

Fra: James Yates [<mailto:james.yates.irl@gmail.com>]
Sendt: 27. april 2016 08:09
Til: Lennart Damsbo-Andersen <Lennart.Damsbo-Andersen@ft.dk>
Emne: Arbejdsretligforhold for Flextrafik chauffører

Til Transportudvalg

Jeg følger med i forhandlingerne omkring L118 og håber på at resultatet af disse forhandlinger bliver til gavn for personbefordringsbranchen.

Det bekymrer mig umiddelbart at lovforslaget, og hele debatten, handler udelukkende om overenskomstmæssige forhold, uden at arbejdsretlige forhold bliver inddraget i debatten.

Rådets Direktiv 93/104/EF fra november 1993

"Etableringen af det indre marked skal føre til en forbedring af arbejdstagernes leve- og arbejdsvilkaar inden for Det Europæiske Fællesskab. Dette skal opnaas ved indbyrdes tilnærmelse paa **et stadigt stigende niveau** af disse vilkaar, bl.a. med hensyn til arbejdstidens længde og tilrettelæggelse

Her blev der fastsat krav til en maksimale arbejdsuge på 48 timer, daglig sammenhængende hvile på 11 timer samt ét ugentlig fridøgn. Herudover var der krav om 4 ugers betalt ferie om året.

Dette ført til både

Bekendtgørelse nr 324 af 23/05/2003

Bekendtgørelse om hvileperiode og fridøgn m.v.

Her blev der fastsat de kendte regler for hvileperiode og fridøgn.

Mulighederne for fravigelse af disse krav er nøje beskrevet og er begrænset til bestemte grupper.

Medarbejderen skal enten ydes kompenserende hvileperioder eller fridøgn.

§ 15. Rådighedstjeneste på arbejdsstedet betragtes ikke som hvileperiode eller fridøgn.

samt

Lov nr 248 (med senere ændringer: Lov nr. 258 og Lov nr. 896) fra maj 2002 **Lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet** hvor der bla står krav om en pause hvis arbejdstiden overstiger 6 timer.

§ 2. Ved en lønmodtager forstås i denne lov en person, der modtager vederlag for udførelse af personligt arbejde i tjenesteforhold.

Stk. 2. Medmindre andet er fastsat i henhold til kollektiv overenskomst, **forstås ved arbejdstid i denne lov det tidsrum, hvori arbejdstageren er på arbejde og står til arbejdsgiverens rådighed under udførelse af sin beskæftigelse eller sine opgaver.**

* (Lov nr. 248 (Lov nr. 896) gælder for lønmodtager der ikke i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der som minimum svarer til Rådets Direktiv 93/104/EF.)

Fælles for begge regelsæt er at den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer.

Det er ved at være almindeligt at chauffører der kører Flextrafik har arbejdsforhold der strider med ovennævnte hensigter i EU- og danske lovgivning, både hvad angår ugentlige arbejdstid samt manglende pauser.

Der er sket en markant negative udvikling i arbejdsforholdene for chaufførerne i de senere år, hvor vognmændene kæmper indædt om at bibeholde eller øge deres del af markedet.

3 vognmænd på Sjælland havde vundet kontrakt med Movia for 12% af de (ca 900) tilmeldte biler under den forrige kontrakt-periode (FV4). Markedsandel for disse 3 vognmænd er steget til over 25% af de (ca 1400) biler der kører under nuværende kontrakt-periode (FV5). Jeg håber ikke at denne fremgang er sket på grundlag af konkurrence på chaufførernes løn- og arbejdsvilkår.

Jeg synes det er vigtigt at overenskomsterne skal forhandles mellem fagforening og arbejdsgiver. Får en gruppe vognmænd mulighed for at tegne en overenskomst uden om fagforeningerne, er jeg bekymret for hvordan arbejdsforholdene kommer til at se ud om få år. Arbejdstagerne står meget dårlig stillet hvis ikke de har en stærk organisation til at varetage deres interesser på det arbejdsretlige område.

Jeg har talte med flere vognmænd der bruger KA/Krifa overenskomst og de fortæller allesammen at der køres på provision under denne overenskomst, selvom den overenskomst der står på KA hjemmesiden siger at der er tale om timeløn for chauffører der kører persontransport. Da jeg spurgte inde til hvordan det kan lade sig gøre, fik jeg at vide at der lå et protokollat til overenskomsten som ikke kunne ses på hjemmesiden.

Jeg synes det er en besynderlig arbejdsgang at lave en overenskomst i 3. kvartal 2015 hvor der står timeløn for chauffør som kører person-transport, uden henvisning til at situation forholder sig væsentlig anderledes. Hvorfor har KA/Krifa valgte at skjule denne protokollat? Er det for at få det til at se ud som deres overenskomst er baseret på timeløn med en untagelse for taxi-kørsel. Så kan man altid trække protokollaten op af hæften i fremtiden og sige at KA altid har tilladt provisionskørsel.

Som afsluttende kommentar, synes jeg det er meget vigtigt at tilsynsmyndighederne spiller en mere markante rolle på området. Det ser ud til at tilsyn på området er og har været meget begrænset. I det tomrum der opstod efter dommen i NORTRA-sagen, havde et mere aktivt tilsyn hjulpet til at sikre arbejdstagerne de basale rettigheder som loven fordrer, selvom overenskomsterne var alvorlige svækket af dommen.

Med venlig hilsen
James Yates
Vognmand