

PM angående regelverket om Kör- och Vilotider för tung yrkestrafik med inriktning buss i beställningstrafik.

Tankar och funderingar från verkligheten

Innehåll

| | |
|---|---|
| Innehåll..... | 2 |
| Bakgrund..... | 2 |
| Exempel på situationer som uppstår på grund av regelverket..... | 2 |
| Arbetsituation för turistbussföraren..... | 4 |
| Arbetsmarknaden för busschaufförer – en jämförelse..... | 4 |
| Vårt förslag med exempel..... | 4 |
| Avslutning..... | 5 |

Bakgrund

Bakgrunden till detta dokument är regelverket till Kör- och Vilotider för tung yrkesmässig trafik i framförallt beställningstrafik med buss. Syftet med nuvarande regelverk är att bidra till hög trafiksäkerhet, ge yrkesföraren en god social situation samt att säkerställa en sund konkurrens inom transportsektorn. Nuvarande regelverk uppfyller inte dessa krav enligt vår mening vare sig det gäller trafiksäkerhet, god social situation för yrkesföraren eller sund konkurrens.

Som resultat av ett, på vissa punkter, onödigt krångligt och felaktigt regelverk är:

- Dålig efterlevnad vilket visar sig vid de kontroller myndigheter såsom polis och Transportstyrelsen utför. Det är mycket svårt att göra rätt på samtliga punkter för såväl den enskilde föraren som för transportföretaget.
- Stressad arbetsituation då föraren hamnar i gränslägen, till exempel att ta sig till en lämplig rast- eller viloplats.
- Kundens påtryckning att resa till en annan plats än planerat samt andra ändringar i resplan.
- Förseningar på grund av trafiksituation som gör att rast- resp. vilotider inte kan hållas.
- Ologiska avlösningar av förare.
- Med mera...

Vi vill genom detta dokument göra myndigheten uppmärksam på en del praktiska problem samt ge ett förslag på regelverk som skulle underlätta för hela branschen, allt från den enskilde föraren, transportföretaget och kunder till kontrollmyndigheten.

Exempel på situationer som uppstår på grund av regelverket

Fall 1 – Problemet att bryta en dygnsvila.

En resa startar från garaget kl 07:00 på morgonen. Under dagen gör man olika besök så att raster kan hållas enligt regelverket. Körsträckan är inte så lång mellan de olika besöken och avslutas på ett hotell kl 18:00. Kl 19:00 ska gästerna äta middag på en restaurang som ligger ca 5 kilometer från hotellet. Gruppen inkluderar äldre personer som har svårt att gå behöver skjuts tillbaka till hotellet kl 23:00. Dagen efter lämnar man hotellet kl 09:00.

I det här fallet är resan laglig hela dagen så när som en kort retur från restaurangen kl 23:00. Föraren har inte arbetat särskilt hårt under dagen och har haft många möjligheter till vila. Han/hon bör alltså inte vara tröttare än om man anlitat en avlösningsschaufför för denna korta sträcka. Vidare kan inte föraren följa med bussen och äta med gruppen eftersom han/hon då räknas som andrechaufför och inte kan tillgodoräkna sig en dygnsvila.

Fall 2 – Problemet att passa en tid.

En resa är planerad från arrangörens sida på så sätt att raster etc. ska kunna följas enligt regelverket. Under resan blir reseledaren informerad om att hotellets restaurang stänger tidigare än planerat vilket gör att chauffören måste köra fem timmar och 15 minuter med endast några få korta bensträckare. Chauffören känner sig utvilad så problemet ligger inte i det. Chauffören hamnar då i en mycket pressad situation där han antingen tvingas att bryta mot regelverket eller låta hela gruppen bli utan mat den kvällen. Det här är definitivt ingen bra social arbetssituation för en chaufför och är en direkt konsekvens av regelverket.

Fall 3 – Problemet med idrottslaget som har särskilda behov av förberedelser inför en match.

Ett idrottslag ska spela bortamatch. Körtiden är 6 timmar enkel väg inklusive framkörning och lastning. Matchen börjar kl 15:00 och laget vill vara framme kl 13:00. Enligt lagets önskemål ska rasten avslutas senast kl 12:00 för att hålla en energitopp under matchen. Bussen lämnar garaget kl 06:00 för att hinna med en timmes rast samt körtid inklusive framkörning till kl 13:00 då laget vill vara vid sin destination. Här uppstår konflikten. Föraren måste ta sin rast senast kl 10:30 vilket är för tidigt ur lagets synpunkt. Som en direkt konsekvens av regelverket måste man således ta två raster vilket i sin tur medför att avfärden måste flyttas bak minst 45 minuter. Detta påverkar inte bara laget utan även chaufförens nattvila innan körningen på ett negativt sätt och kan även i vissa fall påverka totala omloppstiden för 24-timmarsperioden.

Fall 4 – Problemet att effektivt sysselsätta en förare då antalet uppdrag är begränsat.

Det är lågsäsong och bussföretaget har inte så många körningar. Den här dagen har man körning på en buss och består av:

- 08:00-09:00 Lokal transfer ca 5 kilometer.
- 14:00-16:00 Transfer ca 20 kilometer plus ungefär lika mycket framkörning.
- 22:00-23:30 Transfer ca 40 kilometer.
- Dagen efter har han inga uppdrag.

Föraren i det här fallet kommer knappt att få ihop en hel arbetsdag i timmar. Den sista körningen måste utföras av en annan förare eftersom föraren annars får en för kort nattvila.

Fall 5 – Problemet att sysselsätta en förare maximalt under lågsäsong.

Även i detta exempel är det lågsäsong men företaget har en fast körning som körs måndag till söndag året om. Körningen tar sammanlagt från garage till garage 2 timmar och 30 minuter. I det här fallet måste en annan förare köra dessa timmar en till två dagar i veckan samtidigt som den ordinarie föraren aldrig kommer att få ihop tillräckligt med arbetstid. Detta på grund av att ordinarie föraren måste ha veckovila.

Fall 6 – Problemet då kunden kräver att resan skall utföras non-stop.

Körtiden från startpunkt till slutmål är sammanlagt 4 timmar och 40 minuter med utgångspunkt från sträcka och övriga körförhållanden. Kunden vill göra denna resa non-stop eftersom kunden har en tid att passa. Föraren kommer i en mycket pressad situation då han/hon förklarar att man då måste ha en paus på 45 minuter. Vidare kan det bli aktuellt att föraren måste ta en rast på 45 minuter innan körningen med kund vilket kan påverka den totala omloppstiden för denna dag.

Arbetsituation för turistbussföraren

En bussförare som arbetar med beställningstrafik har en mycket speciell arbetsituation. Föraren har ett stort ansvar och är spindeln i nätet. Föraren måste vara flexibel och ofta ensam lösa de problem som kan uppstå under resan. Det kan vara allt från rådande trafiksituation, från arrangören dåligt eller felaktigt planerat program, väderlek eller sena resenärer osv. Samtidigt ställs föraren för situationer som vi bland annat gett exempel på ovan vilket är orimligt. Självklart ska regelverket gynna trafiksäkerhet och sund konkurrens, vilket alla parter är överrens om. Samtidigt måste regelverket ge utrymme för flexibilitet. Vi får på så sätt ett transportsystem som är anpassat till den verklighet varje kund, företagare och förare lever i genom:

- Effektivitet
- Säkerhet
- Mer miljövänliga transporter
- Bättre efterlevnad av regelverk
- Bättre social situation för föraren
- Fler tillsvidareanställda chaufförer

Arbetsmarknaden för busschaufförer – en jämförelse

Under de närmast kommande åren väntas en stor brist på bussförare, något som bland annat Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har påpekat i olika instanser. Anledningen är att branschen varit dålig på att marknadsföra sig och att chaufförsyrket har förlorat sin status. Inom lokaltrafiken rekryteras årligen ett stort antal chaufförer. Tidtabellsbunden lokaltrafik kan schemaläggas vilket är en stor fördel för såväl arbetstagare som företaget. Tyvärr kan inte beställningstrafiken tillgodogöra sig detta på grund av de särskilda krav på såväl arbetstider som kompetens.

Beställningstrafiken har helt andra förutsättningar då den är säsongsbetonad och varje kund har unika önskemål. Regelverket styr arbetstiden på ett sådant sätt att en förare har mycket små möjligheter att arbeta in tid alternativt tjäna in en högre lön under högsäsong för att spara till lågsäsong. En förare i beställningstrafik kommer sällan upp i maximal körtid under en period men arbetsdagen blir ofta lång inkluderat väntetider och raster. Detta får konsekvensen att föraren tvingas arbeta färre dagar även under högsäsong för att inte överskrida veckoperiodens maximala tid. Företag som arbetar med beställningstrafik kan därför omöjligt tillsvidareanställa förare, vilket borde vara målsättning för såväl samhälle, varje arbetstagare och det enskilda företaget.

Företaget skulle genom tillsvidareanställning kunna ha helt andra möjligheter att hålla rutinerade förare samt att fortbilda dessa. Det stora antal timanställda chaufförer branschen har idag kommer på sikt att förloras eftersom de måste försörja sig på andra yrken utanför transportområdet. Extrachaufförer kommer givetvis att behövas också men varje företags mål måste ändå vara att sysselsätta fler förare inom sitt eget företag med sin egen profilering.

Vårt förslag med exempel

Vårt förslag innebär att man delar in förarens arbets- och körtid i tre delar:

- Grön tid – arbetstid/körtid
- Gul tid – arbetstid/körtid som påbörjas under grön tid men avslutas under röd tid
- Röd tid – rast eller vilotid
- Möjlighet att bryta en nattvila sammanlagt maximalt en timme enligt färjeregeln även då fordon ej transporterats på färja eller tåg.

Grunden för vårt förslag är nuvarande regelverk när det gäller arbetstid, körtid och vilotid. Förändringen innebär att man då tiden överskrider grön tid skall den delen av överskriden tid kompenseras med dubbla tiden i samband med en rast eller vilotid. Hur detta i detalj skulle kunna se ut är något som behöver utredas vidare men här ger vi några exempel på hur det rent praktiskt skulle tillämpas med utgångspunkt från de fall-exempel vi gett ovan:

Fall 1 – Problemet att bryta en dygnsvila.

Returresan från restaurangen löses genom ”färjeregeln”. Den brutna nattvilan kompenseras av att resan från hotellet påbörjas dagen efter kl 09:00.

Fall 2 – Problemet att passa en tid.

Föraren kör 45 minuter in på röd tid. Enligt vårt förslag kompenseras det med en och en halv timme i samband med en rast eller annan vilotid.

Fall 3 – Problemet med idrottslaget som har särskilda behov av förberedelser inför en match.

För att tillgodose lagets önskemål om tidpunkten för rast körs första etappen en timme in på röd tid. Den timmen kompenseras under rasttiden då laget spelar sin match med minst två timmar.

Fall 4 – Problemet att effektivt sysselsätta en förare då antalet uppdrag är begränsat.

Den sista körningen kl 22:00 påbörjas innan förarens omloppstid för dagen är slut. Enligt regeln om delad dygnsvila kan föraren köra fram till kl 23:00. Den sista halvtimmen är röd tid och kompenseras gott och väl dagen efter då föraren är ledig.

Fall 5 – Problemet att sysselsätta en förare maximalt under lågsäsong.

Föraren kommer inte på långa vägar upp i en normal veckoarbetstid vilket bör utgöra ett skäl till att kravet på veckovila bör undantas. Det kan man göra genom ett undantag från veckovila vid ett maximalt sammanlagt uttag av körtidstimmar under en vecka t ex 20 timmar.

Fall 6 – Problemet då kunden kräver att resan skall utföras non-stop.

Även i detta fall kompenseras den överskridna körtiden med 10 minuter av 20 minuters rast/vila vid ett senare tillfälle.

Avslutning

Syftet med vårt förslag är att förenkla systemet om kör- och vilotider så att det enklare kan tillämpas i praktiken. Föraren ska inte behöva känna sig pressad när körtid etc. är på väg att ta slut och kanske i värsta fall köra för fort under rådande väderförhållanden. Det gynnar varken trafiksäkerhet eller förarens sociala situation. Om föraren känner sig trött i slutet av en arbetsdag är det bättre att han har möjligheten att stanna en stund för att vila utan att vara orolig för att dagens omloppstid kommer att överskridas.

Visserligen kommer säkerligen några företagare att utnyttja detta på ett för föraren ofördelaktigt sätt vilket förekommer redan idag med nuvarande regelverk. Vi är övertygade om att de flesta som bryter mot nuvarande regelverk inte gör det av illvilja men i sin egen verksamhet måste verkligheten fungera så säkert, kostnadseffektivt och smidigt som möjligt.