

Välordnad informationsträff i tre delar

Sveriges Åkeriföretag Halland, Skaraborg, Småland/Öland och Västra Götaland arrangerade gemensamt under slutet av januari ett informationsmöte på Scandic Plaza i Borås. Ett 60-tal förväntansfulla åhörare anlände för att lyssna till de tre föredragshållarna som höll i var sin lärorik och intressant tredjedel.



– Det är hög tid att börja analysera uppgifterna, säger Thomas Morell.

Thomas Morell på Sveriges Åkeriföretag Skaraborg hälsade alla välkomna och presenterade kvällens första block som begränsade sig till färdskrivare och förarkort och om hur åkarna ska kopiera och analysera informationen.

Thomas började med att informerar vad som gäller beträffande att kopiera data från förarkorten, något som de flesta var väl införstådda med men att informationen med jämna mellanrum ska analyseras var alla inte riktigt klara över.

– Det är hög tid att börja analysera om ni inte redan gör det, sa Thomas. Som arbetsgivare är man skyldig att förutom kopiera även regelbundet följa upp att reglerna efterlevs. Man drabbas visserligen inte av polisens åtgärder om en förare gör en överträdelse men däremot kan man av Transportstyrelsen få en kännbar sanktionsavgift.

– Det är en förvaltningsrättslig del så det ligger på åkaren att bevisa att man är oskyldig jämfört med när det går under straffrätten, då det är myndighetens sak att bevisa att man är skyldig, sa Thomas och visade hur analysverktyget fungerar och vad man kan utläsa.

Spöksignaler

Inga av 20-talet olika analysverktygen på marknaden är certifierade. I en dator kan kör- och vilotiderna se bra ut och samma information kan i ett annat program visa på överträdelser. Problemet är att polisen sinsemellan inte alltid använder samma analysverktyg.

Överträdelserapporten ger ändå en antydning om vad som är felaktigt. Det är inte bara för att hitta förarens snedsteg och komma till rätta med dessa som informationen ska analyseras. De digitala färdskrivarna är i vissa fall så känsliga att de kan ge körtidsutslag om fordonet gungar vid blåst eller på en färja. En fjärrkontroll till en kran kan ge spöksignaler och en tjälskada i vägen kan informera om att förarkortet har tagits ut under färd.

Skrivarfel vanliga

En stor del kretsade också kring de opålitliga färdskrivarna då det förekommer en hel del fel på utrustningen. Vissa skrivare kan slänga in ett antal timmar på körtiden när man tar ur förarkortet. Ett fabrikanter kan plötsligt köra ut och in kortet i skrivaren då den rengör sig. Skrivarna är inte tillförlitliga och de dras med en hel del egenheter, därför har IRU upprättat en klagomur dit man ska anmäla alla fel som sker med färdskrivarna.

– När man upptäcker något konstigt i grafiken på förarkortet måste man jämföra med bilens färdskrivare och vice versa för att balansera uppgifterna och få ett svar på vad som blivit fel, underströk Thomas Morell;

– Alla avvikelser måste noteras på en utskriftsremsa och sparas i bilen. Diskussioner fortsatte sedan om handhavande frågor som hur man hanterar olika reglage på skrivarna.

Per-Erik Libberger från Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland informerade om att Arbetsmiljöverket kan begära in uppgifter om förarnas kör- och vilotider. – Det ska vara väl dokumenterade

veckorapporter med uppgifter två år bakåt i tiden.



– Alla brott måste anmälas, säger Per-Arne Nilsson.

Nästa föredragshållare var Per-Arne Nilsson, kriminalkommissarie på Polismyndigheten i Västra Götaland som berättade om det EU-finansierade projektet; Prevention of cargo crime, en plattform för att utveckla transportsäkerheten på väg. I styrgruppen ingår SÅ, Transportarbetare Förbundet, Trafikverket och Polisen som tittar på organiserad brottslighet mot transportbranschen och om vad vi tillsammans kan göra för att motverka detta.

– Vi på Polisen måste bli bättre på servicen och en attitydförändring måste till, sa Per-Arne med ett eftertryck och berättade vidare om kommunikations-svårigheterna inom polisen samt stora rekryteringsproblem samtidigt som brottsutvecklingen ökar.

Anmäl alla brott

– Det viktigaste är att allt ska anmälas. Vi har ett system att identifiera brotten. Per-Arne påpekade att det är allas ansvar att minska kriminalitetens verksamhet och frågar sig vad åkare, chaufförer och speditörer kan göra för att försvåra för den organiserade brottsligheten, som upptäckt hur lätt det är att stjäla från lastbilarna.

– Insiderproblematiken är 70 % och vi läcker information hela tiden, sa Per-Arne och fortsatte;

– De organiserade kriminella infiltrerar på terminaler och lyssnar på fiken om vad man har i lasset. Information sprids på bloggar och Facebook exakt vad och när man kör.

Påverka utvecklingen

Hela 65-80 % är oskyddade transporter i kapellförsedda lastbärare eller olåsta skåp och containers.

– Kapellet är ett regnskydd och plomberingen är ingen säkerhet. Lås med ordentliga lås och parkera på säkrare platser, uppmanade Per-Arne landets förare. – Ni åkare är tysta och nöjda. Ni ska ställa krav på fler bevakade uppställningsplatser och lastbilstillverkarnas lås! – Vi ska hjälpa er att komma vidare med det säkerhetsförebyggande arbetet mot gods- och dieselstölder men det är synd att transportköparna aldrig kommer på våra möten, avslutade Per-Arne Nilsson.



– Lastbilstrafiken är mycket effektivare än tågtrafiken, säger Sten Bergheden.

Den sista avdelningen hölls av Sten Bergheden, ledamot i Trafikutskottet och ordförande i utredningsgruppen som har tittat över konkurrenssituationen på vägarna. Sten berättade i stora drag om den ännu inte offentliggjorda utredningen. Två möten återstår i gruppen och en del faktagranskning innan den 200-sidiga utredningen släpps och det politiska spelet kan dra igång. Då det kan bli vissa justeringar ville Sten Bergheden inte gå ut närmare med innehållet som utlovades att bli klart under februari efter ett års intensivt arbete i referensgruppen där en representant från samtliga partier ingår.

Viktig grund för beslut

Analyserna kommer att vara tungt vägande underlag för framtida beslut. Frågan som gruppen ställde sig var; hur det ser ut i Sverige gentemot de andra länderna och vad som kan göras. Cabotagettransporter, kör- och vilotider, lastsäkring, överlass, böter, lastsäkring och hastigheter samt chaufförers arbetsvillkor är några områden de har analyserat.

Många brister

Några av problemen som har framkommit i utredningen är att det är otydliga regler vid kontroller som Transportstyrelsen ansvarar för. Dessutom kan endast Svenska tillstånd dras in vid brott.

Eurovinjettavgifterna betalas inte i tillräckligt hög omfattning av den utländska trafiken och måste kontrolleras bättre.

– Kommunikationsproblemen är stora EU-länder emellan och förekommer även länsvis inom polisen och mellan polis, åklagare och domstol, medgav Sten och fortsatte;

– Det är ofta bristande underlag från Polisen som åklagarna får. Det är viktigt att en brottsplats undersöks för att få fram en stark bevisning för fällande dom, därför måste vi förstärka polisens verktyg. Gruppen har också sett hur oerhört svårt det är att kontrollera cabotagetrafiken.

– Där skulle det vara omvänd bevisbörda. Ett beställansvar skulle eliminera mycket av detta problem, Inflikade en av åhörarna, Lennart Jansson från Sune Janssons Åkeri i Uddevalla.

Sten berättade att Polis, åklagare och Transportstyrelsen börjat vakna till efter åkerinäringens tryck.

– Det kokar en del bland alla länder. Vi har samma bekymmer och det är tydligt att alla vill att man måste kunna beivra överträdelse. Vi måste försöka få fram specialiserade åklagare som kan frågorna vilket finns i andra länder.

Miljöhänsytagande bransch

Utredningen har också visat att lastbilstrafiken är mycket effektivare än tågtrafiken. Med de nya lastbilarna kan åkeribranschen till 2015 uppfyllt miljökraven.

– Att åkeribranschen har stora fördelar har miljö- och energiexperten Per Kågeson kunnat visa, berättade Sten.

Det pågår hela tiden flera projekt och tester med exempelvis hybridfordon, elspår och ”En trave till” för totalvikter upp på 90 ton, vilket tydligt visar på att ett stort intresse finns från branschens sida.

– Beträffande vägskatten så finns det ett tryck men det får inte driva upp kostnaderna som missgynnar åkeribranschen, berättade Sten och fortsatte;

– Vi från alliansens sida vill vänta in ett fungerande system och inte springa före.

Behöver påtryckning

Avslutningsvis nämner Sten lite kort om vad som diskuteras i EU. Nya skrivare

med fjärrövervakning och nya kombinerade förar- och körkort är något som inom det närmaste ska behandlas. Även skatteväxling som handlar om att harmonisera skatterna i EU för att marknaden ska fungera är en punkt. – Arbetet slutar inte med att utredningen är färdig. Nu behöver jag ett fortsatt tryck från åkerinäringen i vilken riktning man ska förflytta detta, avslutade Sten Bergheden sitt anförande.

Thomas Morells avslutande ord speglade vad alla på mötet var eniga i; – Nu måste det bli ordning på allt. Vi kan inte acceptera att det är så här!

Text & Foto: Bosse Norvinge
bosse.norvinge@akeri.se

Några frågor

till en deltagare från Halland:

Vad har du för synpunkter kring kör- och vilotidsreglerna och de digitala färdskrivarna?

Har ni haft problem med gods- och dieselstölder?

Vilken fråga skulle du vilja att trafikutskottet tog tag i?



Christer Johansson, Trafikansvarig på Schenker Åkeri i Halmstad med närmare 100 anställda och 120 fordonsenheter.

- Vi på Schenker Åkeri ligger bra till med kunskaperna. Åkare och chaufförer har ett stort ansvar att ta reda på vilka regler som gäller.

- För några år sedan blev vi av med en del diesel men idag har vi väktare som cirkulerar på området så problemen har försvunnit. När det gäller godsstölder försöker vi parkera på bevakade områden.

- Vi måste ha möjlighet att konkurrera på lika villkor inom EU. Det är idag en osund konkurrensbild. YKB är något som kan gallra ut de värsta förarna.