

5 års kendskab til et klokkeklart lovbrud!

Myndighederne i Danmark, har nu i 25 år kendt til en lov fra EU, der bare ikke, som så mange andre love, heller ikke bliver håndhævet. Det er lidt skræmmende at tænke på, at dette store svigt fra myndighederne, måske har medvirket til konkurser i transportbranchen.

Da man valgte IKKE at håndhæve denne lov, valgte man samtidig at ødelægge enhver mulighed for fair konkurrence.

Det skal jo ikke kun være myndighederne der skydes på her. Alle ved jo, at netop transportbranchen er en branche uden ret mange direkte hemmeligheder. Der går ikke mange dage, før alle ved alt om alle. Her vil jeg også påstå, at vognmændene godt vidste, og fortsat ved, alt om hvem der følger reglerne. Lidt spræl og lidt egoisme, havde nok været på sin plads her. Sådan ER det desværre ikke, og det har det aldrig, og det ændre sig aldrig. Vognmænd og myndighederne har helt bevidst ignoreret en ulovlighed i 25 år, hvilket er temmelig groft.

Uden at jeg skal oplyse om det totale indhold, vil jeg her lige henvise til EU-forordning 3820/85 artikel 10,- der klart forbyder aflønninger efter princippet AKKORD. Der nævnes som eksempel, afregning efter tilbagelagte strækninger, eller medført godsmængde, altså km- penge og tons- penge. Samtidig anerkender man den Danske Eksportoverenskomst, da denne er en kombination, hvor IKKE over 1/3 af den samlede afregning kan anses at være AKKORD. Derimod vil alle andre transporter være omfattet, også efter de ændringer der er indeholdt i EU-forordning 561/06, der dog klart fastholder selve betydningen. Det ER dog påfaldende at dette forbud, med klar begrundelse i hensynet til trafiksikkerheden, KUN omfatter ansatte chauffører.

Nuvel da, vi har altså i 25 år oplevet at vognmænd har ansatte chauffører, der afregnes efter kørte km. Dette til trods for at her er tale om noget direkte i strid med en lovtæst fra EU, som jo også omfatter Danmark. Her er det ufatteligt at man ikke fra myndighedernes side, har håndhævet denne lov. Man kan ikke påstå at være uvidende om, at en meget stor andel af vognmændene i Danmark, afregner løn i strid med disse love. Vi må så bare spørge, -HVORFOR?

Der har jo været en del ændringer i den Politiske magtbalance i Danmark gennem disse 25 år. Derfor vil det ikke være muligt at fastslå en egentlig Politisk holdning, som værende årsag til denne slendrian. Derimod er det svært at kende til sammensætningen af personalet hos de myndigheder, dette hører ind under. Den tidligere Færdselsstyrelse som nu hedder Trafikstyrelsen, efter en sammenlægning, må klart bære en meget stor del af ansvaret. Der ER jo gang på gang rettet henvendelse om diverse "urenheder", hvilket blot er blevet ignoreret. Vi har endda oplevet at anmeldelser faktisk sket ikke er blevet besvaret. Her grænser det til embedsmisbrug eller simpel pligtforsømmelse.

Vi undgår nok ikke at inddrage både chaufførernes organisationer, samt organisationerne for vognmændene. I begge tilfælde er der med årene blevet flere valgmuligheder, med hver deres interesseområde. Fælles for disse organisationer, syntes at være alt andet end en interesse for medlemmerne. Det havde nok været medvirkende til en indsats for at få håndhævet omtalte love, HVIS man havde ønsket det. Her kunne man nok have dækket sig ind, ved at bruge sammen begrundelse som EU, nemlig TRAFIKSIKKERHEDEN.

Ja netop trafiksikkerheden skulle jo øges, ved at chaufførerne ikke måtte være på AKKORD. Der er så bare underligt, at en vognmand alligevel godt må afregnes pr. kørte km., eller transporteret godsmængde. Her kunne der jo være en interesse for vognmanden, til at tilskynde eller direkte presse chaufføren til at nå mest muligt, på kortest tid. Det er da IKKE trafiksikkerhed.

På samme måde med speditørerne, som jo stort set handler med transporter, og som OGSÅ har en interesse i at transporterne udføres efter princippet AKKORD. Her er således ikke kun tale om afregning efter kørte km., men også

om afstande der på forhånd er fastlagte, af speditøren. Når der så også bruges afregninger efter mængden af transporteret gods, eller til faste tur-priser, er dette vel også at regne for AKKORD.

Det kan herefter konkluderes, at det udelukkende er chaufførerne der har indflydelse på trafiksikkerheden. Chaufføren må ikke køre på AKKORD, de han således udgør en risiko i trafikken. Det ER da til at forstå for alle, at når man har travlt og er stresset, vil der være en øget risiko for fejl. MEN når vognmanden bliver afregnet efter princippet AKKORD, vil han jo være mest interesseret i at en opgave bliver løst hurtigst mulig. Her er der så en åbenlys mulighed for at han så lige presser chaufføren. Hvad mon dette kunne betyde for TRAFIKSIKKERHEDEN? Et skridt mere, og vi er hos Speditøren. Her vil kunden jo have en transport udført bedst muligt på alle måder, OGSÅ med hensyn til prisen. Derfor må Speditøren "sende aben videre" og presse prisen lidt hos vognmanden, der så igen må presse chaufføren.

Havde man fra starten af, for 25 år siden, taget denne lov alvorligt og havde håndhævet den, kunne mange ting have set anderledes ud i dag, for branchen. Tænk på, at havde man ikke tilladt disse former for afregning på AKKORD,- havde man måske afværget mange ulykker, mange konkurser, mange sygemeldinger o.s.v. Dette er ikke bare grebet ud af "den blå luft", tænk selv efter. Her er jo tale om noget der minder om at smide sten i vandet. Ringene breder sig, men i transportbranchen kommer ringene ikke længere end til chaufføren.

De vognmænd, som der desværre er alt for mange af, der fortsat afregner løn efter kørte km. , vil stå stærkere i konkurrencen, og være aktiv omkring dumping af priserne. Dette da afregning efter gældende lov, jo vil koste vognmanden flere penge til løn, feriepenge o.s.v. Han vil således ikke magte at få økonomien til at nå sammen, grundet afregningen fra eksempelvis en Speditør eller anden kunde. En håbløs ond spiral, med chaufføren som sidste led, og med hele ansvaret. Her svigter myndighederne, og her svigter fagforeningerne, og her svigter vognmændenes organisationer, og her står chaufføren IGEN alene.

Trafikstyrelsen bør pålægges at skride ind NU. Her er der flere ting der taler for at man udfører det job man nu en gang er ansat til at udføre. Jeg mener at én af de vigtigste opgaver, for det der nu hedder Trafikstyrelsen, må være at sørge for at love og regler overholdes. Så er der jo også lige det med at der jo ER påtrykte betingelser bag på vognmandstilladelserne, man udsteder. Håndhæv dog disse krav.

Der er også en såkaldt "Godskørselslov" med en ordlyd der heller ikke er til at tage fejl af. Håndhæv dog denne ordlyd. Dertil kommer så denne 25 år gamle lov, som man heller ikke har magtet, eller ønsket, at håndhæve. Man fristet til at spørge, hvad sådanne myndigheder overhovedet er til for.

Nu er det jo også noget man kan bebrejde selve branchen for at have ignoreret. Hvorfor har man det?

Er det fordi man har været ligeglade med Trafiksikkerheden og chaufførernes arbejdsmiljø, så længe der bare var lidt penge at tjene?

Det samme kunne man spørge om, hos dem der handler med transporter, og videre endnu, hos "kunderne".

Selvfølgelig må vi også erkende, at fagforeningerne også helt har overset denne lov.

Da det jo endnu ikke ER vedtaget nogen steder, at det er tilladt at ignorere love og regler fra EU, og da Danmark fortsat ER medlem af EU, og så ofte som muligt henviser til direktiver og forordninger fra EU, må vi herefter blot tilskynde Danmark til at komme i gang med at indhente det forsømte. Der skal følges op på dette her, således at ingen vognmænd aflønner chauffører med Akkordløn. Her vil dette nok medføre, at mange vognmænd må til at kræve en højere pris for det de lever af. Således må mange andre også til at betale mere for netop deres andel af transporten. Måske vil dette få nogle priser til at stige overfor den enkelte forbruger, men samtidig vil der også være en øget indtægt til staten, i form af moms.

Der må jo også være helt klare og grundlæggende forhold her, der burde udløse store bøder for disse bevidste overtrædelser.

Desværre står vi IGEN på det sted, hvor vi IGEN må erkende faktum. Der er kun to personer man kan "straffe" for disse overtrædelser, nemlig vognmanden og chaufføren. Disse er jo begge to parter i en ulovlig handling, og så er den ikke længere. Jeg spørger så, HVORFOR ansvaret ikke OGSÅ skal nå ud til det næste led i kæden, nemlig til Speditøren og en eventuel kunde. Det vil aldrig ske, det ved vi godt alle sammen, og måske vil der slet ikke ske noget overhovedet.

Jeg kan godt forestille mig, at der må sidder nogle tidligere vognmænd og tænker: "Hvis nu man havde håndhævet denne lov, så var jeg aldrig blevet underbudt, og kunne måske have fortsat min forretning". Her vil det jo nok være noget mere kompliceret omkring selvkørende vognmænd. Hvordan vil denne lov være gældende for dem? Ja, det er jo simpelt nok nu, da der ER lovgivet omkring dette i EU.

Selvkørende vognmænd betragtes således i samme "gruppe" som ansatte chauffører, på stort set alle felter, og bør vel også gøre det her.

Der ER altså ikke flere undskyldninger eller bortforklaringer for nogen. Det gælder både Trafikstyrelsen, Fagbevægelsen, vognmændenes organisationer, og alle andre berørte. NU må der handles, og disse love SKAL håndhæves, således at det koster bøder og tilladelser for vognmænd der fortsat afregner efter AKKORD. Der skal også falde bøder til chauffører der lader sig afregne på denne måde.

Alle berørte myndigheder SKAL have en ordentlig "næse",

<http://dj-lw.lovportaler.dk/showdoc.aspx?hashparam=P5&schultzlink=FOR19853820>

<http://eurodrivers.dk/downloads/EoF561.pdf>