

DEBATINDLÆG

Hvis reglerne for flextrafikken ikke ændres, rammer det de mest sårbare

Af Tim Vermund Andersen, formand for brancheorganisationen Trafikselskaberne i Danmark (TID) og Hakon Iversen, branchedirektør DI Transport

Tusindvis af danskere er hver dag afhængige af flextrafik for at komme til behandling, genoptræning og lægebesøg. Med en kundetilfredshed på mellem 80 og 90 pct., er det generelle billede heldigvis godt. Men når flextrafikken svigter, rammer det nogle af vores mest sårbare borgere. Det er dog en alvorlig fejl, når kritikken igen og igen rettes mod de offentlige udbud. Problemet er ikke udbuddene. Problemet er, at staten ikke har sikret klare regler og tilstrækkelig kontrol med de aktører, der får adgang til markedet.

Udbud får skylden – men problemet ligger dybere

Det er dybt problematisk, når der igen og igen dukker historier op om kritisable forhold i dele af branchen: urimelige arbejdsvilkår, falske selvstændige, manglende kontrol og operatører med alvorlige problemer i bagagen, hvor kritikken rammer trafikselskaberne og de offentlige udbud. For sandheden er, at udbud alene ikke kan løse problemer, som i virkeligheden skyldes utilstrækkelig national regulering og mangelfuldt tilsyn.

Lokale kontrakter kan ikke løse et nationalt kontrolsvigt

Flextrafikken er i dag organiseret sådan, at trafikselskaberne samler og koordinerer store mængder offentlig transport på tværs af kommuner og regioner.

Det giver stordriftsfordele og mere effektiv anvendelse af skattekrone. Men selve adgangen til markedet er reguleret af staten gennem taxiloven og Færdselsstyrelsens tilsyn.

Både lovgivning og tilsyn har vist sig at være utilstrækkeligt.

Derfor er der behov for klare nationale minimumsregler, ensartede rammer på tværs af hele markedet for erhvervsmæssig personbefordring og stærkere kontrol af hvem, der leverer flextrafikken.

Lad os derfor stoppe misforståelsen om, at hvert enkelt trafikselskab eller hver kommune kan kontrollere sig ud af udfordringerne gennem kontrakter og lokale krav. Det er umuligt. Dermed ikke sagt at det ikke er værd at se indad. Nogle udbud kunne også have været tilrettelagt mere hensigtsmæssigt, så krav og incitamenter i højere grad understøttede kvalitet og ordnede forhold

Men det er staten, der udsteder tilladelserne. Det er staten, der fastsætter kravene til operatørerne. Og det er staten, der har ansvaret for kontrollen. Når myndighederne har godkendt en vognmand, kan trafikselskaberne ikke nægte at indgå kontrakt med selskabet.

Trafiksekskaberne kan ikke føre kontrol med alt

Trafiksekskaberne stiller allerede en lang række kvalitetskrav i deres udbud: krav til chaufføruddannelse, service, hjælpemidler, køretøjer og drift. Men når problemerne handler om lønforhold, arbejdstid, brug af underleverandører eller tvivlsomme virksomhedsstrukturer, ligger det uden for, hvad et trafiksekskab lovligt kan kontrollere gennem et udbud. Trafiksekskaberne er også nødt til at stole på det vognmændene fortæller dem, for de er ikke myndigheder.

Det er heller ikke rimeligt at forvente, at lokale ordregivere skal opbygge parallelle kontrolsystemer ved siden af de statslige myndigheder. Resultatet bliver dobbeltarbejde, forskellig praksis og huller i kontrollen.

Et system med huller i både regler og kontrol

Vi ser i dag konsekvenserne af et system, hvor regler og kontrol ikke følger med virkeligheden. Når en leverandør dømmes for alvorlig kriminalitet og samtidig har kunnet operere i offentlig betalt flexkørsel, viser det, at der mangler effektive mekanismer til løbende egnethedskontrol og automatisk varsling mellem myndigheder og offentlige kontraktparter.

Når chauffører kan arbejde på tværs af flere udbydere uden et samlet overblik over arbejdstid og kørsel, bliver det vanskeligt at føre effektiv kontrol med både sikkerhed og arbejdsvilkår.

Vi synes ikke det er ok, at brodne kar ødelægger det for de dygtige og samvittighedsfulde små og større virksomheder i vores branche. Det går ud over kunderne, virksomhederne og trafiksekskabernes – og dermed det offentlige – økonomi. Og det går ud over tilliden til de gode samarbejder der er mellem det offentlige og private virksomheder.

Nu er det Christiansborgs ansvar at handle

Derfor er der behov for politisk handling.

For det første bør der indføres nationale minimumskrav, som styrker professionaliseringen af branchen. Det kan blandt andet være en genindførelse af en egentlig vognmandsuddannelse.

For det andet er der behov for langt stærkere og løbende myndighedskontrol med tilladelser, arbejdsvilkår og ejerforhold – herunder et opgør med omgåelseskonstruktioner og falske selvstændige.

For det tredje bør der etableres nationale registreringskrav, så chauffør, køretøj, arbejdstid og turdata kan dokumenteres på tværs af hele sektoren. Det vil give myndighederne et langt bedre grundlag for målrettet kontrol og skabe mere gennemsigtighed i markedet.

Endelig bør der være mere ensartede krav til trygheds- og sikkerhedsforanstaltninger i køretøjerne samt skærpede vandelskrav for centrale aktører i branchen.

De seriøse virksomheder må ikke betale prisen

Det handler ikke kun om kontrol. Det handler også om fairness.

For langt de fleste operatører driver ordentlige virksomheder og leverer sammen med deres medarbejdere hver dag en vigtig samfundsopgave. De seriøse virksomheder skal ikke konkurrere med aktører, der presser priserne ved at omgå regler eller undergrave løn- og arbejdsvilkår.

Hvis vi vil sikre mere tryk og bedre ordentlighed i flextrafik for borgerne, kræver det derfor nationale løsninger. Ikke lappeløsninger i lokale udbud.

Flextrafikken er en kritisk velfærdsopgave.

Derfor bør debatten om flextrafik først og fremmest handle om tillid: at borgere, medarbejdere og seriøse virksomheder kan stole på, at systemet fungerer. Det er en hasteopgave, som kræver klare nationale regler og et markant stærkere tilsyn.