

## Løndumping og lovovertrædelser er udbredt ved udførelse af kørsel af offentlig servicetrafik for trafikskaberne

Får din kommune udført opgaver af trafikskaberne? Hvis ja, så bliver en stor del af din kommunes kørsel udført af selskaber, som opererer ulovligt.

Er det fair overfor din kommunes borgere, der udsættes for uforsvarlig transport?

Er det rimeligt, at chaufførerne, der ønsker at få den lovbestemte overenskomstmæssige løn, bliver afskediget og må gå ledige?

Er det rimeligt, at din kommunes lovlige virksomheder er udelukket fra at få kørselsopgaverne, fordi useriøse firmaer får kontrakterne på baggrund af ulovligheder og underbetaling?

Er du klar over, at såfremt lovlige virksomheder udførte opgaverne, ville det skabe 25-50% flere fuldtidsstillinger?

Er det forsvarligt blot at se passivt til?

Hvad kan man gøre for at løse problemerne konstruktivt?

I følgende rapport vil vi opliste fakta, redegøre for problemstillingen, give svar på ovennævnte spørgsmål, samt komme med eksempler på løsninger, herunder indførelse af sociale klausuler.

---

Publiceret: 13/01 2015 12:35 | Opdateret: 21/09 2016 12:41

---

### Fakta omkring overtrædelserne

#### Hvilke regler overtrædes?

1. Taxilovgivningens §5 stk. hvori det er anført at tilladelsesindehaveren (både tilladelsen til taxi og tilladelse til Offentlig Service Trafik (i det følgende kaldet OST) i forhold til ansatte medarbejdere skal overholde gældende overenskomster på området. Det fremgår desuden af Trafikstyrelsens retningslinjer for brug af tilladelserne, at en af 4 nævnte overenskomster skal følges.
2. EU's arbejdstidsregulativ implementeret i dansk lov og arbejdsmiljøloven overtrædes

(arbejdsmiljølovens regler om hviletid og fridøgn, herunder at en medarbejder højst må arbejde 48 timer pr. uge gennemsnitligt)

1. Bogføringsloven omkring lønforhold,
2. Medvirken til svindel med offentlige midler, da førnævnte overtrædelser, vurderes at kunne medføre uberettiget udbetaling af dagpenge.

Omfanget af overtrædelserne.

Årsagen til at der fra 3F's og ATAX's side sættes store resurser ind på dels at afdække overtrædelserne, og dels at få overtrædelserne stoppet er, at der er tale om systematiske og bevidste handlinger fra en række entreprenører, med det formål at kunne udkonkurrere det eksisterende marked af taxa- og busselskaber, som har eller følger de gældende overenskomster på området.

Hvordan ved vi at reglerne overtrædes?

Svaret herpå kan opdeles i 3 kategorier:

1. Konkrete eksempler fra ansatte, som kan dokumentere at underbetaling og overtrædelse af arbejdstidsdirektivet finder sted.
2. Vurdering af de tilbud, som på pågældende selskaber har budt ind med
3. Trafikselskabernes udsendte vognløb, som beviser hvor lang tid der køres hver dag

Hvordan foregår overtrædelserne?

Kontrakterne mellem entreprenør og trafikselskaberne indeholder kørsler (kaldet vognløb) i garanterede perioder hver dag i ugen (minus lørdag og søndag) typisk med en rådighedsperiode fra kl. 6-18 og garanteret kørsel mellem 7 og 17. Der er således ofte kørsel i 12 timer på hver bil hver dag. Derudover har chaufføren mulighed for at fortsætte udover den aftalte daglige periode, såfremt chaufføren giver trafikselskabet besked om, at han fortsat er til rådighed.

Der er kun ansat en chauffør pr. bil, som almindeligvis har bilen med hjem hver dag, således at denne udenfor drift er placeret på chaufførens hjemadresse. Da hverken indehaveren eller chaufføren på forhånd ved hvilke ture der udsendes i løbet af dagen, og derfor ikke på forhånd ved, hvor vogn og chauffør befinder sig geografisk, er det i praksis udelukket, at der kan skiftes chauffør under et vognløb.

Med denne viden må det anses for en væsentlig brist i trafikselskaberne håndtering af kørslerne, at man holder vognløb i gang i langt flere timer, end det er lovligt for chaufføren. Trafikselskaberne har dermed et medansvar for, at der

dagligt er børn, patienter og handicappede, som transporteres groft uforsvarligt af trætte chauffører, der kører på tolvte time eller endnu mere.

Ofte er den enkelte chauffør således på arbejde i op til 12 timer pr dag, 5 dage pr. uge = 60 timer hver uge. I nogen tilfælde kan arbejdstiden overstige 60 timer pr. uge.

Det betyder, at der er tale om et månedligt timetal svarende til 260 timer pr. måned. Gældende EU regler er, at der højst må arbejdes 48 timer på uge i gennemsnit svarende til 208 timer pr. måned.

Dette er de overtrædende virksomheder naturligvis klar over, og derfor er det udbredt, at virksomhedens ejer angiver et væsentlig mindre antal timer end faktisk udført på den ansattes lønseddel. Nogle sørger for at holde lønsedlens angivne timetal under 208 timer, mens andre blot angiver 160,33 svarende til 37 timer pr uge.

Dette er en overtrædelse af gældende regler, og det medfører bl.a., at en afskediget chauffør ulovligt vil kunne få tildelt dagpenge fra første ledighedsdag, på trods af at den ansatte først er berettiget hertil, efter at udført overarbejde er afspadseret først. Der er således tale om svindel, og medvirken til svindel med offentlige midler.

For at dække over ulovlighederne udbetales der herefter en timeløn svarende til overenskomsten, men når der reelt er udført arbejde i op til 60 % flere timer end angivet, svarer det til, at der aflønnes med ca. 85 kr. i timen. Dermed er den ansatte snydt for op til 100 timers løn. Dertil kommer at arbejdsgiveren tilmed slipper for at betale overenskomstens satser for overarbejdet og undlader at betale overenskomstens fastsatte pension heraf – hvis pension i det hele taget betales.

Uenighed om kontrollen  
Hvem skal kontrollere?

Det synes usædvanligt, at der således finder overtrædelser sted, som er åbenlyse og kendt hos store dele af såvel offentligheden samt myndighederne, uden at der reelt sættes ind på at komme overtrædelserne til livs.

I stedet for at forholde sig til overtrædelserne, har man fokuseret på hvem, der har til opgave at kontrollere virksomhederne. Hvad enten denne måde at håndterer problemet på kommer til udtryk i kommunerne, regionerne eller trafikelskaberne, så må det stå klart, at det ikke er en fair behandling at give:

- de entreprenører, som overholder reglerne, og derfor ikke kan matche tilbudspriserne fra de lovovertrædende virksomheder
- de chauffører, som arbejder i alt for mange timer og ikke modtager den aflønning de har krav på
- de personer, der i kraft deres ret til offentlig transport, uforvarende udsættes for uforsvarlig transport af chauffører, der har kørt i 10-14 timer.

Det er Trafikselskaberne holdning, at det udelukkende er den myndighed, som udsteder tilladelsen, der har ret og pligt til at kontrollere. Dette tilbagevises dog af førende eksperter i EU-ret.

I et udbud fra Fynbus i 2012 skrev man i kontrakterne følgende:

*Entreprenører skal til enhver tid kunne dokumentere, at medarbejdernes løn og ansættelsesvilkår lever op til denne forpligtelse (Taxilovgivningens §5 stk 5).*

*Relevant dokumentation kan være f.eks. lønsedler, lønregnskab, ansættelseskontrakter eller ansættelsesbeviser*

*Entreprenører skal, efter skriftligt påkrav, fremsende relevant dokumentation for sine medarbejdere.*

Med denne bestemmelse forventede arbejdsmarkedets organisationer, at man ville gennemføre en skarp kontrol med entreprenørerne. Dette skete ikke – ved enhver henvendelse lød det lakoniske svar: Det er ikke vores opgave at kontrollere – det ligger i Trafikstyrelsen (altså den tilladelses-udstedende myndighed)

Dette medførte en arbejdskonflikt i Region Syddanmark, med arbejdsnedlæggelser og blokader rettet imod både Fynbus og de entreprenører, som ikke opfyldte gældende betingelser. På trods af at disse selskaber fortsat overtrådte reglerne, som beskrevet tidligere, blev der intet gjort fra Trafikselskabet for at skride ind og stoppe ulovlighederne.

Efterfølgende har førende eksperter i EU-udbud vurderet, at Trafikselskabet havde både ret og pligt til at kontrollere lønforholdene hos entreprenørerne:

Steen Jensen, ekspert i offentligt udbud og indkøb ved EU udtaler:

*Der er slet ingen tvivl i denne sag. Det er ordregiver (Fynbus) der har den pligt. Det er den der har udstedt kontrakten, der har retten og pligten til at*

*kontrollere. Det kan ike forstås anderledes. Hvis de ville have haft en tredje part til at kontrollere, så skulle det have stået i kontrakten, og så skulle det være aftalt med tredje part.*

Carina Risvig Hamer, adjunkt på juridisk institut på Syddansk Universitet og ekspert i EU-udbud, er heller ikke i tvivl:

*Det kan godt være, det ikke har været hensigten, men det er sådan det står.*

I 2013 fører man lige et ekstra led ind i kontrakterne (som følge af arbejdskonflikten, ifølge Fynbusdirektør Carsten Hyldborg), idet man nu skriver:

*Det er den udstedende myndighed, der forestår kontrol af, hvorvidt de i stk 1 nævnte betingelser er opfyldt jf. Taxikørslesloven §4b og Buskørselsloven §18*

*Såfremt udbyder modtager en klage vedrørende forhold omfattet af stk 1, vil denne straks blive videresendt til rette myndighed.*

Steen Jensen mener, at den ændring, der er foretaget fra 2012 til 2013-udbuddet, er ansvarsfraskrivelse: *Det er for at sløre og gøre tingene uklare og skyde bolden fra sig og sige: Det skal vi ikke rodes ud i.*

Der er således ikke tvivl om, at såfremt man sørger for at skrive bestemmelsen ind i kontrakten, så forpligter man sig også til at føre kontrol. Det kan der ikke være tvivl om, idet manglende kontrol, som medfører at en entreprenør uberettiget fortsætter med at have kontrakt, automatisk giver den entreprenør, der overholder bestemmelsen, gode kort på hånden i forhold til at kræve erstatning. Begrundelsen er klar: Hvis kontrollen var blevet gennemført, og den pågældende havde mistet sin kontrakt, ville opgaven og kontrakten overgå til én af dem der "har rent mel i posen"

Det må derfor konkluderes, at det har væsentlig betydning, at man skriver bestemmelser ind i kontrakterne, hvis man ønsker kørslen udført lovligt og forsvarligt.

Hvordan udfører man en effektiv kontrol?

De pågældende useriøse virksomheder har mange vogne på OST-tilladelser, som kører for trafikselskaberne, og mange af disse selskaber opererer under flere trafikselskaber (regioner)

Kørsel for Flextrafik med garantibiler foregår således:

Hver vogn har en garantiperiode og en rådighedsperiode. Typisk 10 timers garanti med 1 times rådighedsperiode før og efter garantiperioden – altså 12 timer i alt. Hvis Flextrafik mener at kunne bruge bilen udover de 12 timer sender de blot flere ture ud i vognen, men her har chaufføren dog mulighed for at sige "nej tak" og slutte sit vognforløb. Hvis chaufføren ønsker at køre længere kan han bare meddele det til Flextrafik, og herfra fortsætter man så med at lægge ture på vognen (såfremt der er bestillinger), indtil chaufføren meddeler, at han/hun vil stoppe. Det betyder, at der kan være chauffører, der kører 14-18 timer på en vagt.

Fra dagens start kender man således ikke dagens ture, så det er i praksis umuligt at skifte chauffør undervejs. Det er nemlig umuligt at aftale et skiftetidspunkt eller skiftested: Hvis man eksempelvis ville skifte kl. 14, så vil vognen den ene dag kunne være i Svendborg kl. 14 og næste dag i Esbjerg kl. 14.

Uanset hvad der måtte blive påstået fra entreprenørens side, så er det således altid den samme chauffør, der kører hele dagens vognforløb.

Kontrolmuligheder:

1. Hvis en entreprenør har 50 biler kørende vil der hver dag være 50 vognforløb til den pågældende vogn. Disse kan rekvireres fra Trafikselskabet. Af disse turforløb fremgår start og sluttidspunkt.
2. Hvis en entreprenør har 50 chauffører ansat på sine 50 biler, så giver det sig selv, at der bliver kørt langt mere end lovgivningen tillader.
3. Man har mistanke til en entreprenør, bør man kræve dokumentation for, hvem der har kørt hvert enkelt forløb i en given periode. Det vil resultere i bevis på, at den samme chauffør kører den samme bil hver dag hele ugen = 60 eller måske endnu flere timer.
4. Hvis man sammenholder dette timetal med det timetal, som fremgår af den pågældendes lønseddel, vil man finde en betydelig difference. Det vil endvidere fremgå, at der ikke udbetales for overtid eller forskudtid, hvilket er en overtrædelse af de gældende kollektive overenskomster.
5. Som følge af at lønsedlerne er påført et fiktivt lavt timetal, vil entreprenøren medvirke til socialt bedrageri, såfremt en chauffør afskediges. Når chaufføren henvender sig i sin a-kasse, vil man her bede om lønsedler, for bl.a. at se om der har været overtidsarbejde. I det omfang der har været overtid, skal disse timer "afspadsres" før dagpenge kan udbetales. Hvis arbejdsgiveren blot har skrevet 37 timer pr. uge på lønsedlen, vil der være udbetaling fra dag 1. Hvis arbejdsgiveren kun har oplyst en del af

overarbejdet, vil perioden hvor dagpenge ikke kan udbetales være reduceret i forhold til det faktiske timetal.

6. "Lakmusprøven": Man kan regne baglæns på det antal timer som samtlige vognforløb har været pr. uge, og dividere med 48 timer. Hermed vil man opnå et tal for hvor mange fuldtidsstillinger, der reelt burde have været i selskabet, for at køre kørslen indenfor lovgivningens rammer.

Hvordan kører man uden at overtræde loven?

Et selskab (eksempel, Odense Taxa), der følger reglerne kørte med 14 garantibiler.

Selskabet kører med 1 chauffør pr. bil pr. vagt, og der betales overtid for timer jf. Landsoverenskomsten. For ikke at overtræde gældende regler er følgende regler gældende:

- der er lavet vagtplaner således, at ingen overstiger den maksimalt tilladte gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.
- derfor er der ansat ca 30% flere fuldtidsansatte chauffører end der er biler, og derudover tilknyttet nogle afløsere. Det betyder reelt, at der er indlagt et antal fridage i løbet af en måned på en fuldtidschauffør.
- chaufføren må ikke køre udover den planlagte garantiperiode, medmindre der er tale om force majeure (eksempelvis uforudsete forsinkelser på grund af vejr, trafik o.l., der undtagelsesvist kan forlænge et planlagt vognforløb)
- overenskomsten bestemmelse om overtidsbetaling giver en naturlig begrænsning på omfanget af overarbejde, da der reelt ikke kan skabes overskud ved at køre til de alm. timepriser, som der er budt ind med, hvis man skal betale ekstra for overtid.

Hvem skal kontrolleres og er det svært?

Kontrolindsatsen er nem, da trafikselskabet har alle tur-informationerne. Trafikselskaberne vil kunne levere dokumentation for, hvilke opgaver og hvor mange daglige timer, der er udført kørsel på de enkelte vogne.

Entreprenøren skal blot kunne redegøre for hvilke chauffører, der har kørt på hver af de daglige vognløb på den enkelte garantibil. Herefter sammenlignes

oplysningerne med selskabets lønsedler, hvorved differencer, snyd med timetal og overtrædelser af arbejdstidsdirektivet vil fremstå.

For at finde synderne kan man starte med at kigge på udbudspriserne. De meget lave timepriser, der bydes ind med, er en god indikator på, at der finder overtrædelser sted. Samstemmende lyder det fra overenskomstparterne, at den samlede lønudgift inkl. sociale omkostninger (feriepenge, pension, forsikring etc.) udgør ca 185 kr. pr. time

Beregninger af øvrige omkostninger til bil (afskrivning, brændstof, forsikring, vedligeholdelse og reparation) viser at det indenfor dette område ligger tæt på 100 kr.pr. time. Det er således særdeles betænkeligt, når et trafikselskab modtager udbud på langt under den reelle omkostningspris.

Da det ikke er muligt at spare penge på de faste omkostninger på bilen, er det oplagt, at fortjenesten på at drive en forretning med et bud på f.eks.260 kr. i timen opstår, fordi man undlader at udbetale den retmæssige løn til chaufføren.

Det kan umiddelbart synes som et omfattende projekt at gennemføre kontrol med entreprenørerne. Men det vil hurtigt finde et rimeligt leje, så snart der er blevet taget stikprøver, og nogle af de useriøse virksomheder er blevet mødt med udelukkelse. Når alle er vidende om, at der bliver ført kontrol, og at man risikerer at miste sin kontrakt, vil det have en stor præventiv effekt i branchen, og der vil på ganske kort tid ske en mærkbar forbedring.

Hvordan løser man opgaven i de enkelte kommuner/regioner?

Overordnet set ligger løsningen i at man gennemfører sociale klausuler i kommuner og regioner. Det sender et klart signal om, at man politisk ikke ønsker at understøtte underlødige firmaer og deres virke i lokalsamfundet.

Samtidig vil mange borgere nok støtte op omkring, at der indføres regler som vil være til gavn for lokalsamfundets virksomheder og lønmodtagere. Man kan også stille spørgsmålet: Kan man overhovedet som lokalpolitiker holde til, at foretage indkøb, der bygger på svindel med offentlige midler, løndumping og omgåelse af gældende lovgivning, betalt af lovlydige borgere og virksomheders skattekrone?

Med vedtagelse af sociale klausuler, forpligter man kommunen/regionen og dennes leverandører (herunder trafikselskaberne) til at overholde de bestemmelser, der indgår i klausulerne. Dermed har man generelt tiltaget sig retten til at føre kontrol med de leverandører, som udfører arbejde for kommunen.



Ovennævnte model er blevet anvendt af Odense kommune, som sammen med en række fynske kommuner har indført sociale klausuler. Det skal understreges, at der er tale om en generel klausul, der således omfatter al aktivitet hos kommunens leverandører. Denne rapport omhandler således kun forholdene på persontransportområdet. I Odense kommune ser klausulen således ud:

## ***Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for Odense Kommune***

### **1. Forpligtelsen**

*Leverandøren forpligtiger sig til at sikre at de ansatte, som Leverandøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn og ansættelsesforhold der ikke er mindregunstige løn- og ansættelsesforhold end dem der gælder på den egn hvor arbejdet udføres - jf. ILO konvention nr. 94.*

#### ***1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation***

*Alle medarbejdere skal inden 4 uger efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres, af Leverandøren, om egnens gældende løn- og arbejdsvilkår. Leverandøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.*

#### ***1.2 Krav til ophold på arbejdspladsen, orientering om underleverandører samt krav til skiltning***

*Odense Kommune skal skriftligt orienteres om, hvilke underleverandører Leverandøren anvender i forbindelse med opfyldelsen af kontrakten, ved angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.*

*Leverandøren skal endvidere på bygge-, drifts-, status møder eller lignende oplyse Odense Kommune om, hvilke underleverandører, der befinder sig på arbejdspladsen i en forud defineret periode samt eventuelt hvilket arbejde, de udfører.*

*Odense Kommune kan konkret stille krav til, at Leverandøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde på arbejdspladsen ved angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.*

Leverandøren er til enhver tid underlagt Odense Kommunes instruktioner omkring ophold på arbejdspladsen.

Odense Kommune forbeholder sig med dette krav retten til at kunne udstikke instruktioner omkring ophold på arbejdspladsen. Eksempler herpå kan være regler omkring uønsket ophold på arbejdspladsen, forbud mod overnatning på byggepladsen mv.

### **1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere**

Leverandøren er forpligtiget til at sikre, at såfremt Leverandøren eller dennes underleverandører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtigelse og på eget initiativ, sender en kvittering for anmeldelsen til Odense Kommune straks efter anmeldelsen.

## **2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen**

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

### **2.1. Dokumentation**

Leverandøren har bevisbyrden for at forpligtelsen jf. klausulens afsnit 1 er overholdt, og Odense Kommune kan på forlangende kræve at se dokumentation for Leverandørens og dennes underleverandørers overholdelseheraf. Odense Kommune kan kræve dokumentation direkte fra Leverandørens eller dennes underleverandørers medarbejdere.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme Leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan Odense Kommune i den konkrete sag anmode Leverandøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

### **2.2. Redegørelse**

Såfremt Odense Kommune har en mistanke om overtrædelse, skal Leverandøren efter påkrav, fremsende en fyldestgørende redegørelse. Parterne har endvidere pligt til egenhændigt at orientere hinanden, ved mistanke om manglende overholdelse af arbejdsklausulen.

Leverandøren skal som minimum redegøre for, under hvilke forhold og/eller metoder de

tjenesteydelser og bygge- og anlægsarbejder, der indgår til opfyldelsen af Kontrakten, er fremstillet.

Odense Kommune kan i den konkrete sag anmode Leverandøren om at uddybe

andre relevante forhold.

### **2.3. Frister**

Dokumentationen skal være Odense Kommune i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

Redegørelsen skal være Odense Kommune i hænde senest 20 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

### **2.4 Videregivelse af dokumentation**

Odense Kommune kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

Odense Kommune kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

## **3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen**

Leverandørens eller dennes underleverandørers væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen vil altid berettige Odense Kommune til at ophæve kontrakten helt eller delvist.

Ifalder Leverandøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

### **3.1. Sanktioner ved Leverandørens overtrædelse til klausulens afsnit 1.**

Odense Kommune er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra Leverandørens eller underleverandørers ansatte.

Leverandøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag svarer til op til 2 promille af kontraktsummen, dog minimum 1000 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør.

Beløbet kan modregnes i Leverandørens vederlag.

Ved konkret bodsfastsættelse vil der lægges vægt på følgende:

- Kontraktens genstand og størrelse
- Overtrædelsens karakter og omfang
- Leverandørens egen medvirken til at bringe overtrædelsen til ophør.

### **3.2. Sanktioner ved Leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 2**

Leverandøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag svarer til 2 promille af kontraktsummen, dog minimum

*2000 kr. pr. dag indtil Leverandøren har imødekommet Odense Kommunes påkrav. Beløbet kan modregnes i Leverandørens vederlag.*

#### **4. Kontrolbesøg**

*Odense Kommune eller dennes stedfortræder vil i kontraktens løbetid løbende kunne foretage uanmeldte kontrolbesøg på arbejdspladsen for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.*

Odense kommune har oprettet en kontrolenhed

I forbindelse med at kommunen indførte sociale klausuler, tog man initiativ til oprettelse af en afdeling i forvaltningen, der skal tage sig af at kontrollere byens leverandører. Det sker igennem stikprøver og besøg hos entreprenører, hvad enten det er taxivirksomheder, byggepladser eller andre af kommunen utallige leverandører.

Man forventer, at den øgede fokus på området vil have en afsmittende effekt, således at gældende regler i højre grad vil blive overholdt.

At det har haft effekt kan ses allerede, idet et Horsens-selskab (Carigo), der udførte kørsel for Fynbus – og dermed også for Odense Kommune er blevet suspenderet fra al kørsel hos Fynbus. Selskabet havde på trods af mange henvendelser ikke efterkommet Odense kommunes anmodning om indsigt i lønregnskab og ansættelseskontrakter m.v.

Vi må have ensartede retningslinjer i hele landet

Det at et selskab er blevet undersøgt og herefter fundet uegnet til at udføre transport for et trafikselskab er jo egentlig ikke så bemærkelsesværdigt. Der kan principielt være brodne kar indenfor alle brancher. Men det er et paradoks, at samme selskab kan køre videre, som om intet er hændt for andre trafikselskaber.

Det er et kæmpe problem, som rykker ved befolkningens retsopfattelse. Når der i et land, hvor der gælder præcis samme lovgivning uanset region eller kommune, optræder så markant forskel på, hvad der er lovlig eller ulovlig måde at drive forretning på, så kalder det på en politisk løsning.

Derfor ønsker vi med denne rapport at åbne for en debat om, hvordan disse oplagte problemer kan løses på en måde, så lovlydige borgere kan få lige adgang til en overenskomstsmæssig løn hvad enten man søger job som chauffør på Fyn eller i Midtjylland, og lovlydige virksomheder kan konkurrere på vilkår uanset geografisk placering indenfor landets grænser.

Peter Kjærgaard  
Konsulent, tlf. 40277988