

# SVERIGES BUSSFÖRETAG

## Rapport

# Projekt Kör- och vilotider – status i svensk bussbransch



Sveriges Bussföretag/Svenska Bussbranschens Riksförbund

11 januari 2015

**Projekt Kör- och vilotider – status i svensk bussbransch****1. Inledning**

I föreliggande rapport beskrivs situationer i kapitel 2 där det varit svårt eller omöjligt att följa reglerna om kör- och vilotider. Situationsbeskrivningarna har inhämtats genom att ledningen vid 12 bussföretag intervjuats. Beskrivningar av situationer och annat underlag har också erhållits från två anställda vid bussföretag samt ett utbildningsföretag som har nära samarbete med bussföretag. Situationerna som beskrivs är hämtade från verkligheten. I rapporten redovisas även synpunkter och förslag från de intervjuade i kapitel 3. Rapportens/utredningens summerande slutsatser och förslag redovisas i kapitel 4.

Situationsbeskrivningarna belyser hur svårt det är för bussföretag att vid vissa tillfällen följa regelverket för kör- och vilotider. Alltså även om företagets absoluta avsikt är att följa reglerna. Det är samtidigt angeläget att slå fast att ett regelverk för kör- och vilotider måste finnas och en tillsyn att reglerna följs är också nödvändig. Systematiska, avsiktliga överträdelser mot reglerna i syfte att tillskansa sig konkurrensfördelar är viktiga att beivra. Lika viktigt är det dock att slå fast att nuvarande regelverk är för "fyrkantigt" och för dåligt anpassat till bussföretagens praktiska verklighet, vilket också gäller Transportstyrelsens tillsyn att reglerna följs. Ambitionen med denna rapport är att belysa det på ett tydligt sätt.

I kapitel 2 redovisas efter respektive situationsbeskrivning ordningsbetsbelopp för bussföraren enligt Riksåklagarens ordningsbetskatalogs bilaga 7. Den siffra som anges inom parentes efter bötesbeloppet hänvisar till ordningsnummer på överträdelsen enligt bilaga 7. Den förare som påförs ordningsbot för flera förseelser åsätts den "dyraste" boten till 100 procent och de därpå följande till 50 procent av värdet, dock sammanlagt högst 10000 kr. Likaså redovisas sanktionsavgifter för bussföretaget med en hänvisning inom parentes efter sanktionsavgiftsbeloppet (t ex C1) till bilagan till Förordningen om kör- och vilotider (SFS 2004:865) där beloppen är fastställda. Om sanktionsavgift ska påföras för flera överträdelser får det sammanlagda beloppet uppgå till högst 200000 kr eller 10 procent av företagets årsomsättning.

**2. Situationer då det varit svårt att följa reglerna om kör- och vilotider**

1. Bussföraren slutar kl 22.00 och ska ha dygnsvila i 9 timmar. Körningen är planerad att starta efter vilan kl 08.00. Kunden, som är en mycket viktig och stor utländsk kund med högt uppsatta affärsmän, vill ändra tiden och bli hämtade kl 06.30 istället. Bussföretaget har mycket svårt att byta förare för uppdraget och tvingas om så inte sker att bryta mot regelverket för att utföra uppdraget.  
*Böter för bussföraren om 1000 kr (9) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (D4).*

2. Bussföretaget utför ett uppdrag för ett större bussföretag som underentreprenör. Uppdraget är att köra en grupp till en simtävling från Stockholm till Vansbro (Vansbrosimningen), en sträcka på ungefär 300 km, och samma distans tillbaka till Stockholm igen. Simtävlingen drar ut på tiden vilket medför att bussföraren inte kommer att klara att följa regelverket enligt plan. Föraren/företaget ställs inför valet att köra bussen tom hem och inte få betalt, eller att invänta gruppen och bryta mot regelverket.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (8 eller 9) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av D1-D6).*

3. Bussföretaget kör en grupp affärsmän som gör studiebesök vid en industri. Studiebesöket drar ut på tiden, vilket leder till att gruppen med affärsmän bestämmer sig för att stryka sin inplanerade lunch. Anledningen till det är att affärsmännen måste resa vidare för att passa en flygförbindelse. Bussföraren som var ovetandes om detta har påbörjade sin rast och är 25 minuter in på den. När gruppen kommer till bussen måste de invänta att bussföraren slutför sin rast om 45 minuter, då reglerna måste följas. Om rasten avbröts var brottet ett faktum.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av C1-C3).*

4. Bussföraren ska börja kl 04.30 och tar därför hem bussen till sin bostad kvällen innan, för att få bästa och längsta möjliga nattvila. Bussföraren tänker inte på att nattvilan därmed blir för kort då denne avbryter sin dygnsvila på kvällen för att hämta bussen. Detta får han inte enligt regelverket. Föraren får dock genom att ta hem bussen den bästa nattvilan som är möjlig.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (10) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av D7-D9).*

5. Vid USA:s president Obamas besök i Stockholm fick bussföretaget uppdraget att svara för busstransporterna. Bussförarna som ska köra blir kontrollerade av såväl svenska som amerikanska säkerhetspolisen. Det är krav på att fordonen ska ha samma förare hela tiden. Besöken drar ut på tiden vilket gör att regelverket för kör- och vilotider inte kan klaras. Det är inte heller möjligt att byta ut och sätta in andra förare.

*Böter för bussföraren från 1000 kr till som högst 3x4000 kr men efter reduktion 4000+2x2000 kr=8000 kr (flera av 3-11) och sanktionsavgift för bussföretaget mellan 1000 kr och 3x4000 kr/förare (B+C+D). Det kan bli ett avsevärt belopp, dock inte mer än 200000 kr eller 10 procent av årsomsättningen.*

6. Bussföretaget är inlejt och utför uppdrag för ett större expressbussföretag. Ibland får föraren inte reda på destinationen förrän vid avresa. Vid resor upp till ca 30 mil, t ex från Stockholm till Karlstad skulle föraren behövt ha rast innan avgång. Då föraren inte vet om det innan, blir det fel och problem som innebär att tidtabellen för resan inte kan hållas om regelverket för förarens kör- och vilotider ska följas. Det inlejda företaget sanktioneras trots att det inte kunna påverka situationen.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av C1-C3).*

7. Föraren kör vintertid till Norrland. Det är 30 grader kallt. Det är under sådana förhållanden omöjligt att ta 45 minuters sammanhängande rast då bussen skulle bli helt utkyld. Bättre för förare och resenärer är det med 3x15 minuters rast, vilket inte är tillåtet.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (C3).*

8. Bussföretaget har åkt med en grupp från Sverige till Spanien. När föraren ska starta dagens arbetspass i Spanien ska regionen "CATaloniien" registreras som startland. Alltså inte ESP eller ANDalusien. Hur ska en förare veta det?

*Böter för bussföraren om 1000 kr (35) (om föraren bötfälls i Spanien 4000 euro) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (I9).*

9. I Frankrike finns utmed en lång vägsträcka endast en bra rastplats "Monte Dilimare". Sedan finns ingen rastplats på en lång sträcka. Någon gång emellanåt kan det vara helt fullt på denna rastplats,

vilket medför att grupp och bussförare inte kan ta planerad rast och föraren får för lång körtid mellan rasterna.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (C3).*

10. Ibland kör bussföretaget tågersättning med start i Norrköping, Linköping eller Mjölby och med slutdestination Borlänge. Ofta går det att utföra dessa transporter inom 4 h och 30 minuter, vilket är tillåten maximal körtid utan rast. Men ibland kan det bli 15-30 minuter sent (klarar därmed inte tillåten körtid) till Borlänge beroende på att bussen ska stanna på många stationer efter vägen. Att stanna bussen 15-30 minuter innan Borlänge för att föraren ska ha sin rast, är omöjligt i sådana situationer. Det blir då alltför stort missnöje och protester från passagerarna.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C3).*

11. Vid shoppingresa Mjölby-Ullared tor blir bussens avgång vid hemresan från Ullared försenad för att en bussresenär fastnat i köer i kassan i varuhuset. Istället för planerad avgång kl 16.00 blir avgången kl 16.20. Det innebär att när föraren kört sina tillåtna timmar innan dygnsvila måste påbörjas så kan bussen vara i Väderstad, ca 10 minuter ifrån slutdestinationen. Då ska en ny förare sändas ut för att ta över bussen i Väderstad, vilket som regel görs, men ibland är det inte möjligt. När det inte är möjligt tvingas (den "gamla") föraren bryta mot reglerna mot bakgrund av att det är orealistiskt att stanna bussen och släppa av passagerarna efter vägen, en liten bit från slutdestinationen, för att körtiden för dagen gått ut.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (8) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (D1).*

12. Vid en gruppresan till skidbacken i Sunne råkar en av resenärerna ut för benbrott. Det försenar hemresan och medför att förarens högsta tillåtna körtid inte kan hållas.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (8) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av D1-D3).*

13. Vid körning av ett hockeylag blir det förseningar vid matchen så att föraren inte klarar att hålla den tillåtna körtiden.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (8) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av D1-D3).*

14. En förare kör skolbuss måndag-fredag. Under helgen vill föraren tvätta sin egen personbil i bussföretagets garage. En buss står då i vägen som föraren måste köra ut från garaget. Därmed bryter föraren sin veckovila.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (13) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (D18).*

15. Två förare kliver på bussen i Helsingborg, för att ta bussen till Frankrike. De kör egen bil till Helsingborg men har glömt att manuellt föra in "Annat arbete" för tiden i bilen. Vid kontroll i Danmark upptäcks misstaget/överträdelsen.

*Böter för bussförarna om 4000 kr/person (30) och sanktionsavgift för bussföretaget om 8000 kr (H16).*

16. Vid en hemresa från Kroatien med multibemanning av förare är det stundtals enorma trafikköer. Planen var att färdas 140 mil på 21 timmar men det var omöjligt att klara. Det blev också omöjligt att ta rast när bussen satt fast i köer på motorvägen. Det medförde att förarna tvingades bryta mot kör- och vilotidsreglerna.

*Böter för respektive bussförare om 4000+4000 kr vilket reduceras till 6000 kr/person och sanktionsavgift för bussföretaget om 2x8000 kr=16000 kr (B6+D12).*

17. Bussen fastnar flera timmar i mycket omfattande köer på Autobahn vid färd genom Tyskland. Konsekvensen av det blir att bussföraren tvingas köra över sin tillåtna körtid för dagen för att passagerarna ska komma till sitt bokade övernattningshotell. Det är inte möjligt att stanna efter vägen med en buss full med passagerare, som inte har övernattningsmöjlighet, för att föraren ska få sin dygnsvila om 9 timmar.

*Böter för bussföraren om 4000+4000 kr vilket reduceras till 6000 kr och sanktionsavgift för bussföretaget om 8000 kr (B6+D12).*

18. Vid körning av anslutningsbuss till Viking-terminalen är det väldigt stressigt och rörigt vid terminalen när passagerare på väg till färjan ska kliva av bussen samtidigt som resenärer från färjan ska kliva ombord på bussen. Tyvärr blir det ofta mycket feltryckningar, eller inga registreringar alls på färdskrivaren i dessa situationer. Tyvärr är det inte heller enkelt för föraren att dokumentera de felaktiga registreringarna i efterhand för det kräver att han/hon då ska hålla mycket data i huvudet.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (33) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (H19).*

19. När bussföretaget kört en grupp till Göteborg för att vara där över helgen, ville gruppen oplanerat även ha skjuts lördag morgon, en skjuts som skulle ta 20 minuter men inkräkta på bussförarens veckovila.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (12 eller 13) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (D14 eller D18).*

20. Bussföretaget kör en skidresa med körningar under alla dagar till och från liftanläggningar m m. Den sjunde dagen ska det vara veckovila för föraren men gruppen önskar få skjuts ca 10 minuter även under den sjunde dagen. Föraren har svårt att neka gruppen men det blir fel enligt regelverket.

*Böter för bussföraren om 3000 kr (12 eller 13) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (D14 eller D18).*

21. Företaget kör under en dag en gymnastiktrupp med unga flickor "Uppsalaflickorna" från Uppsala till en tävling i Nyköping, och åter till Uppsala igen. Vid tillbakaresan från Nyköping säger flickorna att de är mycket hungriga för de har inte ätit på hela dagen och vill att bussföraren stannar vid en restaurang. Om föraren stannar är det stor risk att perioden mellan dygnsvilorna blir så lång att dygnsvilan om 9 timmar inte klaras inom 24 timmarsperioden.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (8) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (D4).*

22. Företaget har uppdrag att köra en grupp till Geilo, Norge. Bussen avgår från Uppsala och en ny förare kliver på i Västerås och tar över bussen. Från Västerås till Geilo är det normalt 9 timmar körtid. Motorvägen är dock oväntat avstängd vilket innebär att körtiden istället blir 10 timmar, föraren hade redan utnyttjat möjligheten att två gånger i veckan köra 10 timmar.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (3) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (B1).*

23. Bussföraren finner vid ankomst till Scandic Hotell i Umeå att de vanliga P-platserna har försvunnit/flyttats. Föraren tvingas flytta bussen utanför hotellet trots att tillåten körtid är slut.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (3 eller 4) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (B1 eller B4).*

24. När bussen ankommer till den planerade rastplatsen i Tyskland råder det kaos på P-platsen. Det är massor av bussar där i en enda röra vilket innebär att det inte är möjligt att stanna och ta rast där som planerat (efter 4,5 timmes körtid). Tyvärr är det ganska långt till nästa möjliga rastplats. Vid P-platsen tvingas förarna också flytta om flera bussar pga kaoset, med påföljd att förarnas raster om 45

minuter bryts eller blir allt för korta.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (C3).*

25. Varje morgon kör bussföretaget personaltransporter ut till kärnkraftverket med 6 bussar. Företaget har en rutin med "uppstartchaufför" som startar alla bussarna och kör ut dem ur varmgaraget, så att allt är klart när kollegorna kommer till arbetet. Ibland händer det också att uppstartschauffören måste flytta samma buss ytterligare någon gång, så att alla ska få plats på garageplan. Detta innebär att uppstartschauffören måste stoppa i sitt kort i minst 6 bussar på morgonen, med den tid det tar – för det tar lång tid innan den digitala färdskrivaren läst in alla data och knapptryckningarna är utförda. Och måste han in i en buss ytterligare en gång, och sätter i sitt kort för andra gången på kort tid, är det vissa skrivare som protesterar.

Det stora tålamod som krävs för att flytta bussarna ett 10-tal meter, gör att dessa uppstartschaufförer, väljer att köra kortlöst. Förflyttningarna sker på inhägnat område, de utgör ingen trafikfara och företaget överskrider definitivt inga arbetstidsregler.

Bussföretaget menar att det måste finnas enkla regler och undantag, för förflyttning av bussar på garageplan, utan att förarna eller företaget ska riskera stora bötesbelopp.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (25) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr/buss (H11).*

26. När bussförarna kommer hem efter en dags arbete behöver förarna flytta sina fordon några gånger för att tanka och tvätta. Skulle det vara så att en förares körtid i princip är slut, kan det väl enligt bussföretagets mening inte vara meningen att föraren ska börja med att ta 45 min paus, kanske mitt i natten, för att sedan kunna börja tvätta och tanka och flytta på bussen på garageplan?  
*Böter för bussföraren om 1000-2000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-2000 kr (C1 eller C2).*

27. Vid extrema situationer, t ex oväder och trafikolyckor, dvs något man inte hade kunnat förutse och planera efter, uppstår problem att följa regelverket. Har föraren då bussen full med folk och körtiden tar slut, är det väldigt svårt att dra i handbromsen 4 mil från destinationen "in the middle of no where" för att ta 45 minuter rast. Regelverket ger enbart möjlighet för föraren att ta sig till lämplig plats att stanna på vilket av den svenska tillsynsmyndigheten fastställts vara den närmast möjliga parkeringsplatsen.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C1).*

28. Bussföretaget kör väldigt mycket (hela året) ersättningstrafik när tåget inte fungerar. Sträckan Kiruna – Boden klaras normalt på mindre än 4,5 timme med buss. Det kan dock speciellt vintertid ta längre tid till följd av stopp efter vägen, beroende på att fordon kört i diket eller kört fast etc. Bussföretaget uppskattar att det vintertid är någon form av stopp efter vägen vid tre av tio uppdrag. Dessa stopp medför ofta att resan tar längre tid än 4,5 timme. Efter körning i 4,5 timme har då bussen/föraren oftast 1-3 mil kvar till Boden, vilket tar 10-25 minuter att köra. Föraren stannar då regelmässigt för att ta sin rast med påföljd att passagerarna blir rasande. Flertalet resande är på väg mot Stockholm eller annan ort längre bort än Boden och för dem blir ofta hela resan/resekedjan väldigt försenad och eventuellt omöjlig att genomföra till följd av detta. Bussen tar längre tid än tåget mellan Kiruna-Boden så alla blir försenade från "början" av sin resa även om bussen kan komma fram till Boden på 4,5 timme. Att bussturen blir ytterligare försenad till följd av att föraren ska ha sin rast strax innan Boden uppskattas inte alls av resenärerna. Samhällskostnaderna för denna rast blir avsevärda, menar bussföretaget.

Ibland kör bussföretaget också ersättningstrafik för flyget, men flygbolaget säger att de betalar eventuella böter och sanktionsavgifter.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C1).*

29. I beställningstrafik kör bussföretaget ofta idrottslag till Luleå, Piteå och Kalix. Det är inte ovanligt att de blir stående efter vägen till följd av stopp i trafiken. Att föraren då ska ta rast efter 4,5 timme med påföljd att laget kommer för sent till sin match är inte görligt.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av C1-C3).*

30. Det är ett par mil kvar till hotellet, det är sent, resan har tagit längre tid än förväntat, passagerarna är hungriga och trötta. Föraren har kört de tillåtna 4,5 timmarna men upplever ett väldigt tryck att köra vidare för att komma till hotellet så snart som möjligt.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C1).*

31. Föraren är tvungen att överskrida 4,5 timmes körtid vid resa till Hamburg. Företaget/föraren har räknat med att det ska vara 2 timmars köer men helt plötsligt är det 4 timmars kö innan Hamburg.

*Böter för bussföraren om 2000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 2000 kr (C2).*

32. Vid stormen Sven som härjade i södra Sverige vintern 2013 blev det stora köer och ansamlingar av bussar vid färjelägena i södra Sverige. Bussarna var på väg till Tyskland med grupper som skulle besöka julmarknader. Folk satt bl a utan mat i bussarna, som efter en viss tid fick vända tillbaka. Kör- och vilotidsreglerna var inte möjliga att beakta i situationen.

*Böter för bussföraren om 3x4000 kr men efter reduktion 4000+2x2000 kr=8000 kr (3 eller 4, 7 och någon av 9, 10 eller 11) och sanktionsavgift för bussföretaget om 3x4000 kr=12000 kr (B3 eller B6, C6 och någon av D3, D6 eller D9).*

33. Bussföretaget finns i norra Norrlands inland i Sverige. Det är ofta problem vintertid med förseningar till följd av olyckor och stopp efter vägarna. Företaget kör ofta ishockeylag (Skellefteå AIK som spelar i högsta serien) som ska söderut och spela. Inte sällan är det stopp på vägen, till följd av att lastbilskeppare ställt sig på tvären, kört fast, kört ner i diket eller pga olyckor. I sådana situationer tappas mycket tid och det medför att det kan bli svårt att hinna fram till lagets matcher, om reglerna för kör- och vilotider ska hållas.

I Sverige finns ganska mycket 2+1 vägar. Vid ett tillfälle när Skellefteå AIK skulle spela i Gävle, var det stopp på vägsträckan där det var ett körfält, vilket medförde jättelika köer. Att hinna till matchstart och följa regelverket var svårt.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av C1-C3).*

34. Ju längre norr ut i Sverige och ju längre in i landet man befinner sig finns inte upplagade rastplatser/P-platser vintertid. Plogning av körbanorna prioriteras och görs först och ofta hinns det inte med att ploga rastplatserna. Istället blir det stora snövallar som hindrar infart till rastplatserna. Ska regelverket följas klarar inte föraren att ta sig till bra rastplatser. Istället får föraren stanna på vägen och passagerarna får stå ute på vägbanan. Det är oerhört farligt, speciellt om sikten är dålig till följd av att det snöar eller är skumt/mörkt. Om bussföraren stannar efter vägen för att det är tvunget för att föraren måste ha sin rast, är det inte ovanligt att resenärerna när de därefter kommer fram till ett ställe där det är möjligt att få fika, att de ska ha sin fika i alla fall, och så spricker hela upplägget med raster och körtider för resan.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av C1-C3).*

35. Bussföretaget kör ibland från Lycksele till Tallinn-färjan i Stockholm för att med en grupp göra färjeöverfarten Stockholm-Tallinn. Det är en resa på ca 80 mil. Risken är stor att det inträffar onormalt stora störningar efter den långa vägen som gör att gruppen får tidsnöd att hinna passa färjan, även om resan planerats med goda tidsmarginaler och reservtid. Det är svårt att följa reglerna när det inträffar stora störningar som medför förseningar. Ju längre transportererna är, desto större risk är det att det blir förseningar och andra problem.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (3 eller 4) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av B1-B6).*

36. Bussföretaget brukar informera resenärerna tydligt innan resan vad som är möjligt med hänsyn till reglerna. Resenärerna brukar respektera och förstå detta. Ibland kan dock grupper bli besvikna över att det inte finns bättre flexibilitet att göra/ändra saker. Ett exempel är en grupp som ville göra en utflykt en kväll och se en vacker solnedgång, och det var inte möjligt för att föraren hade kört de timmar som var tillåtet under dagen.

*Böter för bussföraren om 1000-4000 kr (3 eller 4) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-4000 kr (någon av B1-B6).*

37. Bussföretaget transporterar en grupp enkel väg Stockholm-Örebro (20 mil) och ankommer Örebro kl 23.00. Nu måste föraren ta 45 minuters rast för att körtiden överstiger 4,5 timme med max en halvtimme för tomreturen. Föraren anser sig inte bli piggare av att tvingas ta denna rast.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C1).*

38. Bussföraren har kört i Stockholmsområdet i beställningstrafik och är klar för dagen. Vid färd mot garaget i Värtahamnen tar den tillåtna körtiden om 4,5 timme slut på Valhallavägen. Föraren tycker att den bästa lösningen är att fortsätta en stund till och köra till garaget utan att ta rast. För när bussen lämnats vid garaget har föraren kört färdigt för dagen och ska inte köra mer utan kan gå hem och ta dygnsvila.

*Böter för bussföraren om 1000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000 kr (C1).*

39. Vid bussföretagets körningar mellan Stockholm och Uddevalla (eller Lysekil), en sträcka som normalt tar 6-7 timmar med buss, är det ibland ett starkt passagerarönskemål att stanna kort efter avgången från Stockholm för att få köpa godis m m. Det blir då 45 minuters rast ganska snart efter avresan från Stockholm med påföljd att det krävs ytterligare en rast om 45 minuter innan slutdestinationen Uddevalla/Lysekil nås. Denna ytterligare rast tycker passagerarna är onödig och det blir problem för föraren att nå slutdestinationen på planerad tid.

*Böter för bussföraren om 2000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 2000 kr (C2).*

40. Det blir bråk i bussen. En passagerare blir överfallen av en annan passagerare. Det leder till att bussen blir försenad 30 minuter och det spricker med den planerade ankomsttiden till Göteborg, om föraren tar rasten efter 4,5 timmes körning. Det skulle så fall innebära att de passagerare som ska resa vidare med tåg eller flygbuss missar sina anslutningar.

*Böter för bussföraren om 1000-2000 kr (7) och sanktionsavgift för bussföretaget om 1000-2000 kr (C1 eller C2).*

41. En skola utnyttjar frekvent bussföretagets linjetrafik för att skolklasser ska besöka simhallen i staden. Vanligen reser skolklasserna med linje 1 eller linje 4 till simhallen. Ibland vill skolan dock beställa en buss för att resa direkt från skolan till simhallen. Det är i stort samma sträcka, endast



något längre då skolbarnen slipper gå till hållplatsen som utnyttjas i linjetrafiken. Ofta är det samma förare som kör skolklassen i bussen som går i beställningstrafik, som i vanliga fall kör bussen i linjetrafik på linje 1 eller 4. Således kan det vara samma förare, samma fordon och nästan samma sträcka, men vid transporten i beställningstrafik ska föraren använda sitt förarkort och färdskrivaren, vilket falerar ofta.

*Böter för bussföraren om 4000 kr (25) och sanktionsavgift för bussföretaget om 4000 kr (11).*

### **3. Synpunkter och förslag från intervjuade bussföretag**

Flertalet bussföretag som intervjuats säger att de har problem med att följa regelverket minst en gång varje vecka.

Många företag och deras medarbetare säger att de känner sig förföljda samt "kriminella". De menar att verkligheten är sådan att det är omöjligt att följa nuvarande regelverk, så som Transportstyrelsen tillämpar det, till punkt och pricka. Företag säger att de tycker att situationen är omöjlig och är rädda för att det kommer medföra en minskad vilja att vara bussföretagare och att den negativt påverkar tillgången på bussförare. Företagen menar att i dagens situation skräms folk bort från att jobba i branschen.

Förutom att det är omöjligt att följa reglerna är det väldigt svårt att göra rätt, fast stora ansträngningar görs. Det blir mycket höga böter och/eller sanktionsavgifter vid förseelser. Detta även vid bagatellartade förseelser, t ex att start- och slutland inte registrerats eller att fordon rangerats på garageplan utan att förarkort finns i färdskrivaren.

Förarna fokuserar bara på att hålla tider enligt regelverket och orkar inte fokusera på kunderna som de borde. Förarna är stressade, mår dåligt och har en dålig arbetsmiljö, enligt de intervjuade.

Företag som kör blandad trafik och som vid enstaka tillfällen också utför beställningstrafik noterar att det är väldigt svårt för förarna att göra rätt. En stadsbussförare som nästan alltid endast kör undantagna körningar (< 50 km i linjetrafik) har att följa arbetstidslagen. När denne någon gång ska köra linjetrafik som faller inom reglerna för kör- och vilotider eller utföra körning i beställningstrafik så ska även vägarbetstidslagen följas. Då har förarna det väldigt svårt att göra rätt. Ett av de intervjuade bussföretagen har exempelvis en omfattande linjetrafik i stadsmiljö och har endast två linjer som har en längd över 50 km. Dessa två linjer är 52 km, övriga linjer är kortare än 50 km, och därmed undantagna. Och det är ännu mer hopplöst och svårt när det är en blandning mellan analoga och digitala färdskrivare i bussarna. Enligt företagen är det nästan omöjligt att göra allt rätt vid dylika omständigheter.

Företag som kör blandad trafik säger att det absolut vanligaste felet som förarna gör är att de missar att registrera rast om 45 minuter, eller 15 + 30 minuters rast. Förarna har rast men missar att registrera rasten, alltså knappa in rasten på färdskrivaren. Det beror på att förarna är ovana. De kanske bara kör färdskrivarpliktiga linjer någon gång i veckan.

Ett annat vanligt fel som i synnerhet förarna gör vid bussföretag som bedriver linjetrafik och har blandad körning är att de missar att registrera start- och slutland. Det beror på ovana och orutin hos förarna. Berörda företag är upprörda och ifrågasätter det rimliga i att de ska få sanktionsavgifter för att detta missas av förarna när bussarna alltid går i linjetrafik i samma region i Sverige dag ut och dag in, vecka ut och vecka in.

Flera företag som kör mest beställningstrafik säger att de vanligaste felen/överträdelserna är att de rangerar fordon på garageplan utan att kort sätts i färdskrivaren. En annan vanlig överträdelse beror på att det blivit oväntade fördröjningar/förseningar och det inte varit möjligt för föraren att stanna och ta rast eller logga ut från att köra. Därför har den tillåtna körtiden om 4,5 timme eller tillåtna omloppstiden för föraren överskridits.

Alla som intervjuats efterlyser en ökad flexibilitet och verklighetsanpassning i systemet för kör- och vilotider.

Bussföretagen som kör beställningstrafik säger att de alltid planerar körningarna utefter vad de känner till och vad som kan förväntas beträffande köer etc och planerar körningarna med säkerhetsmarginaler så att det ska fungera. Det är dock inte möjligt ha säkerhetsmarginaler för att klara hur stora oväntade fördröjningar och störningar som helst.

Företag är undrande varför arbetstiden för förarna måste vara inrutad och låst till 4,5 timmespass. Företag vill även ha mer flexibilitet vad gäller max körtid per dygn, dygnsvilan och även beträffande veckovilan.

Bussföretagen säger att passagerarna gnäller mycket om bussföraren inte hinner fram i tid när bussen ska ansluta till avgångar med andra färdmedel. Passagerarna kan inte behandlas hur som helst om de ska vilja fortsätta att resa kollektivt.

För att klara den tillåtna körtiden om 4,5 timme händer det att förarna kör för fort istället och överskrider hastighetsgränserna. För att inte bryta mot regelverket för kör- och vilotider bryter förarna alltså istället mot hastighetsbestämmelserna. Det innebär således att förarna gör ett val och väljer vilka regler som ska överskridas. Detta är självfallet inte bra.

Ett förslag som förts fram hur ökad flexibilitet ska uppnås är att om en förare kör t ex 4 timmar och 45 minuter ska denne "få låna" 15 minuter från nästa pass.

Företagen tycker att det är svårt att få klarhet i vad som egentligen gäller, speciellt beträffande Transportstyrelsens och Polisens tillsyn och tillämpning. Från företag har nämnts att representanter för färdskrivarleverantörer säger en sak, och från Transportstyrelsen och branschorganisation sägs något annat.

Flera bussföretag har berättat att "digitala färdskrivarna är det värsta förarna vet". De tycker att det är hemskt svårt att lära sig hantera skrivaren och att knappa rätt. Förarna är irriterade över att det är allt annat än lätt att göra rätt.

En företagsledare berättade att inte någon av de 50 anställda förarna behärskar färdskrivaren till fullo. Trots heldagsutbildningar bara om färdskrivaren.

Färdskrivarna måste bli mer lättarbetade och enkla att förstå, anser nästan alla intervjuade. Det borde vara enklare att få fram information och körtider från färdskrivaren. Färdskrivarna är ofta monterade mycket lågt i bussar, vilket innebär att föraren får krypa på golvet för att göra registreringar. Vid 2-förarsystem är det krångligt att byta kort.

Det ifrågasätts hur det kan vara godkänt med olika versioner på färdskrivare som betar sig olika när man ställer om till rast, alternativt att skrivaren ställer om sig själv. Det anses som självklart att alla färdskrivare ska bete sig exakt lika, dvs ha samma revision på mjukvaran och att uppdateringar kan implementeras på alla skrivare så snart som möjligt och denna uppgradering bör få göras av ägaren. Det ska inte behöva anlitas en ackrediterad verkstad för det.

Tyvärr gör förarna mycket felaktiga knapptryckningar. Och det går inte att ångra sig när man tryckt fel. Att det inte är möjligt att ändra felaktiga knapptryckningar anses vara helt absurt och orimligt.

Vissa bussföretag har valt att ha färdskrivare installerade i samtliga bussar, fast de kör mycket icke färdskrivarpliktig trafik. Förarna använder då alltid sina förarkort, oavsett vad de utför för körning, vilket är bra för då är det alltid samma rutiner. Det underlättar också redovisningen vid blandade körningar för att det är enkelt att redovisa även körningar som är undantagna.

Företag/förare efterfrågar ett godkänt, enkelt och tydligt sätt att dokumentera händelser/situationer när något oväntat och oplanerat inträffar och föraren inte kan hålla regelverket. Ibland har förarna det stressigt mellan uppdragen och det understryker behovet av ett enkelt sätt att dokumentera avvikelser och problem som inträffar. Det går inte att dra ut en pappersremsa från färdskrivaren och skriva på. Bläcket försvinner efter ganska kort tid. Från företag har framförts att det kan vara klokt att ha en loggbok i varje buss där oförutsedda förseningar/händelser antecknas liksom felaktigheter som föraren begår.

Företagen säger att det är relativt vanligt att bussar måste flyttas på bussföretagets depå, för att den buss som föraren ska ha står längst in. I vissa fall sätter förarna då inte i förarkortet i färdskrivaren vid förflyttningen av bussar på gården. Sätts kortet i "bränner man" ett arbetspass även om man bara kör en kort sträcka på gården.

Det är svårt ibland att "bli av med" bussen för att föraren ska ha rast, särskilt vid utlandskörningar om det är obekant mark.

Det är inte tillåtet att ha dygnsvilan i sovkabinen på bussen när den är i rörelse. Det har framförts att det är konstigt och dumt. Förarna får svårare sociala förhållanden och sämre möjligheter till vila om de måste resa lång tid för att ansluta till bussresan.

En förare får enligt reglerna inte åka med som passagerare i bussen för att sedan ta över bussen och tjänstgöra som förare. Detta bör ändras då det är en konstig och omotiverad regel.

Det anses vara konstigt att man får minska dygnsvilan till 9 timmar fast man kan ha hur långt som helst tills man kommer hem till sängen efter att man slutat arbeta.

Det ifrågasätts varför veckovilan ska behöva vara så lång. Synpunkter har framförts om att det borde räcka med 24 timmars veckovila för att få börja köra igen.

Det har framförts från flera bussföretag att 12-dagarsregeln även bör gälla för inrikes busstrafik.

#### **4. Summering, slutsatser och förslag**

Systemet med kör- och vilotider måste anpassas bättre till verkligheten för bussbranschen. Dagens situation innebär att företag ibland tvingas bryta mot reglerna, även om företaget planerar sin verksamhet i enlighet med reglerna och har som avsikt att följa dem. Om företagen inte gör det kan de inte upprätthålla sin verksamhet, behålla sina kunder och Sverige skulle ha en sämre fungerande kollektivtrafik.

Samtidigt ska sägas att det måste finnas ett regelverk och tillsyn. Tyvärr finns det företag som fuskar systematiskt, även om de inte är många. Det finns också förbättringsutrymme vad gäller vissa företags kunskaper och rutiner beträffande kör- och vilotider. Men de företag som försöker sköta sig

och göra rätt, och det är de allra flesta, måste ges möjlighet att upprätthålla sin verksamhet på ett långsiktigt hållbart sätt. Det är tyvärr inte fallet med nuvarande regler och tillsyn.

Det måste finnas en flexibilitet i regelverket och/eller i tillämpningen av det. En flexibilitet som innebär att föraren och företaget inte straffas när reglerna överträds till följd av att oväntade saker inträffat som medfört störningar och fördröjningar under körningarna/uppdragen. Alltså saker och förhållanden som företaget inte rimligen kunnat ta hänsyn till i sin planering.

Bussföretagen planerar rutten och sin verksamhet med utgångspunkten att gällande bestämmelser ska följas. Vet företagen t ex att det vanligen är köer, vägarbeten, speciella trafikallstrände evenemang, dåligt väglag etc så tas hänsyn till det i planeringen.

När bussföretagens körningar påverkas av att det händer något oplanerat, när något inträffar som inte kunde förutses när bussturen planerades blir det ibland problem att hålla kör- och vilotidsreglerna just för att det är människor som transporteras. Det är inte heller ovanligt att det oplanerade inträffar till följd av att resenärerna själva förorsakar fördröjningar eller ändrar sina krav/önskemål jämfört med vad som gällde från början. Bussföretaget/föraren hamnar då ibland i situationer som innebär att företaget riskerar att förlora en kund, att gruppen resenärer blir mycket arga, att företaget inte kan få betalt för körningen eller tvingas bryta mot regelverket för kör- och vilotider. Passagerarna kan inte behandlas hur som helst om de ska vilja fortsätta att resa kollektivt.

Följande ordning bör gälla för att få den flexibilitet som är nödvändig. Om företaget kan redovisa varför regelöverträdelse skett, och att det beror på något som företaget inte rimligen kunnat förutse i sin planering och inte ägt rådighet över ska förare och företag inte straffas för överträdelsen. Har föraren/företaget således dokumenterat vad som hänt och det är rimligt för tillsynsmyndigheten att acceptera att överträdelsen har framtingats av situationen/händelsen ska inte straff utgå. Det är i sådana fall oskäligt att ta ut sanktionsavgift eller utfärda böter.

Situationer då bussar rangeras eller förflyttas korta sträckor utan att kort finns i färdskrivaren är relativt vanliga. Det handlar t ex om förflyttning av fordon för att de står i vägen på garageplaner eller i samband med tvätt och rengöring. Straff bör inte utgå för sådana korta förflyttningar utan kort i färdskrivaren.

En annan vanligt förekommande förseelse är att bussförarna glömmer att registrera start- och slutland. Det gäller i synnerhet förare i linjetrafik. Det skulle för bussbranschen vara värdefullt om en ordning kan utvecklas som innebär att straffet mildras för denna förseelse.

Det är nödvändigt att göra förändringar i regelverket för kör- och vilotider, tillsynen och avgiftssystemet. För närvarande finns mycket låg förståelse och acceptans inom bussbranschen för vissa delar av regelverket för kör- och vilotider och Transportstyrelsens tillsyn samt de höga avgifter som vissa överträdelser medför. Det är självfallet inte bra när en hel näring tycker att reglerna är omotiverade/dåliga och att tillsynen och avgifterna slår fel. Transportstyrelsen har uppmärksammat detta och inlett en översyn av avgiftssystemet och vissa av reglerna. Det är positivt, och leder förhoppningsvis till förbättringar som gör att bussbranschens acceptans för reglerna och tillsynen ökar. För att kollektivtrafiken och bussföretagen ska fungera väl måste det finnas rätt förutsättningar med kloka, verklighetsanpassade regler och tillsyn.

För närvarande finns brister i kunskaperna om regelverket, hanteringen av färdskrivare och om de sammanhängande rutinerna hos en del bussföretag. Det är självfallet inte bra och företagen måste själva ta tag i detta.

Successivt förbättras kunskaperna som ett resultat av YKB-fortbildningen av förarna. Företag, liksom Sveriges Bussföretag med dess bussbranschföreningar, anordnar också informationsträffar, konferenser och möten där information förmedlas i ämnet. Allt fler bussföretag tar också tag i frågan och ordnar utbildningsdagar för sina anställda. Många företag har även interna ledningssystem som ökar "ordningen och redan" totalt sett i verksamheten. De avvikelser från regelverken som identifieras följs upp alltmer noggrant. Förarna uppmärksammas då det är avvikelser och får förklara varför avvikelser skett.

**Följande föreslås:**

- Inget straff ska utgå för överträdelse som skett till följd av oförutsedda händelser som medfört störningar och fördröjningar. Det är inte skäligt att ta ut straff om företaget kan redovisa en acceptabel förklaring till överträdelsen. Den ansvariga tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen föreslås ta fram en blankett som kan utnyttjas av företagen för att redovisa varför en avvikelse från reglerna skett.
- Inget straff ska utgå för korta förflyttningar av bussar utan kort i färdskrivaren, t ex i samband med tvätt och rengöring eller rangering.
- Straffet då bussförare glömt att registrera start- och slutland bör mildras.
- Regelbundna samrådsmöten mellan tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen, bussbranschen och färdskrivarleverantörer bör införas för att gemensamt behandla frågor om kör- och vilotidsreglerna och tillsynen.
- Transportstyrelsen bör bistå branschen i lobbyarbetet för att få förbättringar till stånd i EU-regelverket för kör- och vilotider.