

Bussåkarna i uppror mot digitala färdskrivare

2010-02-18

<http://www.rt-forum.com/iuware.aspx?pageid=80748&ssoid=115446>

Bussåkarna inom långfärds- och beställningstrafiken gör uppror mot de digitala färdskrivarna och kör- och vilotidsreglerna. Men Transportfacket rättfärdigar systemet.

Ett mindre uppror pågår inom bussåkarbranschen, i synnerhet i de sektorer som arbetar med beställningstrafik och långfärdsbussar. Vreden riktas mot de digitala färdskrivarna i kombination med EU:s (och Sveriges) kör- och vilotidsregler.

"Helt verklighetsfrämmande", säger flera av åkarna RESFORUM talat med. "Färdskrivarna är så krångliga att använda att vi missar massor av körtid, och hela systemet stressar både chaufförer och ägare."

Mikael Ineman på Ragnesands Trafik AB har skrivit ihop en promemoria till Transportstyrelsen och Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), där han räknar upp ett antal problem som bussföretag och förare råkar ut för hela tiden.

Liknande synpunkter har Johan Ekman, vd på Strömma Buss AB.

– Jag menar att de här reglerna är inte moderna; de är inte kundorienterade eller gästpassade. Vi vill följa alla regler och göra allt rätt när vi planerar resor. Vi anstränger oss så mycket vi kan. Men hur vi än gör så blir det fel i alla fall.

– Så är det till exempel på sträckan Stockholm-Sundsvall, det går helt enkelt inte att göra rätt. Johan Ekman är också irriterad på den nya regel som infördes förra året, att en förare måste ta rast på minst 45 minuter efter 4,5 timmars körning. Förut kunde föraren dela upp pausen i tre delar på en kvart vardera. Nu måste han välja mellan ett av två olika sätt att fördela rasttiden: antingen tar han först ut en kvart i första pausen, och sen en halvtimme i den andra (och det måste vara i den ordningen; han får inte ta ut först en halvtimme och sen en kvart), eller också tar han ut hela 45-minutersrasten på en gång.

– Vem fan vill stå i Skellefteå i 30 eller 45 minuter klockan två på natten, med bussen full av griniga passagerare som inget hellre vill än att komma fram? Sånt händer, det är kanske bara 10-20 minuter kvar till hotellet, men chauffören tvingas ändå ta rast för att inte bryta mot reglerna, säger Johan Ekman.

Men Transportfacket ifrågasätter bussåkarnas klagomål mot digitala färdskrivare och kör- och vilotidsreglerna.

– Vad är det företagen bråkar om, egentligen? Är det tekniken i färdskrivarna? Eller är det kör- och vilotidsreglerna? Eller är det myndigheternas ökade möjligheter att kontrollera att reglerna följs?

Det frågar Dan Nyberg, som är utredare och Svenska Transportarbetareförbundets expert på såväl digitala färdskrivare som kör- och vilotidsregler.

– Vår hållning har varit ganska rak hela tiden, säger han. Vi har varit och är positiva till att reglerna infördes, och till att ny teknik används för att kontrollera att de följs.

– Sen kan det mycket väl hända att första generationen digitala färdskrivare innehåller brister och fel, som kommer att rättas till i framtiden.

Dan Nyberg vill inte gå med på att reglerna är för stelbenta.

– Tvärtom, min uppfattning är att reglerna i dag är för flexibla och undantagen för många, säger han. Ju fler undantag som beviljas, desto större blir godtycket. Sverige har valt att utnyttja alla dessa undantag fullt ut. Det är EU-rätten som medger undantag inom vissa verksamheter. Det gäller exempelvis mjölktransporter, avfallstransporter och transport av cirkusartister.

Dan Nyberg ser inga bekymmer med bötesbeloppen.

– De är på tok för låga i Sverige, säger han. 3 000 kronor! Det ingår ju i felmarginalen för vilket företag som helst. Jag anser att de ska höjas till fransk eller spansk nivå.

Läs hela artikeln om Kör- och vilotider och digitala färdskrivare i RESFORUM nr 1/10.

Toni kommentar:

Det är som det alltid varit, när beslutet är taget då vaknar en och annan bussägare. Då vaknar till och med Johan Ekman Strömman Buss i Stockholm och ordförande för ett gäng "klia på ryggen" medlemmar. Det var 2006 som EU kom upp med förslaget om en ny färdskrivare, den som läser mitt Nyhetsbrev har sålunda haft god tid att förbereda sig och ta del av eländet. Vad svarade BR som remissinstans....jasså du vet inte?

Räkna med att det kommer bli ändring framöver liksom man tvingades backa med vilotidsreglerna. Men varför alltid agera med backspegeln och aldrig vara med när man kunde påverka? BR förlitar sig på sömngångarna i IRU som lever sitt eget liv, bara inte för bussägarna vilka betalar deras tillvaro i Bryssel.

När börja du inser att BR inte räcker till?