



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Patricia Rosengård

EN STUDIE AV YRKESCHAUFFÖRERS
ARBETSSITUATION I UTRIKESHANDELN

Företagsekonomi

2011

VASA YRKESHÖGSKOLA

Utbildningsprogrammet för företagsekonomi

ABSTRAKT

Författare	Patricia Rosengård
Lärdomsprovets titel	En studie av yrkeschaufförers arbetssituation i utrikes-handeln
År	2011
Språk	svenska
Sidantal	63
Handledare	Helena Blomquist

Lärdomsprovet behandlar yrkeschaufförers arbetssituation inom utrikeshandeln i Norden (tungt fordon) med tyngdpunkt på de regler, som finns för kör- och vilotider. Det pågår en hel del diskussioner i media om att de regler som finns idag varken är helt praktiska eller vettiga. Ingen annan yrkesgrupp bevakas lika hårt som yrkeschaufförerna och en lagreform är nödvändig för branschens välmående. Lärdomsprovet är avgränsat till transportföretag inom Norden som bedriver internationella transporter.

Lärdomsprovet består av en teoretisk och en empirisk del. Den teoretiska delen behandlar lastbilstransporter, chaufförsyrket, kör- och vilotiderna samt färdskrivarer.

I den empiriska delen undersöks åsikterna gällande yrkeschaufförernas arbetssituation. Undersökningsmetoden är kvalitativ och innefattar intervjuer med åtta personer som har bred och mångårig erfarenhet av branschen. Den empiriska delen undersöker, vad man anser är fel främst när det gäller reglerna, och hur man kunde förändra lagen samt förbättra arbetssituationen för yrkeschaufförerna. Den empiriska delen behandlar också allmänna frågor gällande chaufförsyrket.

Resultatet av intervjuerna var ganska enhetligt. Regler för kör- och vilotider behövs för att behålla säkerheten, arbetstagarnas välmående och en fungerande konkurrens. De flesta av de intervjuade personerna är överens om att förändringar borde ske främst när det gäller möjligheter för chaufförerna att själva planera sina arbetsdagar, lagens toleransmån och antalet timmar som man får köra.

Ämnesord yrkeschaufför, kör- och vilotider, färdskrivare

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Degree Programme in Business Economics

ABSTRACT

Author	Patricia Rosengård
Title	A study of professional drivers' working situation in the foreign trade
Year	2011
Language	Swedish
Pages	63
Name of Supervisor	Helena Blomquist

The thesis discusses the working situation of professional drivers in the foreign trade in the Nordic countries (heavy vehicles) with emphasis on the existing rules for driving and rest periods. There is a lot of discussion going on in media about the rules that exist today and it is claimed that they are neither practical nor sensible. No other profession group is watched as hard as professional drivers and a legislative reform is necessary for the trade's wellbeing. The thesis is limited to carriers in the Nordic countries engaged in international transport.

The thesis consists of a theoretical and an empirical part. The theoretical part deals with truck transports, driver profession, driving and rest periods, and tachograph.

The empirical part examines the views of professional drivers' working situation. The method of the survey is qualitative and includes interviews with eight persons who have deep and extensive experience in the trade. The empirical part investigates what you consider is wrong primarily when it comes to the rules and how to change the law and improve the working conditions for professional drivers. The empirical part also deals with general questions about the driver profession.

The results of the interviews were fairly uniform. Rules for driving and rest periods are needed to maintain the safety, the drivers' wellbeing and healthy market conditions. Most of the respondents agree that changes should be made mainly in terms of opportunities for drivers to plan their working days, the level of tolerance of the law and number of permitted driving hours.

Keywords professional driver, driving and rest periods, tachograph

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	7
1.1 Bakgrund till ämnes val.....	7
1.2 Metoder	7
1.3 Syfte.....	7
1.4 Problemområde	8
1.5 Avgränsningar	8
2. LASTBILSTRANSPORTER	9
2.1 Historia	9
2.2 Lastbilstransporter idag	9
2.3 Lastbilstransporternas utveckling.....	10
2.3.1 Småskalighet.....	11
2.3.2 Flexibilitet.....	11
2.3.3 Säkerhet	11
2.3.4 Tillförlitlighet.....	11
2.3.5 Service	11
2.3.6 Anpassningsförmåga.....	12
2.4 Lastbilstransporternas framtid	12
3. CHAUFFÖRSYRKET	13
3.1 Yrkesförare med specialkompetens.....	14
3.2 Utbildning.....	15
4. REGLER FÖR KÖR- OCH VILOTIDER.....	16
4.1 Nationella- och EU-regler	16
4.2 Definitioner	17
4.2.1 Förare	17
4.2.2 Körtid.....	17
4.2.3 Körperiod.....	17
4.2.4 Annat arbete.....	17
4.2.5 Rast	17
4.2.6 Vila.....	18
4.2.7 Dygnsvila.....	18
4.2.8 Vecka	18

4.2.9	Veckovila.....	18
4.2.10	Veckovila 12-dagarsregeln.....	19
4.2.11	Multibemannning.....	19
4.2.12	Tillgänglighet.....	19
4.2.13	Körtid.....	19
4.3	Länder där reglerna gäller.....	20
4.3.1	EU och EES-länder.....	20
4.3.2	Övriga Europa.....	20
4.3.3	Övriga länder.....	20
5.	FÄRDSKRIVARE.....	21
5.1	Analog färdskrivare.....	21
5.2	Digital färdskrivare.....	22
5.3	Färdskrivarens symboler.....	23
5.3.1	Körtid.....	23
5.3.2	Annat arbete.....	23
5.3.3	Tillgänglighet.....	23
5.3.4	Rast eller vila.....	23
5.4	Saker att komma ihåg vid användning av färdskrivare.....	24
5.4.1	Analog färdskrivare.....	24
5.4.2	Digital färdskrivare.....	24
6.	DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN.....	27
6.1	Inledning till undersökningen.....	27
6.2	Undersökningsmetoden.....	28
6.2.1	Kvantitativa undersökningar.....	29
6.2.2	Kvalitativa undersökningar.....	29
6.3	Tid för undersökningen.....	30
6.4	De intervjuade personerna.....	31
7.	INTERVJUFRÅGOR.....	32
7.1	Intervju med Robert Nyman.....	34
7.2	Intervju med David Norrbohm.....	37
7.3	Intervju med Caj Björkskog.....	39
7.4	Intervju med Johan Rosengård.....	42

7.5 Intervju med Robert Simons.....	44
7.6 Intervju med Harry Stenholm.....	46
7.7 Intervju med Caj Vestlin	49
7.8 Intervju med Lars-Göran Svensson.....	51
8. ANALYS AV INTERVJUERNA	53
8.1 Kör- och vilotidernas skälighet	53
8.2 Orsaker till att det bryts mot reglerna.....	54
8.3 Effekterna av flexibla regler.....	55
8.4 Parternas ansvar i transportkedjan.....	56
8.5 Åsikter om dagens färdskrivare.....	56
8.6 Utbildningen och chaufförsmarknaden	57
8.7 Förslag till lagförbättring.....	57
8.8 Slutsats.....	58
9. AVSLUTNING.....	60
KÄLLFÖRTECKNING.....	61

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. Exempel på ifyllt diagramblad avsett för analog färdskrivare	25
Figur 2. Exempel på ifyllt diagramblad avsett för analog färdskrivare	25
Figur 3. Exempel på förarkort	26
Figur 4. Exempel på företagskort	26

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund till ämnes val

Jag grubblade länge på vad jag skulle skriva om. Jag visste att jag ville behandla något ämne inom logistiken. Idén till vad lärdomsprovet skulle handla om fick jag slutligen av min far, när jag frågade honom om vilka problem som finns inom biltransportbranschen. Jag hakade på idén och började genast ta reda på mera fakta om varför kör- och vilotiderna uppfattas som ett problem och det ledde så småningom till, att jag fastställde min arbetsrubrik.

Rubriken var intressant på det sättet att det tydligt framkom att man är missnöjd över/med reglerna, men inte varför och hur man skall gå till väga för att råda bot på problemen. Det kände jag att jag ville försöka ta reda på. Jag ville komma fram till förbättringsförslag.

1.2 Metoder

Arbetet består av en teoretisk och en empirisk del. Den teoretiska delen redogör för lastbilstransporter, chaufförsyrket, kör- och vilotiderna samt färdskrivare. Den empiriska delen är en kvalitativ undersökning, som består av 8 intervjuer med personer som har mångårig erfarenhet inom branschen.

1.3 Syfte

Syftet med mitt lärdomsprov är att först och främst ta reda på, vilka problem som finns när det gäller kör- och vilotiderna samt för chaufförsmarknaden i allmänhet. Förutom att ta reda på dessa problem, strävar jag också till att kunna hitta lämpliga lösningar och förslag till en förbättring. Jag vill komma fram till hur reglerna skulle kunna ändras för att man inom branschen skulle känna sig mera rättvist behandlade och få till stånd en stabil arbetsmiljö.

1.4 Problemområde

Det är konstaterat att man inom branschen inte är nöjd över/med hur reglerna för kör- och vilotiderna ser ut idag. Min uppgift i detta arbete är att ta reda på, hur man kunde omformulera och förbättra reglerna, för att det inte skall ha en betydande negativ inverkan på varken chaufförernas hälsa och välmående eller trafiksäkerheten. Tyngdpunkten i arbetet ligger på reglerna för kör- och vilotider.

1.5 Avgränsningar

Arbetet behandlar endast de kör- och vilotider, som gäller vid användning av tunga fordon. De regler och åsikter som gäller för de nordiska länderna har tagits i beaktande (främst Finland). Arbetet koncentrerar sig på företag och personer som är verksamma inom den internationella handeln, inte företag som endast utför inrikestransporter och linjetrafik. Jag skulle gärna också ha gått in på de fraktdokument som chaufförer kommer i kontakt med dagligen, mer ingående om chaufförsutbildningen och dess tilläggskurser samt de olika fordonstyperna, men kände att jag måste avgränsa arbetet till ett smalare spår för att få en klarare helhetsbild.

2. LASTBILSTRANSPORTER

2.1 Historia

Behovet av snabbare och billigare transporter ledde till utvecklingen av bilen. Främst för kortare avstånd där lastbilen så småningom kom att konkurrera ut både häst och vagn och ett stort antal kortare järnvägar. I takt med att vägnätet byggdes ut kraftigt och de tillåtna axeltrycken blev högre blev lastbilen konkurrenskraftig även på längre avstånd.

(Storhagen 2003, 141)

2.2 Lastbilstransporter idag

Det vanligaste transportsättet vid godsleveranser till och från Finland samt till och från övriga Europa är biltransporter. Över 80 procent av allt gods transporteras med bil i dagens läge. En orsak till populariteten är att biltransporter möjliggör så kallade ”dörr-till-dörr” leveranser, såväl inrikes som inom Europa. Övriga trafikslag transporterar normalt gods mellan terminaler och kan endast i undantagsfall erbjuda transporter till leverantörens respektive kundens anläggningar. Biltransporter erbjuder en hög frekvens där leveranser kan ske varje dag. Biltransporter passar också för de flesta typer av varor. Även gods som kräver kyl- eller värmetransporter lämpar sig ofta för bilfrakt. Nästan vilket gods som helst kan transporteras vart som helst med ett vägbundet transportmedel.

Vanligtvis konkurrerar vägtransporterna med flygfraktsalternativen för små volymer och högvärdiga produkter och med järnväg för stora volymer och lågvärdiga produkter.

Bil är förmodligen det billigaste transportsättet på grund av att man oftast kan undvika omlastning till och från järnväg/båt. I dagens läge transporterar man även trailers på järnväg för att minska påverkan på miljön och eftersom ingen förare behövs under järnvägstransporten hålls kostnaderna nere.

(Stockholms handelskammare, 2010)

2.3 Lastbilstransporternas utveckling

Under det senaste halvsekle har det skett en explosionsartad utveckling för vägtransporter. Orsaken till den kraftiga ökningen av transportvolymen för lastbilstrafiken, är att större lastbilar och fordonskombinationer har kommit till användning med en åtföljande kraftig effektivitetsökning.

Statistikcentralens statistik ger en bra bild över hur transportkapaciteten för vägtrafik har ökat under de senaste årtiondena. År 1960 var godstransportkapaciteten 265 000 ton för inrikes transporten i Finland. 47 år senare, år 2007, var man uppe i 738 000 ton. Det totala godstransportarbetet var år 2001 373 miljoner ton för lastbilstrafiken och sex år senare hade det ökat till 415 miljoner ton.

Importen till Finland via landsväg var år 1997 2 935 000 ton och hade år 2007 stigit till 4 135 000 ton. Motsvarande export var år 1997 2 055 000 ton och år 2007 hade det stigit till 8 548 000 ton.

(Statistik årsbok för Finland 2008, 272, 296-297)

Den fortsatta expansionen av ibruktagande av stora och tunga fordon har dock dämpats eftersom vägarnas beskaffenhet gällande bärighet, bredd och trafiksäkerhet, tillåter inte så stora och tunga fordonskombinationer som det transportekonomiskt skulle önskas.

Trafikmyndigheterna har, med hänsyn till vägarnas beskaffenhet, stadgat olika bestämmelser för olika fordonskombinationer av lastbilstrafik vad gäller mått, vikter och hastigheter. Bestämmelserna varierar från land till land. Allmänt gäller att den längsta fordonskombinationen (bil och släp) i Finland och Sverige inte får överstiga 25,25m i längd och 2,6 m i bredd. Den totala maximala vikten är 60 ton.

En helt avgörande anledning till lastbilstransporternas ökande inom transportarbete är näringslivets ökande krav på snabba och effektiva transporter. Med lastbil kan man transportera också större sändningar (över 1 ton) från dörr till dörr. Därmed reduceras också antalet omlastningar vilket i sin tur leder till minskade kost-

nader och färre skador. Dessutom kan lastbilen komplementlasta under pågående transport.

Det finns sju olika egenskaper som är en del av själva grundidén med att bedriva lastbilstrafiken i företagsform. Jag kommer att redogöra för dem under följande sju rubriker:

2.3.1 Småskalighet

Lastbilstransporter kan lätt anpassas till den enskilde kundens behov p.g.a. att fordonets kapacitet är liten (jämfört med andra transportslag). På så sätt utgörs förutsättningen för effektiva och för transportköparen attraktiva direktrelationer.

2.3.2 Flexibilitet

Lastbilar kan förhållandevis enkelt (i jämförelse med andra transportslag) omdirigeras under en pågående transport. Lastbilstransporter är också flexibla i form av olika fordonskombinationer och i möjligheten att temporärt öka kapaciteten med omdirigerade fordon.

2.3.3 Säkerhet

Lastbilstransporter innebär större säkerhet för det transporterade godset beträffande godskomfort, undvikande av skador, säkerhet i transporten och undvikande av stöld eftersom mindre mängder gods transporteras samt att en chaufför följer godset.

2.3.4 Tillförlitlighet

Kombinationen av fordon och medföljande förare ger automatiskt en hög grad av tillförlitlighet. Godset följs kontinuerligt och ett stopp för godset innebär ett stopp för föraren.

2.3.5 Service

Fordonets förare representerar erfarenhet och direktkontakt med transportföretaget och därmed skapas en potential att på platsen lösa transportköparens problem och frågor. Denna typ av förhållande har börjat tas i bruk i allt större omfattning och innebär en stor framtida potential för ytterligare expansion.

2.3.6 Anpassningsförmåga

Fordonet är oftast en självständig ekonomisk enhet och därför försöker man lösa de ekonomiska problemen som exempelvis dålig lasttillgång genom att lokalt söka efter ytterligare last.

Styrkan som dessa faktorer besitter skapar förutsättningar för lastbilstransporters fortsatta expansion.

(Lumsden 2006, 113-114)

2.4 Lastbilstransporternas framtid

Lastbilstransporterna påverkas i hög grad av, vad som behöver transporteras. Alltså därmed av utvecklingen inom industrin, byggverksamheten och handeln. Under lågkonjunkturen de senaste åren drabbades framför allt industrin och byggsektorn av en kraftig nedgång. Detta ledde till att efterfrågan på lastbilsförare minskade och konkurrensen om jobben ökade därmed. Men i och med att den ekonomiska utvecklingen i dagens läge är positiv, så har efterfrågan börjat öka igen.

Behovet av lastbilsförare kommer att öka successivt under de kommande tio åren. Den största anledningen är att godsmängden på landsväg ökar p.g.a. ökad internationalisering. Detta leder också till fortsatt stor konkurrens från utländska förare. Dessutom är pensionsavgångarna större än nyutbildade på arbetsmarknaden. Allt för få utbildar sig idag till lastbilsförare och de som är utbildade inom branschen har därmed goda möjligheter att få jobb.

(Jobbet – lastbilsförare, 2011)

3. CHAUFFÖRSYRKET

Transportsektorn blir allt mer betydelsefull i dagens moderna samhälle, och konsumenter och företag är beroende av fungerande transporter. Lastbilsförarna utgör en viktig länk i transportkedjan och därför är service- och säkerhetstänkande samt förmåga att planera viktiga egenskaper hos en lastbilschaufför.

Som lastbilsförare kan man transportera allt från bränsle, byggmaterial och möbler till levande djur och livsmedel. Vilka typer av transporter man kan köra regleras av vilken typ av kompetens man fått genom sin utbildning. Lastbilsförare är ett väldigt självständigt yrke och oavsett vad man transporterar så krävs det att man är bra på att planera och organisera. Vid planering av körningen måste man ta hänsyn till leveransadresser och regler för kör- och vilotider. Många gånger kan körningarna vara korta, men på den internationella marknaden sker också längre resor.

Arbetet som lastbilsförare innebär inte enbart körning av lastbil. Chaufförsyrket är ett serviceyrke där den ensamma tiden bakom ratten bara är en del av arbetet. Vid lastning och lossning av godset kommer man ständigt i kontakt med kunderna, och bemötandet av dem är viktigt liksom miljö- och säkerhetstänkandet.

För att kunna hantera flera ton tunga ekipage på ett säkert sätt i trafiken krävs både kunskap och ansvarskänsla. En lastbilsförare skall också klara av att köra på ett miljömässigt klokt sätt eftersom det innebär minskad miljöpåverkan och lägre bränsle- och slitagekostnader.

Som tidigare nämnts ingår lastning och lossning i arbetet. Beräkning av godsets vikt och volym är ett annat arbetsmoment. Vid lastning är det av stor vikt att tänka på i vilken ordning godset skall lossas och hur fordonet lastas bäst med tanke på stabilitet och lastsäkring.

Lagerhållning är dyrt och kraven på snabba och exakta leveranser blir därför stora. Transport via väg innebär i stort sätt att varorna lagras ”på vägen” istället för i lokaler. Tack vare dagens datoriserade planeringssystem möjliggörs effektiv organisering av transporter.

Det är inte ovanligt att föraren måste kunna hantera en truck i samband med lastning och lossning.

Chaufförsyrket är också fysiskt krävande och kräver därmed god fysik. God fysik är av stor vikt både under lastning och lossning samt då man under körningen sitter stilla långa perioder.

3.1 Yrkesförare med specialkompetens

Anledningen till att lastbilsföraryrket är indelat i olika specialkompetensområden är att kraven på förare skiljer mellan olika typer av transporter.

Över hälften av alla lastbilsförare arbetar som distributionsförare. Deras arbete går i stora drag ut på att köra ut gods från lagercentraler till godsmottagare som t.ex. affärer och kontor. Arbetet som distributionsförare innebär många stopp med i- och urstigningar ur fordonet. Vanligtvis arbetar distributionsförare hos ett åkeri, men kan också vara egenföretagare.

Som fjärrbilsförare fraktar man gods på långa avstånd och ofta nattetid. Godset lastas och lossas oftast vid godsterminaler och lagercentraler. Jobbet kräver att man har körkort för tung lastbil med släp, CE-behörighet. Chauffören måste också ha ADR-intyg vid transport av farligt gods, truckkort och utbildning i lastsäkring.

Truckkort krävs för att man kan behöva lasta och lossa sitt fordon med truck eller hjullastare. Som fjärrbilsförare har man oftast fasta arbetstider och kör inom samma geografiska område.

De fjärrbilsförare som kör utlandsrutten kallas utlandsförare och de är dessa typer av chaufförer som jag i mitt lärdomsprov har fokuserat på. Utlandsförarnas arbetstider är ofta oregelbundna och ADR-kunskaper och maskinell godshantering är ett måste. Som utlandsförare måste man även ha körkort för tung lastbil med släp, s.k. CE-behörighet. Förarna kan få sina körningar av transportledare direkt via telefon. Det är vanligt att rutten ändras under arbetets gång p.g.a. nya uppdrag kommit in.

3.2 Utbildning

För att ha rättighet att köra tunga fordon krävs körkort med C-behörighet och för att få köra lastbil med släp krävs CE-behörighet.

Det ordnas även skilda utbildningar för att få ADR-intyg. ADR-intyg krävs för att få köra transporter med farligt gods.

Därtill krävs även en hel del tilläggsutbildning.

(Arbetsförmedlingen – lastbilsförare, 2010)

4. REGLER FÖR KÖR- OCH VILOTIDER

För att min empiriska undersökning skall bli så lätt-tolkad som möjligt, vill jag i den teoretiska delen beskriva vilka regler det är, som gäller för dagens yrkeschaufförer.

Alla som arbetar med vägtransporter skall ha goda arbetsförhållanden, precis som inom andra yrken. Yrkeschaufförer skall ha rätt till regelbunden vila och skall aldrig tvingas till att köra orimligt långa arbetspass. Reglerna finns till av säkerhetsskäl, för att föraren inte skall bli för trött och för att den hårt rådande konkurrensen inte skall vara upphov till oacceptabla arbetsförhållanden.

Reglerna gäller inom alla EU länder och ändrades på ett flertal punkter fr.o.m. 11 april 2007. Reglerna gäller bussar oavsett totalvikt och alla godstransportfordon som är tyngre än 3,5 ton. Bestämmelserna tillämpas inte på specialfordon som inte är avsedda för gods/persontransporter som till exempel kranbilar eller betongpumpbilar som inte används för godstransporter.

Reglerna har tre huvudsyften:

1. Bidra till en större trafiksäkerhet.
2. Ge chaufförerna en god och mänsklig situation.
3. Säkerställa en sund konkurrenssituation mellan aktörerna inom vägtransportsektorn.

Företagen och speditionerna som bedriver yrkesverksamhet inom vägtransportsektorn är skyldiga att planera transporter så att reglerna kan efterföljas.

4.1 Nationella- och EU-regler

Det finns i huvudsak två typer av regler gällande kör- och vilotider inom de flesta EU-länder. För lätta fordon gäller nationella regler och för tunga fordon gäller EU-lagstiftningen.

Till tunga fordon räknas fordonskombinationer som har högre totalvikt än 3,5 ton (samt bussar oavsett vikt) och dessa regleras då av EU-regler när det gäller kör- och vilotider. Liknande regler gäller även för många länder utanför EU.

4.2 Definitioner

Det finns en hel del definitioner som är viktiga att känna till, när det gäller kör- och vilotid samt raster.

Nedan följer de vanligaste begreppen och dess definitioner:

4.2.1 Förare

Förare är den person som kör fordonet eller som följer med i tjänsten för att vid behov köra.

4.2.2 Körtid

Körtid är den tid som i färdskrivaren registreras som körning eller som registreras manuellt av föraren då utrustningen är ur funktion.

4.2.3 Körperiod

Körperiod innebär den totala körtiden från det att föraren startar körningen efter en rast eller en viloperiod till det att föraren tar en rast eller håller en viloperiod. En körperiod får omfatta en körtid på högst 4,5 timmar. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.

4.2.4 Annat arbete

Detta begrepp innebär allt annat arbete än körning för samma eller en annan arbetsgivare inom eller utom transportområdet. Till annat arbete hör också att förflytta sig från hemmet eller arbetsplatsen till en annan plats för att ta över ett fordon.

4.2.5 Rast

Rasten är den tid som är avsedd för återhämtning under en körperiod. Föraren måste ta minst 45 minuters sammanhängande rast under eller efter en körperiod. Rasten kan både tas ut i sin helhet och delas i två delar. Ifall rasten tas ut i två de-

lar måste den första delen vara minst 15 minuter och den andra delen, som måste vara sist, ska vara minst 30 minuter. Efter en rast som varat minst 45 minuter påbörjas en ny körperiod som omfattar högst 4,5 timmar.

4.2.6 Vila

Vila är en sammanhängande tidsperiod då föraren fritt förfogar över sin tid. (ej körning)

4.2.7 Dygnsvila

Den tidsperiod då föraren fritt förfogar över sin tid kallas dygnsvila. Dygnsvilan kan vara normal eller reducerad. Föraren skall under varje 24-timmarsperiod ta en sammanhängande dygnsvila på minst 11 timmar. Dygnsvilan kan högst tre gånger mellan två veckovilor reduceras till minst 9 timmar.

En dygnsvila kan också delas i två delar. I så fall måste den första delen av dygnsvilan vara minst 3 timmar sammanhängande och den avslutande delen minst 9 timmar sammanhängande.

Föraren kan vid behov avbryta en normal dygnsvila två gånger för att ägna sig åt andra aktiviteter än normal körning. T.ex. köra ombord eller av en färja. Dessa typer av avbrott får inte vara längre än en timme sammanlagt.

Som en normal dygnsvila räknas både vila på 11 h och delad vila på 3+9 h. En reducerad dygnsvila (9 h) får inte avbrytas.

4.2.8 Vecka

En vecka startar från måndag kl. 00.00 till söndag kl.24.00.

4.2.9 Veckovila

Veckovilan är den tidsperiod under veckan då föraren fritt förfogar över sin tid. Veckovilan kan vara normal veckovila eller reducerad veckovila. En normal veckovila omfattar 45 timmar. Varannan vecka kan veckovilan reduceras till som lägst 24 timmar. Minskningen måste dock kompenseras före utgången av den vecka som följer efter den vecka när veckovilan reducerades. Kompenseringen sker genom att motsvarande vila tas sammanhängande tillsammans med en annan

viloperiod på minst 9 timmar. Veckovilan ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder (6 x 24 timmar = 144 timmar) räknat från slutet av föregående veckovila.

4.2.10 Veckovila 12-dagarsregeln

Detta begrepp innebär att en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport kan skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder.

4.2.11 Multibemanning

Multibemanning innebär bemanning av ett fordon där minst två förare följer med fordonet i syfte att köra det. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden.

Varje förare skall ta en ny dygnsvila på minst 9 timmar inom en 30 timmars period räknat från den föregående dygns- eller veckovilans slut.

4.2.12 Tillgänglighet

Tillgängligheten är den tid då föraren är tillgänglig, men inte utför arbete. T.ex. när föraren följer med fordonet på färja eller väntar vid statsgränser samt när en förare följer med vid multibemanning.

4.2.13 Körtid

Körtiden får vara högst 9 timmar per dag. Körtiden får utsträckas till 10 timmar högst två gånger i veckan. Den maximala körtiden per vecka är 56 timmar. Den totala körtiden under två på varandra följande kalenderveckor får vara högst 90 timmar.

4.3 Länder där reglerna gäller

4.3.1 EU och EES-länder

Det regelverk som finns för kör- och vilotider och som beslutats på EU-nivå gäller i samtliga EU-medlemsländer. EES-länderna, Island, Liechtenstein och Norge, omfattas också av regelverket.

4.3.2 Övriga Europa

I övriga länder i Europa, de som står utanför EU gäller AETR-reglerna. Dessa regler gäller också i flera länder i Asien. AETR är en överenskommelse som reglerar arbetsförhållandena för förare av internationella transporter.

AETR- reglerna gäller på hela turen vid körning som sker helt eller delvis utanför EU och EES. Man kan säga att AETR-reglerna i stort sett motsvarar de regler som gällde i EU-länderna före 11 april 2007.

4.3.3 Övriga länder

Vi körning inom ett land som inte är med i EU, EES eller AETR gäller landets egna bestämmelser, d.v.s. nationella regler. För transporter till eller från ett sådant typ av land gäller AETR-reglerna.

(Yrkestrafiken.se, Kör- och vilotider. 2010)

5. FÄRDSKRIVARE

En färdskrivare är en anordning som, enligt lag skall finnas på alla fordon i europeiska länder som omfattas av EU:s kör- och vilotider. Fordon som omfattas av dessa, är de flesta fordonskombinationer över 3,5 tons totalvikt. Alla fordon som omfattas av reglerna för kör- och vilotider inom EU ska vara utrustade med färdskrivare. Färdskrivare registrerar hastighet samt kör- och vilotider kontinuerligt. Färdskrivarens funktion är att möjliggöra kontrollering av kör- och vilotider. Dessutom kan man kontrollera att hastighetsbegränsningen har efterföljts. Lastbilar får i Finland max köra 80 km/h (90 km/h på motorväg). Lastbilar med släp får endast köra 80 km/h, gäller också på motorväg.

Det finns två typer av färdskrivare. Det äldre sättet innebär användande av ett pappersdiagram och kallas analog färdskrivare. Den analoga färdskrivaren får bara finnas i fordon som tagits i bruk före 1 maj 2006. Fr.o.m år 2005 använder man ett datorminne i färdskrivaren tillsammans med ett förarkort i form av ett smart card för att lagra informationen. Detta är alltså en digital färdskrivare. Den digitala färdskrivare är obligatorisk i fordon som tagits i bruk från och med den 1 maj 2006.

5.1 Analog färdskrivare

I fordon där analog färdskrivare används, registreras kör- och vilotiderna på diagramblad. Innan föraren påbörjar sin körning skall han se till att färdskrivaren visar rätt tid och att rätt diagramblad sitter på rätt plats i färdskrivaren. Förarens skyldigheter är bl.a. att se till att diagrambladen är rätt ifyllda samt att de inte är skadade eller oanvändbara. Hamnar föraren ut för en kontroll skall han med hjälp av diagrammen kunna visa upp information om sina aktiviteter innevarande dag samt föregående 28 kalenderdagar.

Nackdelen med den analoga färdskrivaren är, att det under körning med många stopp är väldigt svårt att hålla reda på körtiden.

5.2 Digital färdskrivare

Nya tunga fordon som tas i bruk inom EU måste vara utrustade med digital färdskrivare från och med den 1 maj 2006. Detta gäller för de fordon som omfattas av EU:s regler för kör- och vilotider och färdskrivare.

Färdskrivaren används på så sätt, att innan föraren startar en körning ska han eller hon kontrollera att rätt land och tid är registrerat i färdskrivaren. När föraren satt in sitt förarkort i färdskrivaren kan registreringen av bland annat körinformation börja. Med hjälp av förarkortet markeras att körinformationen tillhör en särskild förare. När föraren tar avlägsnar kortet ur färdskrivaren upphör lagringen av körinformation. En förare som endast kör en bil med analog färdskrivare är inte tvungen att ansöka om ett förarkort, men denne har då heller inga rättigheter att köra en bil med digital färdskrivare. Fr.o.m. 1 maj 2006 måste en förare som innehar förarkort alltid medföra kortet vid körning, även vid körning av bil med analog färdskrivare.

Nackdelen med digital färdskrivare är att det inte finns något skydd mot överskrivning av data. Därför är det viktigt att man med vissa bestämda mellanrum kopierar informationen på sitt förarkort. Görs detta inte inom bestämd tid kan man bötfällas. Fördelen med den digitala färdskrivaren jämfört med den analoga är, att chauffören på en display kan se hur länge han eller hon har kört och den larmar automatiskt 15 minuter innan körtiden är ute.

Den digitala färdskrivaren håller inte koll på den totala körtiden. Låt oss säga att du först kör 9 timmar med 45 minuters rast mellan och därefter tar ytterligare 45 minuters rast så tycker den digitala färdskrivaren att det är helt okej att fortsätta köra i ytterligare 4,5 timmar.

Den digitala färdskrivaren varnar heller inte om att dygnsvilan är för kort. Men det problem som ändå irriterar de flesta chaufförer och åkerier är att den digitala färdskrivaren stjälar minuter. Alla stopp under 2 minuter omvandlas till körtid så har man många korta stopp under arbetsdagen så försvinner en hel del minuter. EU har dock klubbat för nya regler rörande digitala färdskrivare. I och med de nya

reglerna kommer upplösningen att gå ner på minutnivå och korta stopp kommer inte längre att räknas som körtid. De nya reglerna börjar gälla 1 oktober 2011.

5.3 Färdskrivarens symboler

Symbolerna som används är likadana i både analoga och digitala färdskrivare. Symbolernas användningssyfte är att registrera tidskategorier.

Färdskrivaren omfattas av fyra olika tidskategorier: körtid, annat arbete, tillgänglighet och rast eller vila.

5.3.1 Körtid

Denna tid registrerar färdskrivaren som körning. De flesta färdskrivare ställer in symbolen körning automatisk vid körning.

5.3.2 Annat arbete

Till annat arbete hör arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportområdet. Den digitala färdskrivaren väljer automatisk annat arbete när föraren stannar.

5.3.3 Tillgänglighet

Denna tidskategori innebär all den tid då förare är tillgänglig, men inte utför arbete. Exempel på detta är när föraren följer med fordonet på färja eller tåg, väntar vid statsgränser eller följer med som extra förare.

5.3.4 Rast eller vila

Denna symbol ska användas vid rast eller viloperiod.

(Yrkestrafiken.se 2010)

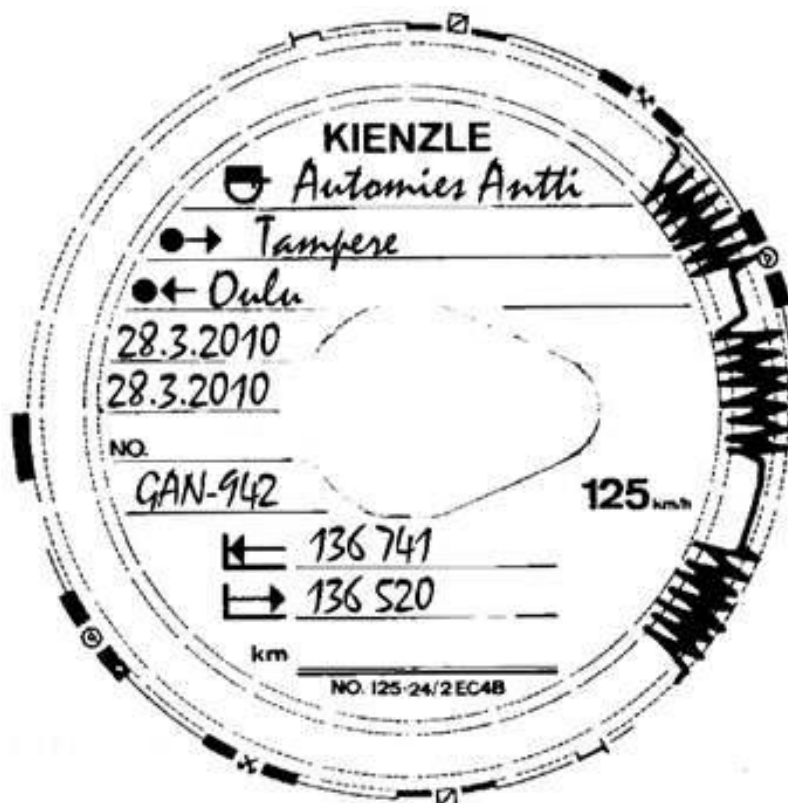
5.4 Saker att komma ihåg vid användning av färdskrivare

5.4.1 Analog färdskrivare

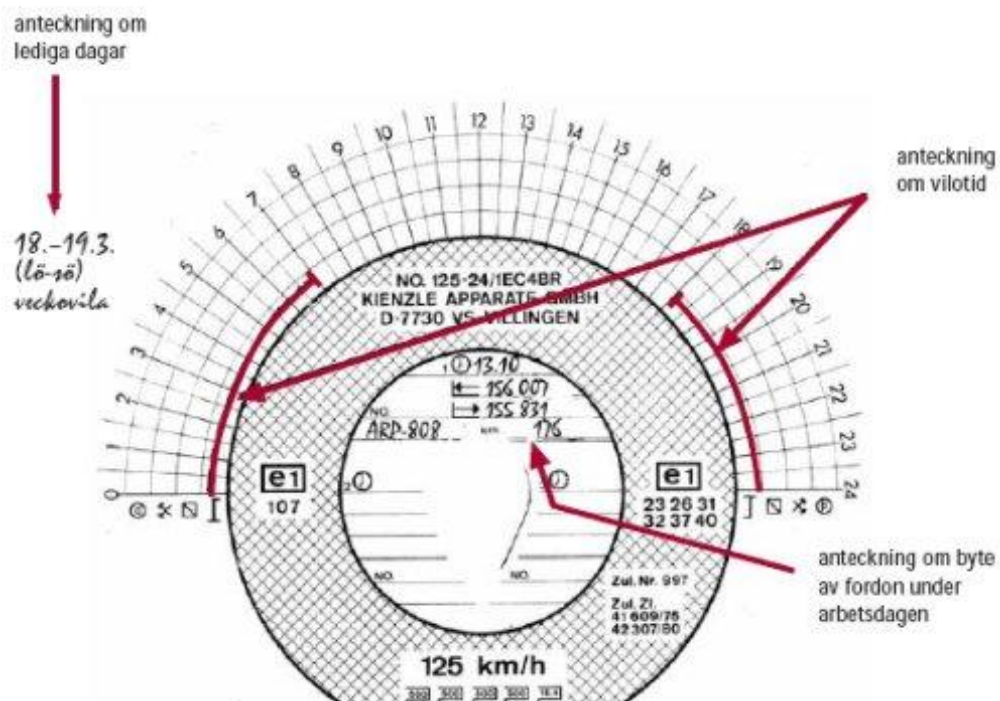
- Färdskrivarens diagramblad är personliga. Användningen av färdskrivaren och registreringarna på diagrambladen ligger på förarens ansvar
- Föraren ska på begäran när som helst kunna visa fram registreringen av kördagar för tillsynsmyndigheterna vilket förutsätter att de finns registrerade på diagrambladen.
- Lediga dagar och övrig frånvaro kan registreras på baksidan av diagrambladet.
- Om färdskrivaren är ur funktion skall tidsredovisningen göras manuellt på diagrambladets baksida. Samma sak gäller för tidsperioder då föraren inte har kunnat använda färdskrivaren.
- Färdskrivaren ska besiktigas med minst 2 års intervaller och en söndrig färdskrivare skall lämnas in för reparation inom en vecka.
- Vid inledning av körning skall föraren kontrollera att det finns tillräckligt med tomma diagramblad för hela resan.
- Arbetsgivaren ansvarar för att diagrambladen förvaras i god ordning minst ett år efter användning.

5.4.2 Digital färdskrivare

- Transportföretaget skall tillhandahålla ett företagskort som föraren låser företagets data med i färdskrivaren.
- Arbetsgivaren är ansvarig för att fordon med digital färdskrivare inte överlåts åt en förare som saknar gällande förarkort.
- Företaget skall kopiera uppgifterna om kör- och vilotiderna som registretas i fordonets digitala färdskrivare:
 - om fordonet finns i Finland skall uppgifterna kopieras åtminstone varannan månad.
 - om fordonet finns utomlands ska uppgifterna kopieras när fordonet kommer till Finland.
 - när företaget överlåter besittningen av fordonet.



Figur 1. Exempel på ifyllt diagramblad avsett för analog färdskrivare (framsida)



Figur 2. Exempel på ifyllt diagramblad avsett för analog färdskrivare (baksida)

6. DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN

6.1 Inledning till undersökningen

Utförandet av den empiriska undersökningen inleddes i början av november 2010 medan teoridelen av lärdomsprovet ännu färdigställdes. Detta för att få tips och stöd för vad som ännu borde behandlas i den teoretiska delen. I teoridelen behandlas allmänt om lastbilstransporter, chaufförsyrket, kör- och vilotiderna samt färdskrivare.

Syftet med den empiriska undersökningen är, att jag med hjälp av de svar och diskussioner jag får, skall komma fram till en slutsats. Målet med undersökningen är att se om man inom branschen verkar vara överens om att lagen gällande kör- och vilotider för yrkesförare har en del brister och att man gärna skulle se en förändring. Med hjälp av den empiriska undersökningen hoppas jag också komma fram till vilka de största problemen är samt på vilket sätt man kunde lösa problemen och eventuellt förbättra lagen.

Jag hoppas att de svar jag får gör det möjligt, att dra enhetliga slutsatser samt att jag kan få till stånd en sanningsenlig undersökning.

6.2 Undersökningsmetoden

Vid val av undersökningsmetod har jag noga övervägt mellan den kvalitativa och kvantitativa metoden. I början av mitt arbete var jag fast besluten om att använda mig av den kvantitativa metoden och göra en enkätundersökning. Dock insåg jag att en enkätundersökning skulle ha krävt ett stort antal respondenter för att få ett bra och trovärdigt resultat. Det skulle dessutom ha varit svårt att få in åsikter om förbättringsmöjligheter med en enkätundersökning. Så efter lite noggrannare eftertanke samt p.g.a. åsikter vid mellanseminariet som hölls i början av oktober 2010 bestämde jag mig för att istället använda mig av en kvalitativ undersökning i form av intervjuer.

Den empiriska undersökningen omfattar intervjuer med 8 personer från olika yrkesgrupper inom branschen. De intervjuade personerna har alla mångårig erfarenhet av branschen och kommer i kontakt med dylika frågor dagligen. Alla de intervjuade personerna har haft möjlighet att läsa igenom mina sammanfattningar av intervjuerna och på så sätt borde missförstånd och feltolkningar undvikits. Jag har också skrivit en kort sammanfattning av det företag som varje intervjuad person representerar.

De flesta av intervjuerna har utförts via e-post, vilket på ett sätt är lite synd. Vid personligt möte lär man känna personerna på ett annat vis och får en bättre kontakt med dem. Vid personliga intervjuer ges också en bättre möjlighet att precisera frågorna och säkerställa svarens så att man verkligen vet vad personerna avser med sina svar.

Jag är nöjd över mitt val av undersökningsmetod. Mitt ämne är ett ämne som kräver diskussion vilket den kvalitativa intervjumetoden ger möjlighet till. Svaren som fås är dock inte lika exakta som i den kvantitativa metoden, men däremot mer beskrivande och kreativa. Den kvalitativa intervjumetoden ger möjlighet till mer fria och öppna svar vilket jag tror är viktigt i min undersökning.

6.2.1 Kvantitativa undersökningar

Kvantitativa studier omfattar information som kan mätas eller värderas numeriskt. Användningen av mätningar, kvantifiering med hjälp av matematik och statistik är kvantitativa metoder. Kvantitativa undersökningar är med andra ord sådana metoder som leder till numeriska observationer eller som låter sig transformeras i sådana. Hit hör t.ex. experiment, test, prov, enkäter och frågeformulär m.m.

All information går inte att mäta kvantitativt och därmed begränsas möjligheterna till kunskapsgenerering genom kvantitativa studier.

(Björklund och Paulsson 2003, 63.)

6.2.2 Kvalitativa undersökningar

Kvalitativa undersökningar kännetecknas av att de inte använder sig av siffror eller tal. Kvalitativa undersökningar inbegriper eller resulterar i verbala formuleringar, skrivna eller talade. Man använder sig av kvalitativa undersökningar om man vill skapa en djupare förståelse för ett specifikt ämne, en specifik händelse eller situation. Möjligheterna till generalisering är dock högre i kvantitativa studier. (Backman 2008, 33.)

6.3 Tid för undersökningen

Planeringen av intervjuerna påbörjades i oktober 2010 och intervjuerna genomfördes i november-december 2010. Intervjumaterialet och frågorna hade varit under planering sedan starten av lärdomsprovets utförande. Intervjuerna tolkades och en slutsats av den empiriska undersökningen drogs i slutet av december 2010.

Tidsramen för intervjuerna påverkades ganska väsentligt av att det inte alltid var så lätt att få tag på personer som hade tid och ville ställa upp på en intervju. De svar som erhöles per e-post fördröjde ibland också processen.

Sammanfattningsvis kan man nog säga att det gick bra att samla in intervjumaterialet. Lättast gick de i de företag där jag kände någon från tidigare. Intervjuerna gav ganska enhetliga svar vilka kan läsas längre fram i mitt arbete.

6.4 De intervjuade personerna

Målet med undersökningen var att intervju företag och personer som är verksamma inom branschen och dess omfattande verksamhet i Norden. Personernas och företagens geografiska läge har alltså begränsats till Norden. Majoriteten av de intervjuade personerna är från Finland. Två av dem är från Sverige. I efterhand kan jag konstatera att det hade varit trevligt att ha fått svar från Nordens övriga länder också.

Till målgruppen som intervjuades hörde både speditörer, fordonsägare, företagsledare samt chaufförer. En person är jurist och specialiserad på de frågor som rör branschen. De intervjuade personerna representerar allt från små företag med enstaka ekipage till företag med flera hundra ekipage. Personerna som representerar de små företagen har hand om hela processen inom företaget medan personerna inom de större företagen är specialiserad på en skild uppgift i företaget. Orsaken till att jag valde att intervju olika yrkesroller inom transportkedjan var, att jag ville komma fram till om åsikterna var likadana eller mycket avvikande för de olika rollerna.

Följande personer intervjuades per telefon, e-post eller personligt möte:

- 1. Robert Nyman**, vd för Finlands Tankbilförbund r.f.
- 2. David Norrbohm**, jurist vid Sveriges Åkeriföretag
- 3. Johan Rosengård**, ägare av Rosengårds Bilmåleri Kb samt 4 utrikesbilar
- 4. Caj Björkskog**, personalchef för chaufförer vid Ahola Transport Ab
- 5. Robert Simons**, vd för L.Simonstransport Ab
- 6. Harry Stenholm**, utrikeschaufför vid Rosengårds bilmåleri Kb
- 7. Caj Vestlin**, vd för NTC Transport Ab
- 8. Lars-Göran Svensson**, vd för LBC Värm-Dal Ab

7. INTERVJUFRÅGOR

Till de intervjuade personerna ställde jag 15 frågor. För de personer som svarade i egenskap av chaufför lämnades fråga 13 bort. Intervjuerna skedde per e-post, telefon eller genom personligt möte. Vid intervjuerna strävade jag till att få fram basfakta om personernas erfarenhet inom branschen samt företaget de representerar. Jag tog också reda på vad man tycker om bestämmelserna för kör- och vilotiderna samt hur man anser att de kunde förbättras. Två frågor behandlar dagens färdskrivare. Jag ställde även frågor gällande chaufförsutbildningen och -marknaden. Slutligen gavs respondenterna möjlighet att fritt berätta om övriga tankar och åsikter gällande branschen.

I efterhand önskar jag att jag hade ställt en del av frågorna på ett annorlunda sätt för att kunna undvika endast ja och nej svar (vilket var ganska vanligt). Många som intervjuades per e-post lämnade också en del av frågorna så gott som obesvarade. Frågorna har i efterhand ändrats en aning för att motsvara ett mera korrekt språk. Dock är innebörden fortfarande den samma.

Följande 15 frågor ställdes till de intervjuade personerna:

1. Namn
2. Företag och position i företaget
3. Antal år erfarenhet inom branschen (berätta gärna även om eventuell tidigare arbetserfarenhet)
4. Anser du att dagens bestämmelser för kör- och vilotider är skäliga? Varför/Varför inte?
5. Vilka, tror du, är de huvudsakliga orsakerna till att förare bryter mot kör- och vilotiderna?
6. Tror du att ”oacceptabla” arbetssituationer skulle uppstå p.g.a. att konkurrensen skulle bli större om reglerna för kör- och vilotider var flexibla (→chaufförer skulle pressas att köra mer än vad som är mänskligt)?

7. Vilka positiva och negativa effekter skulle flexiblare regler ha?
8. Tar speditörer, fordonsägare och transportplanerare tillräckligt mycket ansvar över att förarna inte hamnar i lägen där de tvingas bryta mot kör- och vilotiderna?
9. Tycker du att dagens färdskrivare är välfungerande eller borde förbättringar ske?
10. Anser/tror du att fusk och manipulering med färdskrivare är vanligt? Har du förslag på hur man kunde undvika detta?
11. Är dagens chaufförsutbildningar tillräckliga och heltäckande?
12. Anser/tror du att majoriteten av dagens chaufförer är kompetenta och ordningsamma?
13. Hur ser arbetsmarknaden ut i dagens läge? Finns det tillräckligt med chaufförer?
14. Har du förslag på hur man kunde förbättra/förändra lagen?
15. Andra idéer och tankar gällande kör- och vilotider samt frågor relaterade till chaufförsyrket?

7.1 Intervju med Robert Nyman

Första intervjun, som gjordes med Robert Nyman, ägde rum den 17.11.2010. Robert är, sedan 10 år tillbaka, verkställande direktör för Finlands tankbilförbund rf som är en branschorganisation inom SKAL (Finlands transport och logistik rf.) Jag träffade Robert när han höll en ADR säkerhetsrådgivarkurs i Närpes och efteråt när jag hade mina intervjufrågor klara bestämde jag mig för att kontakta honom.

SKAL rf är en intressebevakningsorganisation för företagare och transportföretag verksamma inom vägtrafikens godstransporter, samt för företag som erbjuder logistiska tjänster. SKALs uppgifter är bl.a. följande: förse sina medlemmars näringspolitiska intressen, hålla sig ajour i branschens viktigaste ärenden ge sina medlemmar aktuell information och så publicerar de transportbranschens främsta tidskrift Transportföretagaren/Kuljetusyrittäjä. (SKAL, 2010.)

Robert anser att dagens bestämmelser för kör- och vilotider inte är helt och hållet skäligen. Han tycker att myndigheterna först och främst borde se till att det finns ändamålsenliga och trygga rast/viloplatser vid vägarna innan man kan kräva att förarna i alla situationer ska följa bestämmelserna.

En annan sak som han tycker skulle göra reglerna lite bättre är, att förare borde ha rätt till att överskrida den nuvarande körtiden (9/10 h) med någon timme vid veckans sista körning. Alltså vid den körning när föraren är på väg hem för att tillbringa sin veckovila.

De två ovan nämnda funderingarna tror han också är de vanligaste orsakerna till att förare bryter mot kör- och vilotiderna. Det finns inte tillräckligt med ändamålsenliga och säkra rastplatser där förare kan pausa när körtiden löper ut samt önskan att komma hem till sin familj bidrar också till att förare kör mer än vad som är tillåtet.

Robert tror inte att flexibla regler för kör- och vilotider skulle leda till att konkurrensen mellan transportföretagen skulle bli tuffare och leda till oacceptabla

arbetssituationer om bara kontrolluppföljningen av flexibla regler skulle skötas på ett bra sätt.

De positiva effekterna av flexibla regler skulle vara en bättre och ordentlig veckovila, när den kan tillbringas hemma i egen säng i och med att förare skulle ha en chans att slippa hem fortare.

Han anser också att speditörer, fordonsägare och transportplanerare inte alltid tar tillräckligt med ansvar över att förare inte ska hamna i situationer där de tvingas att bryta mot kör- och vilotiderna.

Robert är inte helt nöjd med de färdskrivare som används idag och tycker att förbättringar borde ske och några konkreta bevis på fusk och manipulering med färdskrivare har han inte stött på.

Dagens EU kontinuerliga 5 x 7 timmars chaufförsutbildningar är enligt Robert helt tillräckliga. Robert framhåller vikten av att både arbetsgivare och arbetstagare ser till att utbildningen formas efter det behov företaget och arbetstagarna har. Därtill finns det en hel del övrig utbildning inom branschen.

Robert menar att arbetsmarknaden för lastbilsförare i dagens läge är stabil och att det finns tillräckligt med chaufförer, men p.g.a. den höga medelåldern kommer vi mycket snart att ha en stor efterfrågan på kompetenta yrkesförare. Majoriteten av förarna i dagens läge är enligt Robert också kompetenta och ordningsamma.

På min fråga om vilka förbättringar och förändringar som kunde ske med lagen (som jag för övrigt tycker är den intressantaste frågan) svarar Robert att längden på vilotiden och körtiden kunde justeras. Hans förslag är att nuvarande dygnsvilokrav (3x11 h) kunde förkortas till 1 x 9 h och 2 x 7 h. Körtiden (9 h/10h) bör kunna förlängas med +2 timmar vid de tillfällen när den efterföljs av en 24 timmars veckovilotid.

I den sista frågan där Robert fritt får berätta om sina tankar och idéer relaterade till chaufförsyrket så framhåller han vilken stor betydelse lastbilstrafiken har för vårt land. Yrkesförarens arbetsförhållanden på vägen och allmänna anseende bör förbättras. Det är viktigt att få såväl politiker och övriga medborgare i Finland att

förstå vikten av lastbilstrafiken. Det är inte möjligt att ersätta lastbilstrafiken med andra transportmedel och han tycker att det inte borde upplevas som en självklarhet att det finns mjölk och andra livsmedel, bränsle och övriga varor i affärer och industrin, utan att man inser att det är viktigt att vi har inhemska transportföretag och förare som sköter om en säker vägtransportlogistik. Därför bör vägnätet förbättras och upprätthållas i betydligt större grad än idag för att vår industris och handels konkurrenskraft kan förbättras.

Robert föreslår också att allmänna transportvillkor såsom NSAB bör tas i bruk inom lastbilstrafiken. NSAB 2000 är Nordisk Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser, vilka reglerar formen för speditören och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter.

Robert visar mig också sin modell på Maslows behovspyramid och föraryrket. Pyramiden består av fem olika steg. Det första är de fysiologiska behoven (lastbilen, landsvägen och ”rastplatsen”, arbetsplats och hem, mat toalett, dusch, inkvartering, vila och sömn). Det andra steget är tryggheten (trafiksäkerhet, transportbrottslighet, arbetsförhållandets säkerhet och arbets säkerhet). Det tredje steget är social gemenskap (samvaro med familjen, släkt och vänner). Det fjärde steget – uppskattning, respekt, erkännande och status (praktisk yrkesinläring, yrkes stolthet, yrkesutbildning, nya yrkesutmaningar, respekterad som samhällsmedlem). Det femte och sista steget är självförverkligande, utveckling och personliga mål (förare → företagare/transportledare/förman. Jag tycker att denna modell gav en väldigt bra bild över chaufförsyrket.

7.2 Intervju med David Norrbohm

Den andra intervjun i ordningen gjordes med David Norrbohm, den 18.11.2010. David arbetar som jurist på Sveriges Åkeriföretag sedan 2,5 år tillbaka. Jag ville gärna ha några åsikter från Nordens övriga länder också och tog därför kontakt med David.

Sveriges åkeriföretag grundades 1917 och idag är ca 8 av 10 åkerier i Sverige medlemmar. Sveriges åkeriföretags verksamhet går ut på att verka för att konkurrens sker på lika villkor nationellt och internationellt. Man jobbar för att regelverk utformas på ett för åkerinäringen bra sätt och att beslutsfattare har aktuell kunskap om svensk åkerinäring.

Sveriges åkeriföretag ger också sina medlemsföretag råd i bland annat juridiska, ekonomiska och tekniska frågor. Man erbjuder utbildningar och certifieringar samt föreräder medlemsföretagen i kontakter med myndigheter, regeringen och riksdagen samt intresse- och näringslivsorganisationer.

Sveriges åkeriföretag arbetar för en sund utveckling av åkerinäringen och bevakar näringens intressen, driver på i miljö- och trafiksäkerhetsarbetet och bevakar utvecklingen i branschens omvärld.

Organisationens mål är att lyfta hela den svenska åkerinäringen, göra den mer synlig och höja branschens anseende. (Sveriges åkeriföretag 2010.)

David Norrbohm anser att de viktigaste bestämmelserna direktiv 561 i huvudsak är skäligen. T.ex. reglerna kring maximal körtid och även till en viss del reglerna kring vila. Däremot tycker han att det finns en rad bestämmelser som är onödigt stelbenta. Till dessa hör bl.a. förbudet mota att bryta en veckovila för att t.ex. flytta ett fordon och reglerna om delad rast. Han tycker också att reglerna är onödigt stelbenta när det gäller möjligheter för att vid enstaka tillfällen överskrida körtiden för att t.ex. hinna hem så att man kan ta veckovilan i hemmiljö.

Det största problemet när det gäller dagens regler, anser han ändå vara de digitala färdskrivarna. De är inte färdigutvecklade eftersom de är svåra att sköta och har en rad tekniska fel och buggar samt ett sanktionssystem som inte är skäligt. David

anser att det finns en rad förbättringar som måste ske med färdskrivarna och en hel del är förvisso på gång. När det gäller fusket med färdskrivare så har David hört att manipulering med magneter förekommer, dock kan han inte säga i vilken utsträckning. Lösningen till detta kunde vara bättre färdskrivare med eventuell kompletterande GPS-övervakning.

I Sverige blir förare fällda för att t.ex. ha kört 10-15 minuter för länge vilket inte enligt Davids mening påverkar trafiksäkerheten, förarens sociala situation eller snedvrider konkurrensen.

De vanligaste orsakerna till att förare bryter mot kör- och vilotiderna är enligt David dålig planering, oväntade köer samt olämpliga körordrar. Med olämpliga körordrar menar han körscheman från transportköpare som inte är förenliga med reglerna för kör- och vilotiderna, alltså att de t.ex. kräver en snabbare transport än vad som går att utföra p.g.a. reglerna.

Enligt David så skulle vissa smärre justeringar, för att öka flexibiliteten av reglerna inte bidra till en försämrad arbetsmiljö för förarna. Konkurrensen skulle alltså inte bli för stor så att förarna skulle pressas till omänskliga arbetsförhållanden. Det stora problemet är, enligt David, avsaknaden av ett humant sanktionssystem.

De positiva effekterna av flexiblare regler skulle vara bättre kvalitet på vilan (främst för att man lättare kunde tillbringa den i en lugn hemmamiljö) och att stressen skulle minska för förarna.

David tror att reglerna om yrkesförarkompetens kommer att förbättra och komplettera dagens förarutbildningar även om han samtidigt anser att majoriteten av dagens förare är tillräckligt kompetenta och ordningsamma.

För närvarande finns det också tillräckligt med förare på marknaden och konkurrens från utlandet är stor, men precis som tidigare har nämnts så påstår också David att det på ett par års sikt vid en högkonjunktur kommer uppstå en förarbrist på grund av den höga snittåldern.

7.3 Intervju med Caj Björkskog

Caj Björkskog arbetar som personalchef på Ahola Transport med ca. 20 års erfarenhet inom branschens olika områden såsom service och påbyggnad, godshantering, transportledning, personaladministration och utbildning. Han har alltså en ganska bred erfarenhet av branschen. Jag är väldigt glad över att ha fått intervjuja Caj eftersom att jag tror att han som personalchef över chaufförer måste ha en väldigt bra bild över hur de upplever sitt yrke. Intervjun med Caj ägde rum den 22.11.2010.

Företaget Ahola transport som Caj är verksam inom grundades år 1955. Under de senaste 50 åren har företaget utvecklats till ett av de ledande transportföretagen i Norden och Baltikum. Från och med början av år 2008 erbjuder man också transporter från kontinentala Europa.

Ahola Transport har en transportkapacitet på över 330 ekipage och deras koncept med direkta transporter utan terminaler eller fasta rutter möjliggör snabba och flexibla godstransporter för industrin och handeln.

Ahola Transport utför även specialtransporter, expresstransporter och kyltransporter samt skräddarsyr transportlösningar enligt kunders speciella behov. (Ahola Transport 2010.)

Caj inleder med att regler för kör- och vilotider självklart behövs, men samtidigt så tolkas de så väldigt olika av olika länder och myndigheter. Skillnaden mellan en laglydig förare och en brottsling är väldigt minimal. Caj ställer sig frågan vilken annan yrkesgrupp som är utsatt för samma ”förföljelse”.

Caj menar att största delen av förarna självklart försöker följa kör- och vilotiderna, men när det finns lika många olika tolkningar som det finns övervakare så blir väldigt många förare brottslingar utan att de vet om det. En liten överträdelse kan var skillnaden på om kommer hem till familjen under veckoslutet eller om man tillbringar tiden på någon parkeringsplats i utlandet. Och då kan man väldigt lätt förstå att förare ibland tar risker och inte följer reglerna till punkt och pricka.

Caj tror att med den nuvarande lagstiftningen som bas och med en enhetlig tolkning inom EU så skulle flexiblare regler inte skapa några negativa följder.

Om artikel 9.1 i kör- och vilotid förordningen (Eur-Lex 561/2006) skulle tolkas på samma sätt som i Finland av övriga EU länder så skulle det skapa möjlighet att använda transportutrustningen på ett förnuftigt sätt. I Sverige tolkas 24 timmarsregeln alldeles för hårt. Man kan bli förklarad som brottsling trots att körtiden underskrider det maximala på ett dygn.

Caj anser att dagens färdskrivare har en föråldrad teknik, men den fungerar. En stor brist är att förare inte kan se sin totala körtid under ett dygn, utan endast hur långt hans körpass har varit. Det kommer en del ”befogat” fusk med färdskrivare och där kunde lagstiftningen ändras så att man inte behöver fuska.

När det gäller de utbildningar som finns för chaufförer så är Caj positivt inställd. Han tycker att de är bra. Han har själv nyligen genomgått E-chaufförs utbildningen och har också själv möjlighet att påverka utbildningens innehåll vid de utbildningsenheter som Ahola Transport samarbetar med.

Caj upplever också att majoriteten av de chaufförer som han kommer i kontakt med, är kompetenta och ordningsamma och i dagens läge finns det tillräckligt med tillgång på arbetskraft.

Det största problemet enligt Caj är som sagt att reglerna tolkas olika i olika länder. Därför önskar han att det skulle fås till stånd en enhetlig tolkning. Han skulle också gärna se en 10 % toleransmån på kör- och vilotiderna.

Andra idéer och tankar gällande kör- och vilotider och frågor relaterade till chaufförsyrket som Caj har är att man borde få flytta bilen under paus och vila, men dock med begränsningar. Alltså att man inte kör några längre sträckor.

Caj tycker också att polisen utövar utpressning mot chaufförer för att kunna bötfälla dem. ”Skriv under här eller så hamnar du i rätten”. Caj ställer sig frågan om polisen har tillräckligt med kompetens för att avgöra om man är brottsling eller inte när det går ner till frågor på minutnivå.

Caj avslutar med att konstatera att en del av oanvänd körtid under ett dygn borde kunna användas nästa dygn.

7.4 Intervju med Johan Rosengård

Den 21.11.2010 intervjuade jag min far Johan Rosengård. Det var också av honom som jag fick idén till detta arbete, när jag frågade honom vilka problem som finns inom branschen. Johan är ägare av Rosengårds Bilmåleri Kb och har också fyra utrikesbilar. Inom transportbranschen har han en 10 årig lång erfarenhet samt 25 års erfarenhet inom ytbehandling av tunga fordon.

Rosengårds Bilmåleri grundades i mitten av 1980-talet och till en början specialiserade man sig endast på sandblästring och ytbehandling av tunga fordon. Men i början av 2000-talet utvidgades verksamheten med långtradare som kör på utlandet. Och i dagens läge äger Johan fyra långtradare som kör på Norge, Sverige och Finland. Rosengårds Bilmåleri bedriver sin verksamhet i Närpes.

Johan anser inte att reglerna för kör- och vilotiderna av tunga fordon är helt och hållet skäliga. Han betonar vikten av att en förare arbetar mycket säkrare dagtid och skulle gärna se en förändring till att man som i dagens läge endast går enligt klockan när pauser infaller. Om man t.ex. börjar köra på kvällen och har långt till lossningsplatsen på morgonen. När man är framme är körtiden slut och man får inte lasta på dagen när firmorna är öppna och därmed har man inte heller möjlighet att fortsätta färden på kvällen. Han tycker att det borde finnas en viss tolerans till kompensering så att man får rutinerna i skick och att körningen löper smidigt.

De vanligaste orsakerna till att förare bryter mot kör- och vilotiderna tror Johan är att man önskar hinna till t.ex. färjor i tid och få sin nattvila samt möjlighet till mat och dusch. En annan orsak till att reglerna bryts är att man vill hinna till lossnings- och lastningsplatser medan företag fortfarande är öppna och tar emot och sänder ut gods.

Johan tror inte att oacceptabla arbetssituationer skulle uppstå p.g.a. att konkurrensen skulle bli större om reglerna för kör- och vilotider var flexiblare. Däremot skulle förare tvärtom känna sig mindre pressade att hinna till sina destinationer inom den giltiga körtiden.

Flexiblare regler skulle innebära mindre stress i trafiken om man skulle ha möjlighet att ta paus då man faktiskt är trött och inte då man enligt klockan borde ta paus. Det skulle samtidigt leda till en säkrare trafik eftersom chaufförerna skulle vara utvilade och mindre stressade.

Johan tror också att speditörer, fordonsägare och transportplanerare inte tar tillräckligt med ansvar över att förare inte skall tvingas till att bryta mot kör- och vilotiderna under sina körningar. Detta problem beror väl främst på att godset måste komma fram snabbt och vid en utsatt tidpunkt som ofta kan vara lite för tajt för att klara av på ett lagligt sätt.

Johan anser att speciellt de digitala färdskrivarna har sina brister och tycker därmed inte att de är välfungerande. Vid körningar som innefattar många stopp så stjälar de minuter av den totala tillåtna körtiden. Johan anser också att det förekommer en del fusk med färdskrivare främst för att klara sig till målet inom utsatt tid.

Dagens chaufförsutbildningar är enligt Johan mycket tillräckliga och han upplever också att det finns tillräckligt med arbetskraft i dagens läge samt att majoriteten av chaufförerna är kompetenta och ordningsamma.

Johan anser att man borde få till stånd en flexiblare lag. Det borde helt enkelt finnas mera utrymme för tolerans vid små överskridelser. Allt borde också baseras mer på verkligheten enligt vart lasten går och var den skall lossas. Planeringen får inte endast ske efter klockan när det är dags att stanna. Det finns t.ex. många sträckor där det är nästan ödemark. Skall man då stanna där när det kan vara flera hundra kilometer till civilisationen. Detta är frågor som tåls att funderas på.

7.5 Intervju med Robert Simons

Robert Simons är vd för L.Simons Transport Ab och har arbetat inom företaget i 35 år. De 12 första åren arbetade han sommartid och under helger. Lastbil har han kört i 28 år. Intervjun med Robert ägde rum den 1.12.2010.

L.Simons Transport Ab är ett familjeföretag som grundades i Närpes redan 1957 av Leif Simons. År 1995 tog hans son Robert över som vd. Totalt sysselsätter företaget ca 35 personer med underentreprenörer inräknade. Företaget erbjuder sina kunder både inrikes- och utrikestransporter såsom styckegods och anläggnings-transporter. Till verksamheten hör även jordbyggnadsarbeten och försäljning av stenmaterial.

L.Simons Transport Ab består i dagsläget av 11 st. lastbils ekipage varav 7 st. kör för Schenker. De övriga ekipagen är anläggningsekipage med vilka man kör både utrikes- och inrikestransporter. (L.Simons Transport 2010)

Robert anser att det finns rum för förbättringar när det gäller dagens bestämmelser för kör- och vilotider. Dagens regler är för teoretiska och fungerar inte i praktiken.

Robert menar att om man följer lagen leder det till att man i slutet av veckan kör nattetid och sover på dagarna. Chaufförer har också 18-20 timmars dygn och inte 24 timmar som alla andra. Detta tror Robert är en del av orsakerna till att förare bryter mot kör- och vilotiderna.

Robert tror inte att oacceptabla arbetssituationer skulle uppstå som följd av flexibla regler. Anställda chaufförer har förståndet i skick och går och sova då de blir trötta. Däremot så tror han att en egen företagare kör så länge han orkar och lite till och som han ser på saken så är det kanske främst enbilsåkare som pressas av uppdragsgivarna och banken.

De positiva effekterna av flexibla regler skulle visa sig bland annat genom att chauffören och speditören/åkaren skulle kunna lägga upp uppdraget på ett annat vis. Man skulle kunna köra enligt egen kropp och inte som i dagens läge då myndigheterna i princip bestämmer när man skall vara trött och när man skall vara

pigg. Robert påpekar också att det inte finns någon annan arbetsgrupp som tvingas sova 9-11 timmar per natt och under veckoslut mellan 24-45 timmar.

Robert anser att chaufförer mycket sällan tvingas att bryta mot lagen p.g.a. dålig planering av speditörer, fordonsägare och transportplanerare. Åtminstone inte av seriösa företag i branschen. Däremot finns det chaufförer som självmant bryter mot reglerna för att t.ex. få längre veckoslut eller dylikt.

Dagens färdskrivare är inte välfungerande enligt Robert. De innebär endast en massa knapptryckningar m.m. Och glömmer man att trycka på en knapp kan man betraktas som värsta förbrytaren. Dessutom fuskar de digitala färdskrivarna i sig själva eftersom de varje gång man stannar stjälar två minuter. Han har inte hört att det skulle vara möjligt att manipulera färdskrivare.

Robert tycker att dagens chaufförsutbildningar är tillräckliga och heltäckande samt att majoriteten av chaufförerna är kompetenta och ordningsamma. När det gäller situationen på arbetsmarknaden så anser Robert att ju mer myndigheterna bråkar med yrkesförarna desto svårare blir det att få kompetent personal. Detta leder också till att vi får mer och mer utländsk arbetskraft i branschen.

Roberts förslag till hur man kunde förbättra lagen är att anlita yrkeskunnigt folk, som vet hur saker och ting fungerar i praktiken, för att göra upp lagen och inte ”paragrafryttare” som han kallar det.

Robert avslutar med att han har hur mycket andra idéer och tankar gällande kör- och vilotider samt andra frågor relaterade till chaufförsyrket som helst, men tiden och pappret räcker inte till.

7.6 Intervju med Harry Stenholm

Intervjun med Harry Stenholm ägde rum den 5.12.2010. Harry arbetar som utrikeschaufför åt Rosengårds Bilmåleri. Han har en 32 års lång erfarenhet inom transportbranschen. Tidigare har han jobbat ca 15 år på kontor som transportchef och speditör.

Harry anser att bestämmelserna för kör- och vilotiderna har blivit för hårda och stränga. Det borde finnas mera spelrum och flexibilitet. Som reglerna är idag så tvingas man att försöka sova fast man inte är trött. Han ställer sig frågan vilken normal människa som kan tänkas sova 11 timmar och dessutom kanske mitt på dagen då solen strålar som högst på himmelen. Det finns ingen annan yrkesgrupp som är så hårt bevakad och som måste dokumentera sig så som yrkeschaufförer måste göra.

Harry tycker att mera hänsyn borde tas till om resan tagit längre tid p.g.a. till exempel att man väntat vid lastning och lossning, att godset inte varit klart, olyckor, dåligt väglag, fulla parkeringar, försenade färjor m.m.

På min fråga om vad han tror det är som gör att chaufförer bryter mot kör- och vilotiderna svarar Harry att många chaufförer är rädda att hamna i sämre läge om de inte gör och kör som de fått order att göra. I utrikestrafiken uppstår det dessutom så mycket dötid med färjor och dyl. så därför bryts det mot kör- och vilotiderna för att ta igen dötiderna. Skulle man inte göra det så skulle det helt enkelt bli för lite kört varje vecka. Harry påpekar att det i linjetrafik är lättare att ordna saken. Där har man oftast lotsar som lossar och lastar medan ordinarie chauffören vilar.

Harry tror att oacceptabla arbetssituationer skulle kunna uppstå om reglerna för kör- och vilotiderna blev alltför flexibla och slapphänta. Det positiva med flexibla regler skulle vara att det skulle fuskas mindre och fordonen och chaufförerna skulle kunna användas mer effektivt.

Några negativa effekter ser Harry inte.

Det brister mycket i speditörernas och transportplanerarnas ansvar då det gäller kör- och vilotider, anser Harry. Många gånger är chaufförerna rädda att neka eftersom de kan hamna i sämre läge om de inte ”lyder”. Det händer sällan att fordonägare som kör åt speditörer trycker på chaufförerna att bryta mot lagen. Hos mindre åkare som själva ordnar körningarna och planerar transporter så kan läget vara annorlunda.

Harry menar att dagens färdskrivare förbättras hela tiden och att de är välfungerande. Fusk med färdskrivare är nog ganska vanligt. Han tror att med mera flexibilitet och spelrum i reglerna så skulle fusket minska.

Harry tycker också att dagens chaufförsutbildningar är bra, t.ex. Vocana YA. Men däremot så anser många att en hel del kurser, för den tilläggsutbildning som krävs, är för dyra för chauffören och åkaren (gäller ej endast Vocana).

Majoriteten av dagens chaufförer är kompetenta och ordningsamma, men rötägg finns alltid, menar Harry.

Harry har en del förslag på hur man kunde förbättra lagen. Vid körning måste man ta paus 45 minuter efter 4,5 timmar. Pausen kan man dela på 15 + 30 minuter, men det är tokigt att man måste ta 15 minuter först och inte får ta 30 minuter först. Harry tycker det är ok med 45 minuter paus efter 4,5 timmars körning, men man borde själv få välja hur man delar på den. Dessutom tycker han att 9 timmar vila borde räcka till.

Harry tycker också att ramregeln på 15 timmar borde ändras. Som det är nu, så händer det ofta att man inte kan utnyttja och köra de lagliga 9 eller 10 timmarna, eftersom ramregeln på 15 timmat kommer emot. Om man t.ex. startar kl 07.00, kör 3 timmar och sedan måste vänta (men kan vila) tills godset blir färdigt kl. 19.00. Då får man köra endast 3 timmar till tills kl. 22.00 ty då kommer 15 timmars ramregeln emot. Detta innebär att man går miste om 3 timmars körtid och lön den dagen.

Ett annat stort problem är att hitta nattparkeringsplatser. Inbrott och stölder i långtradare har ökat mycket. Det händer ofta att man räknat ut körtiden till en känd parkeringsplats, men när man kommer dit är den fullsatt. Det leder i sin tur att man tvingas bryta mot lagen och fortsätta. Sådana gånger borde man slippa böter vid kontroll, anser Harry.

Harry berättar att han talat med flera poliser i Sverige, som står helt maktlösa mot östlänternas chaufförer. Som systemet är idag får man inte ut böterna av chaufförer från östlänterna. De struntar helt enkelt i att betala. Detta anser Harry är mycket orättvist mot oss nordbor.

Harry avslutar med att det självklart borde finnas regler och bestämmelser för kör- och vilotiderna, men nuvarande lag borde ses över.

7.7 Intervju med Caj Vestlin

Caj Vestlin är vd för NTC Transport Ab i Nykarleby. Han har 6 års aktiv erfarenhet av branschen. Intervjun med honom gjordes 7.12.2010.

NTC Transport erbjuder transporttjänster inom Norden. Företagets huvudkontor är beläget i Nykarleby. Grunden till företaget lades redan år 1953. Dagens NTC Transport Ab bildades år 1988 då fyra åkerier från Nykarleby gick samman. Tanken var att skapa ett mera konkurrenskraftigt och framgångsrikt transportföretag.

NTC Transports tjänster består av hela transportkedjan, d.v.s. ordermottagning, trafikplanering och leverans till slutkunden. Hela transporten utförs i huvudsak med egna bilar vilket betyder att de har insikt i hela transportkedjan. Till deras kunder hör främst pappersindustrin, stålindustrin, basindustrin och handeln. (NTC Transport 2010)

Caj tycker att dagens körtider eller rättare sagt arbetstimmarna är skäliga. Det som däremot inte är skäligt, är hur arbetstiden kan utnyttjas på bästa möjliga sätt. Chauffören själv kan inte bestämma när han/hon är trött utan det avgör bestämmelserna och klockan. Chauffören borde själv få planera upplägget av arbetstimmarna för dagen. Som det är nu kan han/hon inte bestämma när man är i behov av en paus, utan det gör bestämmelserna för kör- och vilotider. Caj tror också att detta är den största bidragande orsaken till att chaufförer bryter mot reglerna. Skulle man själv ha möjlighet att planera sin arbetstid skulle arbetet bli flexiblare och effektivare.

Caj tror inte att flexiblare regler skulle leda till oacceptabla arbetssituationer så länge det finns regler för hur mycket man kan jobba per dag och vecka. Utnyttjandet av arbetstiden skulle bli mer flexibel, vilket Caj tror i sin tur skulle resultera i att risken för att man jobbar för mycket skulle bli mindre.

På frågan om speditörer, fordonsägare och transportplanerare tar tillräckligt mycket ansvar svarar Caj både ja och nej. I de fall där en stor speditör är uppdragsgivare har man inte så bra koll på vem som utför transportuppdraget. D.v.s. vem som i verkligheten utför jobbet. De stora speditörerna anlitar ju ofta underle-

verantörer som i sin tur också använder sig av andra leverantörer. I dessa fall kan det bli svårt att följa upp hur bestämmelserna följs och vem som bär ansvaret.

Caj anser att dagens färdskrivare (de digitala) är fungerande. De fungerar ju på samma sätt för alla och han tror inte att det förekommer mycket fusk med de digitala färdskrivarna.

Chaufförsutbildningarna är tillräckliga för nya chaufförer och majoriteten av chaufförerna i de nordiska länderna är ordningsamma även om det alltid finns sådana som är mindre ordningsamma och inte riktigt förstår vilket ansvar de har. Det är brist på ”duktiga” chaufförer och bristen blir större hela tiden. Efter några år är branschen i ett svårt läge när skillnaden mellan nya chaufförer och de som går i pension är alltför stor.

Caj tycker att man kunde använda lite sunt förnuft när det gäller de kostnader en ny chaufför skall betala för att komma in i branschen. En annan sak som borde ändras är, som tidigare nämnts, att chauffören själv skulle få planera sitt utnyttjande av arbetstiden.

Cajs avslutande fundering är att om inget görs för att lätta på barriärerna för nya chaufförer att komma in i branschen, kommer de finländska chaufförerna bli en minoritet av de som utför transporter i vårt land och våra nordiska grannländer.

7.8 Intervju med Lars-Göran Svensson

Lars-Göran Svensson är vd för LBC Värm-Dal Ab. Intervjun gjordes 7.12.2010. Lasse har 40 års erfarenhet av branschen varav 12 år som trafikledare och resten inom större åkerier och LBC.

LBC Värm-Dal bildades 1 september 1998 och har sitt huvudkontor i Åmål, Sverige. Företaget ägs av 65 delägare inom transportbranschen. Den administrativa organisationen omfattar 14 personer och man har ca.150 enheter som servar gods- trafik, anläggning, skog och miljö.

LBC Värm-Dal kör dagligen med egen linjetrafik till och från Göteborg, Småland, Skåne och Västergötland. Man trafikerar även Östergötland samt hamnarna i Uddevalla, Lysekil och Varberg. Utrikes körningar sker till och från Norge. Man kör dagligen på Oslo. Norge och Danmark trafikeras efter behov. (LBC Värm-Dal 2010)

På den inledande frågan om dagens bestämmelser för kör- och vilotider är skäligen svarar Lars-Göran nej, vilotiden tar upp för mycket tid av den totala körtiden. Han tycker att reglerna kan bevaras som de är idag, men att man skulle ha rätt till några fler körtimmar per dygn.

De vanligaste orsakerna till att förare bryter mot reglerna tror Lars-Göran är tekniska fel och när förarna kommer nära ankomstorten. Om man endast har en liten bit kvar så kan man lika gärna fortsätta tills man är framme.

Lars-Göran anser att speditörer, fordonsägare och transportplanerare tar tillräckligt mycket ansvar över att förarna inte hamnar i lägen där de tvingas att bryta mot kör- och vilotiderna, iallafall enligt hans erfarenhet.

När det gäller den nya elektroniska färdskrivaren menar Lars-Göran att den har många tekniska fel som chaufförerna blir bötfällda för. Fusk är tyvärr ganska vanligt med den analoga färdskrivaren. Den nya däremot medger inget fusk. Lars-Göran berättar att det t.o.m. finns åkerier som köper dyrare fordon från Norge för det sitter gammal färdskrivare i dem.

Lars-Göran tycker att dagens chaufförsutbildningar inte är tillräckliga och heltäckande. Det behövs mera och det är på kommande i samband med YKB (för förare av buss och tung lastbil). Han anser ändå att majoriteten av de svenska och västeuropeiska förarna är kompetenta och ordningsamma. Dock finns det inte tillräckligt med chaufförer.

Lars-Görans förslag till förbättring är, som tidigare nämnts, att man skall förlänga körtiden med ett par timmar per dygn. Han tycker också att man borde införa elektronisk färdskrivare på all internationell trafik snarast.

8. ANALYS AV INTERVJUERNA

De personer som jag intervjuade representerar företag med verksamhet över hela Norden, även om de flesta har sina huvudkontor här i Finland. De flesta personerna jag intervjuade representerar företag med en personalstyrka under 100 personer. Jag anser att det var bra att det blev en blandning mellan små och stora företag för att se om åsikterna är mycket avvikande dem emellan. Samma sak gäller för personernas ställning i företagen. Jag har intervjuat allt från verkställande direktörer till chaufförer som gör det verkliga jobbet.

Analysen av de svar jag fått genomförs på ett fritt sätt. Svaren analyseras i fri form för att undersökningen skall bli lättläst och lättförståelig för läsaren.

8.1 Kör- och vilotidernas skälighet

Intervjuerna inleddes med en grundläggande fråga om man tycker att reglerna för kör- och vilotiderna är skäligen eller ej. Alla de intervjuade personerna var eniga om att reglerna borde ändras antingen mer eller mindre. Ingen svarade att reglerna är perfekta såsom de är idag. De är helt enkelt inte helt och hållet skäligen. Dock verkar de flesta vara överens om att regler absolut måste finnas, men i en friare och flexibla form.

Många var överens om att reglerna inte fungerar i praktiken. Enligt reglerna måste man vila enligt klockan och inte när man verkligen blir trött. Det är detta som man gärna skulle se en förändring på. Man skulle alltså gärna se lite mera flexibilitet när det gäller hur länge och framför allt när man måste vila samt hur arbetstiden kan utnyttjas på bästa möjliga sätt. Man skulle önska att chaufförerna själv borde få planera upplägget av arbetstimmarna för dagen. Då skulle arbetet bli både flexibla och effektivare.

Man önskar också att man skulle ha rätt till flera körtimmar och ibland, vid ensaka tillfällen, kunna ”töja” lite på reglerna. T.ex. att man vid veckans sista körning får köra lite till när man just är hemma.

Reglerna tolkas olika av olika länder och myndigheter. Man borde få till stånd en mera entydig tolkning.

Många av de intervjuade personerna påstår också att det inte finns någon annan yrkesgrupp som är så hårt bevakad och som måste dokumentera sig så som yrkeschaufförer måste. Skillnaden mellan en laglydig förare och en brottsling är minimal.

8.2 Orsaker till att det bryts mot reglerna

Orsakerna till att det bryts mot reglerna är ganska många. Både mänskliga och praktiska.

Chaufförer tar ibland risker och bryter mot reglerna för att komma hem till familjen istället för att t.ex. tillbringa helgen på en parkeringsplats i utlandet. Orsaker till att det bryts mot reglerna kan också vara att hinna till färjor i tid och att hinna till lossnings- och lastningsplatser medan företagen är öppna. När väntetider uppstår måste det tas igen och det leder i sin tur till att det bryts mot reglerna.

Den mänskliga faktorn spelar också in genom dålig planering och olämpliga körordrar.

Dessutom finns det inte tillräckligt med säkra rastplatser där man kan pausa när körtiden löper ut. Detta är något som myndigheterna borde ta ställning till.

En kommentar som jag tycker var ganska intressant är att många chaufförer är rädda att hamna i ett sämre läge om de inte kör som de fått order att göra. Chaufförer tvingas alltså på detta sätt indirekt till att bryta mot reglerna för att kanske undvika att förlora sitt jobb och anses vara en dålig arbetstagare.

Utgående från de svar jag har fått kan man konstatera att det helt enkelt inte är praktiskt möjligt att följa lagen i alla lägen.

8.3 Effekterna av flexibla regler

I början av mitt arbete när jag tog reda på lite allmänt om kör- och vilotiderna fick jag den uppfattningen att man inte vill ändra på reglerna och göra dem flexibla eftersom man tror att konkurrensen skulle bli för hög. Därför beslöt jag mig för att ta reda på hur mina respondenter ställer sig till detta och vilka de tror effekterna skulle vara.

De flesta tror inte att flexibla regler för kör- och vilotiderna skulle leda till oacceptabla arbetsförhållanden på grund av för stor konkurrens. Men det förutsätter dock att kontrolluppföljningen av flexibla regler skulle skötas på ett bra sätt samt att flexibiliteten inte skulle vara överdriven.

De flesta av respondenterna nämnde alltså endast positiva effekter vilket jag tolkar som att negativa inte skulle finnas.

Flexibla regler skulle innebära en bättre och ordentlig veckovila när den kan tillbringas hemma i egen säng p.g.a. förare skulle ha en chans att slippa hem fortare.

Utnyttjandet av arbetstiden skulle bli mer flexibel och det i sin tur skulle kunna resultera i att risken att man jobbar för mycket skulle minska.

Effekterna skulle vara lite olika beroende på typ av företag. Anställda chaufförer skulle för det mesta vila när de blir trötta medan en egen företagare skulle köra så länge han orkar och lite till.

Det som de flesta nämner som en positiv effekt är att man skulle ha möjlighet att köra enligt egen kropp och inte som i dagens läge enligt vad myndigheterna bestämmer. Man skulle ha möjlighet att vila då man verkligen är trött och inte då man måste. Både chaufförerna och fordonen skulle kunna användas effektivare.

Flexibla regler skulle också leda till att förare skulle känna sig mindre pressade att hinna till sina destinationer inom den giltiga körtiden. Stressen skulle alltså minska.

Sammanfattningsvis kan man säga att de positiva effekterna skulle vara många och alla dessa skulle bidra till att fuskets skulle minska.

8.4 Parternas ansvar i transportkedjan

På den här frågan var meningsskiljaktigheten störst. Många anser att fuskets inte endast beror på reglerna och chaufförerna utan även på andra delaktiga parter inom transportkedjan. Många påpekar dock att inom seriösa och ansvarstagande företag är fallet inte så.

Orsaken till att transportplanerare inte tar tillräckligt med ansvar för att förare inte skall hamna i situationer där de tvingas bryta mot reglerna är väl främst att det är en hård bransch med stor konkurrens. Allting måste ske snabbt och godset skall fram i tid. Tidtabellerna är många gånger för tajta för att klaras av på ett lagligt sätt.

Det händer sällan att fordonsägare som kör åt speditörer trycker på chaufförerna att bryta mot lagen. Hos mindre åkare som själva ordnar körningarna och planerar transporter kan läget vara annorlunda. Det beror alltså på lite från fall till fall.

8.5 Åsikter om dagens färdskrivare

De flesta av respondenterna är inte nöjda med dagens elektroniska och analoga färdskrivare. Det finns utrymme för förbättringar och det förekommer en del fusk.

Den elektroniska färdskrivaren har många tekniska fel och buggar som chaufförerna kan bli bötfällda för. En del anser också att de är för komplicerade och en felaktig knapptryckning kan lätt göra en till en förbrytare.

Fusk är tyvärr ganska vanligt med den analoga färdskrivaren.

Det som många stör sig på och som borde åtgärdas är att vid korta stopp så stjäls den digitala färdskrivaren minuter. Fast bilen står stilla registreras det som körtid.

Färdskrivarna förbättras hela tiden och man strävar till en positiv utveckling. Om man dessutom införde mer flexibilitet och spelrum i reglerna skulle fusket förmodligen minska.

8.6 Utbildningen och chaufförsmarknaden

Orsaken till att jag ställde en fråga gällande chaufförsutbildningen var att jag ville ta reda på om det är chaufförerna det är fel på. Om det helt enkelt inte har tillräckligt med kunskap för att kunna följa lagen till punkt och pricka och det därmed är orsaken till att de bryter mot kör- och vilotiderna.

Majoriteten av dagens yrkeschaufförer är helt klart kompetenta och ordningsamma.

De flesta anser också att dagens utbildningar är tillräckliga och heltäckande. Reglerna om yrkesförarkompetens kommer att förbättra och komplettera dagens förarutbildningar ännu mer.

Tyvärr är den tilläggsutbildning som krävs aningen för dyr för både chauffören och åkaren.

I dagens läge finns det tillräckligt med arbetskraft, men på ett par års sikt vid en högkonjunktur kommer det att uppstå en förarbrist på grund av den höga snittåldern. Konkurrensen från utlandet är stor och utländsk arbetskraft blir alltmer vanlig inom branschen.

8.7 Förslag till lagförbättring

Lagens skälighet och förslag till förbättring gick många gånger hand i hand när intervjufrågorna besvarades. Alla hade idéer och förslag på hur man kunde förbättra lagen.

De flesta verkar vara överens om att chaufförerna själva borde ha möjlighet att mera planera, hur de väljer att utnyttja körtiden samt att körtiden förlängs med ett

par timmar per dygn. Vilotiden tar helt enkelt upp för mycket tid av den totala körtiden.

Mer hänsyn borde tas till om resan tagit längre tid p.g.a. till exempel väntetider, olyckor, dåligt väglag försenade färjor m.m. Det borde finnas mera utrymme för tolerans vid små överskridelser. T.ex. en 10 procents toleransmån.

Det borde även finnas tillgång till fler säkra parkeringsplatser eller så borde man åtminstone slippa böter vid sådana tillfällen då man tvingas överskrida körtiden p.g.a. att man inte hittat lämplig rastplats.

Man skulle också se att man hade rättighet att flytta fordonet under paus och vila, dock med begränsningar.

Man borde anlita yrkeskunnigt folk, som vet hur saker och ting fungerar i praktiken, för att göra upp lagar så att de blir så fungerande som möjligt.

Kostnaderna som en ny chaufför skall betala för att komma in i branschen borde ses över. Om inget gör för att lätta på barriärerna för nya chaufförer att komma in i branschen så kommer de finländska chaufförerna att bli en minoritet.

Ett annat förslag är att man borde införa elektronisk färdskrivare på all internationell trafik snarast.

8.8 Slutsats

Sammanfattningsvis kan man konstatera att regler för kör- och vilotider absolut behövs för att behålla säkerheten, arbetarnas välmående och en fungerande konkurrens.

Däremot behövs det fås till stånd en del förändringar i reglerna eftersom knappt någon tycker att de är välfungerande som de är i dagens läge. Jag har många gånger under mitt arbete stött på kommentaren att ingen annan yrkesgrupp bevakas lika hårt som yrkeschaufförerna. Då måste ju något vara fel.

Det som jag, på basis av intervjuerna, tycker att man borde kunna få till stånd utan att det skall inverka alltför mycket på säkerheten och konkurrensen, är en större toleransmån. Små överskridelser borde kunna accepteras om man t.ex. inte hittar lämplig parkeringsplats, vill hinna hämta upp gods innan företag stänger för dagen eller dylikt. Nästa problem och en följdfråga blir då hur stor toleransmånen skulle vara och vilka olika orsaker till överskridelse som skulle kunna beaktas som godtagbara.

Det som jag också med hjälp av intervjuerna har kommit fram till är, att man borde kunna ändra på är chaufförernas möjlighet till att själv planera sina arbetsdagar. Som det är i dagens läge ska man sova när klockan säger till inte när man verkligen är trött. Man kan ju fråga sig hur säkert detta i slutändan är? Problemet är bara hur pass mycket chaufförerna skulle få bestämma själv och hur man reglerar detta.

Jag hoppas att man för branschens och chaufförernas bästa inom en snar framtid skall kunna utarbeta och fastställa effektivare, praktiskare och vettigare regler för kör- och vilotider för tunga fordon.

9. AVSLUTNING

Detta är lärdomsprovets sista avsnitt och jag vill sammanfatta det med några egna kommentarer. Lärdomsprovet stöds upp med hjälp av teoridelen som behandlar lastbilstransporter, chaufförsyrket, kör- och vilotiderna samt färdskrivare. Delen som behandlar kör- och vilotiderna är den viktigaste delen av teorin i mitt arbete eftersom den stöder undersökningen och behövs för att förstå sammanhanget.

Lärdomsprovet påbörjades hösten 2010 och avslutas första veckan i januari 2011. Lärdomsprovet har varit en utmaning att skriva. Det mest utmanande har varit att finna tillräckligt med tid samt att bestämma hur undersökningen skall avgränsas.

Jag vill ägna ett hjärtligt tack till de personer som ställde upp på intervjuerna och gjorde det möjligt för mig att sammanställa detta arbete. Jag är nöjd med svaren och den slutsats jag har kommit fram till.

KÄLLFÖRTECKNING

1. Tryckta arbeten:

Aronsson, Håkan, Ekdahl, Bengt, Oskarsson Björn 2003. Modern logistik – för ökad lönsamhet. 1 upplagan. Lund. Liber Ekonomi.

Backman, Jarl 2008. Rapporter och uppsatser. 2 upplagan. Studentlitteratur.

Björklund, Maria och Paulsson, Ulf 2003. Seminarieboken – att skriva, presentera och opponera. Lund. Studentlitteratur

Jonsson, Patrik & Mattson Stig-Arne 2005. Logistik – Läran om effektiva materialflöden. Lund. Studentlitteratur.

Lumsden, Kenth 2006. Logistikens grunder. 2 upplagan. Poland. Studentlitteratur.

Statistikcentralen 2008. Statistik årsbok för Finland 2008. Helsinki. Multiprint Oy.

Storhagen, Nils G 2003. Logistik – grunder och möjligheter. Upplaga 1:1. Kristianstad. Liber Ekonomi.

2. Elektroniska publikationer

Ahola Transport [online]. [hänvisning 26.11.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.aholatransport.com>>.

Arbetskyddsförvaltningen – Användningen av färdskrivare [online]. [hänvisning 3.1.2011]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.tyosuojelu.fi/se/fardskrivare-anvandning>>.

Arbetsförmedlingen - Lastbilsförare [online]. [hänvisning 5.10.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.arbetsformedlingen.se/4.78280711d502730c1800067.html;jsessionid=2232C0CB77F893D105D75BE96F573C3D?url=->>

491989159%2FYrken%2FYrkesBeskrivning.aspx%3FiYrkeId%3D231&sv.url=12.78280711d502730c1800072>.

Jobbet.se - Lastbilsförare [online]. [hänvisning 2.1.2011]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.jobbet.se/lastbilsforare/>>.

LBC Värm-Dal Ab [online]. [hänvisning 7.12.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.vermdal.se/>>.

L. Simons Transport Ab [online]. [hänvisning 2.12.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:<http://www.simonstransport.fi/transport.html>>.

NTC Transport [online]. [hänvisning 7.12.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL: <http://www.ntc-transport.fi/webb/index.htm>>.

SKAL Finlands transport och logistik [online]. [hänvisning 17.11.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL: http://www.skal.fi/sv/skal_som_organisation>.

Stockholms handelskammare – Internationella transporter [online]. [hänvisning 30.09.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL:http://www.chamber.se/?id=26764#_Toc229454048>.

Sveriges åkeriföretag [online]. [hänvisning 23.11.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL: <http://www.akeri.se/sveriges-akeriforetag/om-oss>>.

Yrkestrafiken.se [online]. [hänvisning 1.10.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL: <http://www.yrkestrafiken.se/Kor-och-vilotider/>>.

Yrkestrafiken.se [online]. [hänvisning 1.10.2010]. Tillgänglig i form av www-dokument: <URL: <http://www.yrkestrafiken.se/Kor-och-vilotider/Fardskrivare/>>.

3. Intervjuer

Nyman, Robert, vd, 17.11.2010. Finlands Tankbilförbund r.f.

Norrbohm, David, jurist, 18.11.2010. Sveriges Åkeriföretag.

Rosengård, Johan, vd, 21.11.2010. Rosengårds Bilmåleri Kb.

Björkskog, Caj, personalchef, 22.11.2010. Ahola Transport Ab.

Simons, Robert, vd, 01.12.2010. L.Simonstransport Ab.

Stenholm, Harry, utrikeschaufför, 05.12.2010. Rosengårds Bilmåleri kb.

Vestlin, Caj, vd, 7.12.2010. NTC Transport Ab.

Svensson, Lars-Göran, vd, 7.12.2010. LBC Värm-Dal Ab.