivarkort*. [Online] [hämtat: 2.10.2015]

http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/yrkestrafik/digitalt_fardskrivarkort

Trafi. [u.å.]. *Yrkeskompetens*. [Online] [hämtat: 25.10.2015]

http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/yrkestrafik/yrkeskompetens_hos_forare

Trafi. [u.å.]. *Internationella transporttillstånd*. [Online] [hämtat: 5.11.2015]

http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/yrkestrafik/internationella_transporttillstand/tillstand_for_gods_trafik

Transportstyrelsen. (u.å.). *Färdskrivare*. [Online] [hämtat: 2.10.2015]

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/Fardskrivare/>

Finlands författningssamling

Förordning om användning av fordon på väg 13.12.2007/1221

Lag om kommersiell godstransport på väg 21.7.2006/693

Lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare 16.3.2007/273

Europas författningssamling

Europaparlamentets och rådets direktiv om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter 11.3.2002, 2002/15/EG. www.eur-lex.eu [hämtat: 20.10.2015]

Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg 21.10.2009, nr 1072/2009. www.eur-lex.eu [hämtat: 25.10.2015]

Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet 15.3.2006, 561/2006. www.eur-lex.eu [hämtat: 25.10.2015]

Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning om statistikrapportering om varutransporter på väg 18.1.2012, nr 70/2012. www.eur-lex.eu [hämtat: 20.10.2015].

Rådet för Europeiska ekonomiska gemenskapen, 20.12.1985, förordning 3821/85

BILAGA 1

INTERVJUFRÅGOR

Namn och födelseår:

Verksamma år inom vägtransportbranschen:

Körområde, tidigare och nuvarande:

Vad anser du om vägtransportbranschen idag?

Vilka är de största skillnaderna i branschen förr och nu?

Lagstiftningen och förordningarna som finns för landsvägstransporter idag, är till för att göra transporter säkrare, gynna chaufförens hälsa samt att värna om miljön. Anser du att detta stämmer även i verkligheten?

Vad anser du om yrkeskompetenskravet?

Vilka är dina åsikter gällande kör- och vilotiderna?

Vilka är dina åsikter angående färdskrivare?

Vad anser du om cabotagetransporter?

Hur tror du att framtiden inom vägtransportbranschen ser ut?