

Fra: James Yates [mailto:james.yates.irl@gmail.com]

Sendt: 27. januar 2016 08:49

Emne:

Kære Medlem af Folketinget

Jeg er selvstændig vognmand og driver en enkeltmandsvirksomhed med personbefordring, hvor jeg alene har tilladelse til at udføre kørsel for Flextrafik. Tilladelsen har betegnelse Offentlig Service Trafik (OST).

Der er sket en dramatisk udvikling i arbejdstiden for chauffører der kører for vognmænd som har kontrakt med Flextrafik.

Denne udvikling er især sket som følge af dommen i NORTRA-sagen.

Jeg hører dagligt fra kunder og kollegaer i branchen om chauffører der holder vagter på op til 16 timer og chaufførerne der er ved at falde i søvn under kørslen.

En vognmand fra Sjælland der forventer vagter fra kl.06 - 22. Her er det umuligt at overholde 11-timers reglen selvom chaufførerne holder en pause midt på dagen.

En vognmand fra Sjælland der er driftsleder for flere selskaber, hvor de ansatte har 12-13 timers vagter på de første 4 dage (mandag - torsdag) ifølge deres ansættelseskontrakt, men hvor chaufførerne alligevel kører videre på både fredag, lørdag og i adskillige tilfælde også om søndagen. Ved at have en kontrakt på 4 gange 12 timer ser det ud til at arbejdstidsreglerne bliver overholdt ved tilsynsbesøg. Men graver den tilsynsførende lidt under overfladen finder man hurtigt ud af at situationen er noget anderledes.

Det er meget tydeligt at vognmændene udnytter det tomrum der opstod som følge af NORTRA-sagen, hvor de landsdækkende overenskomster blev stemt ud til sidelinien. Mange chauffører er nu provisions aflønnet, og den ugentlige arbejdstid er steget voldsomt således at jeg vurderer at en del chauffører arbejder langt over 48 timer.

Det ser dog ud til at i deres iver til at drage nytte af situationen, at de har glemt at arbejdstidsreglerne ikke hører inde under overenskomsterne. Overenskomsterne er baseret på kravene fra bla arbejdstidsregler.

Som selvstændig vognmand med tilladelse til at køre én bil for Flextrafik på Sjælland, kan jeg følge med i denne udvikling på første hånd. Situationen er efterhånden så udbredt at jeg mener at der er behov for at træde til. Det er ekstremt konkurrenceforvridende at de vognmænd der ikke overholder gældende lovgivning har en klar fordel, og at det ser ud til at de kan agere som de gøre uden at det har konsekvenser.

Her ved afslutning af januar er der gået 4 måneder ved kørsel under Movias udbud der kaldes FV5 for variable biler. Jeg vil gerne opfordrer til at det relevante myndighed fører tilsyn med de selskaber der har fået tildelt en kontrakt under Movia Flextrafik FV5. Her vil man kunne meget hurtigt afsløre omfanget af brud på arbejdstidsreglerne. Referenceperioden for kontrol af brud på arbejdstidsregler ligger nemlig på 4 måneder hvor den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid ikke må overstige 48 timer. Dette forhold ligger udenfor overenskomstsområdet og gælder som minimumskrav for såvel arbejdsgiver som lønmodtager.

Det er meget vigtigt at forstå hvordan mange vognmænd opererer.

En stor del at vognmændene har kontor på hjem adressen, men bilerne er udstationeret hos chaufførerne. Bilen kører ud fra chaufførers hjem-adresse og chaufføren sørger for rengøring af bilen både indvendigt og udvendigt. Påfyldning af brændstof, sprinklervæske og evt. kølervæske står chaufføren også for.

Situationen bliver let sløret af den afregningsmåde der bliver benyttet når der er tale om provisionsafklønning. Her kommer det til at se ud som om arbejdstiden ligger noget lavere end det reelle antal timer fordi afregningen sker kun for det antal timer chaufføren har udført. Vagtlængden spiller ingen rolle her, og selvom chaufføren har haft en vagt på 15 timer, får han sjældent betaling for alle timer. Chaufføren kan ikke lave andet i de timer hvor bilen er tilmeldt Flextrafik og derfor mener jeg at arbejdstiden burde beregnes fra åbningstid til vognløbet bliver lukket ned igen.

Jeg følger med stor interesse udvikling på området og har været meget glad for at L 72 Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.. (Løn- og arbejdsvilkår for ... Henning Hyllested (EL) er blevet er til behandling igen.

Med venlig hilsen

James Yates

Vognmand