

UDTALELSE

Reaktion fra Tim Vermund, formand for Trafikselskaberne i Danmark, på DR-Kontants udsendelse om flextrafikken

DR Kontant bringer i udsendelsen en række eksempler på dårlig chaufføradfærd i flextrafikken. Der er tale om enkeltstående eksempler på uacceptabel adfærd, trafikselskaberne er kede af og tager afstand fra.

Der køres over 5 mio. ture i flextrafikken om året, og det kan ikke undgås, at nogle ture ikke går som planlagt. Men sker der uacceptable fejl eller svigt, lærer vi af dem, så det ikke gentager sig. Vi tager alle klager alvorligt og følger op på hver eneste overfor den ansvarlige vognmand. Og med en kundetilfredshed på mellem 80 og 90 pct. tegner eksemplerne i udsendelsen heldigvis ikke det generelle billede af flextrafikken. Den høje kundetilfredshed viser, at det store flertal af chauffører i flextrafikken er dygtige og gør et godt job.

Vi stiller skrappe kvalitetskrav i vores kontrakter, ligesom vi har styrket vores egne kontroller markant de senere år. Men selvom vi gør meget og fortsat vil styrke indsatsen, er der brug for lovændringer og en styrkelse af myndighedstilsynet, hvis det skal lykkes at komme videre, og vi opfordrer Folketinget og regeringen til at give os en hjælpende hånd:

Vi er optaget af, at chaufførernes arbejdsvilkår lever op til overenskomsterne og på at sikre ordnede forhold. Derfor stiller vi en række krav til løn- og arbejdsforhold i vores kontrakter. Men vi har kun lov til at kontrollere den kørsel, som er omfattet af kontrakten. Hvis en chauffør kører flextrafik en del af sin arbejdstid og noget andet trafik i resten af sin arbejdstid, har vi i dag ingen mulighed for at vide, hvor mange timer chaufføren reelt sidder bag rattet. Det dur jo ikke, for flextrafikchauffører kører med mange svage borgere. Vi er nødt til at stole på, at det vognmændene fortæller os, er rigtigt, for trafikselskaberne har ikke myndighed til at gå dybere ned i vognmandens forretning for at kontrollere det, det har kun Færdselsstyrelsen.

Trafikselskaberne har længe opfordret til, at der indføres ensartede regler for kontrol og registrering af flextrafikchaufførers arbejdstid, så vi får en ensartet myndighedsbaseret kontrol på landsbasis. Helt ligesom der i dag er regler for taxaer, busser og lastvogne. Ligesom vi har opfordret til at styrke myndighedskontrollen.

Vi deler den kritik Dansk Persontransport udtrykker i udsendelsen om, at det er for let at blive godkendt som vognmand i flextrafikken i dag. Siden lovkravet om en vognmandsuddannelse blev afskaffet i 2018, har vi set flere vognmænd, som ikke har de nødvendige kvalifikationer. Derfor opfordrer vi til, at det igen skal være et krav i loven, at vognmanden har en vognmandsuddannelse, inden han kan byde på en kontrakt i flextrafikken. Vi har i de senere år set en stor vækst i antallet af kørselskontorer uden vogne og enkeltmandsvirksomheder uden ansatte, som ikke behøver at leve op til overenskomsterne og som ikke kontrolleres af myndighederne. Vi mener, at Færdselsstyrelsen som myndighed skal føre tilsyn med alle vognmænd, uanset om de har ansatte eller ej, og at de skal inddrage tilladelsen, hvis en vognmand får en dom for alvorlig kriminalitet.

Trafiksekskaberne er kede af de eksempler, DR Kontant har fundet. Men det generelle billede af flextrafikken er dygtige chauffører og en meget høj kundetilfredshed. Vi gør vores bedste for at forbedre forholdene, hvor vi kan, men det vil ikke lykkes, hvis lovgiverne ikke kommer på banen og giver os de værktøjer, som vi mangler. Vi indgår gerne i dialog med alle, som har interesse i at forbedre forholdene.