

Kære **Transport-, Bygnings- og Boligudvalg**

Udvikling på Flextrafik området har taget en alvorlig drejning siden effekten af NORTRA-dommen har haft mulighed for at slå igennem og påvirke markedet.

Det første selskab er blevet erklæret konkurs her i slutning af februar måned. Selskabet har udelukkende udført kørsel for Flextrafik under kontrakt med Trafikselskabet Movia. Andre virksomheder har valgt at lukke pga. manglende kørsels. Situationen her på Sjælland er særdeles hårdt ramt af Trafikselskab Movia's beslutning om at acceptere tilbud fra virksomheder som ikke kan aflønne chauffører efter de mest repræsentative og landsdækkende overenskomster.

### **Overenskomst**

Trafikselskabet Movia oplyser at de anser enhver overenskomst mellem en arbejdsgiver og en arbejdstager som opfyldelse af Trafikstyrelsens krav om en overenskomst. Dette er en direkte konsekvens af fortolkning af afgørelsen fra Højesteret i NORTRA sagen.

De oplyser endvidere at de ikke stiller krav til overenskomstens indhold og at de alene vil kontrollere om tilstedeværelsen af en overenskomst samt om overenskomsten bliver overholdt når de udfører stikprøvekontrol.

Det betyder i praksis at der er en opfattelse af at en arbejdsgiver frit kan bestemme overenskomstens indhold.

Er det korrekt at der ikke er nogle kontrol med indholdet og udformning af en overenskomst?

En overenskomst skal være i overensstemmelse med gældende lovgivning. Den almindelige arbejdsgiver og arbejdstager er ikke særlig godt stillet til at følge med i udvikling af diverse krav på arbejdsmarkedet.

### **Arbejdsklausuler**

Movia har valgt ikke at indføre arbejdsklausuler i modsætning til både Nordjyllands Trafikselskab og FynBus.

De laveste kørepriser for kørslen under den nuværende kontraktperiode hos Nordjyllands Trafikselskab er 248 kr/time, mens de laveste priser for kørslen under den nuværende kontraktperiode hos Trafikselskab Movia er 195 kr/time.

Den markante forskel i kørepriser skyldes Nordjyllands Trafikselskabs krav om overholdelse af lønniveauet fra de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Den laveste mindsteløn under de landsdækkende overenskomster fra KA/Krifa og 3F/ATAX er på 123,50 kr/time og findes i overenskomsten mellem Kristelige Arbejdsgiverforening (KA) og Krifa.

Provisionsatsen er 48% af det indkørte beløb.

En bil der kører til 260 kr/time skal køre 16 timer uafbrudt før chaufføren får mindsteløn under KA/Krifa overenskomsten.

Det skal gøres hver eneste dag.

Kære udvalgsmedlemmer, kan I forestille Jer at køre 10-12 timer hver dag uden pause?

Hvordan tror I, en chauffør har det efter 16 timers kørsel uden pause?

Kan flertallet af udvalgets medlemmer virkelige accepterer disse forhold?

Med priser helt ned til 195 kr/time for kørsel under kontrakt med Trafikselskab Movia må der være chauffører som enten

1. bliver presset til det yderste, eller
2. får en løn der er væsentlig lavere end mindsteløn.

Det groteske ved den situation vi befinder os i lige nu her på Sjælland er at en bil der kører for 260/time ikke får kørsel nok til at drive en sund forretning. Jeg hører fra vognmænd spredt over hele Sjælland at biler med priser ned til 250 kr/time ikke får mere end 25-35000 kr. indkøbt om måneden. Det svarer til 100-140 timer om måneden, og ligger et pænt stykke fra en fuldtids stilling.

Biler der kører for priser omkring 240 kr/time og under, får meget mere kørsel men der burde være begrundet mistanke om uhensigtsmæssige arbejdsvilkår og lave timeløn.

Hvorfor kan et Trafikselskab selv bestemme om de vil indføre arbejdsklausuler, når Beskæftigelsesministeriet har udsendt en cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter?

### **Manglende overblik**

Trafikselskabet Movia er det eneste Trafikselskab som ikke offentliggør listen med priser for de vindende tilbud. Det er også under Movia at man finder de billigste priser. Offentliggørelse af priser ville skabe større overblik over prisniveauet og gøre det nemmere at udvælge de vognmænd med de laveste priser til kontrol om overholdelse af overenskomst.

### **Arbejdstidsregler**

KA/Krifa overenskomst tillader vagter op til 16 timer, samt at chaufføren kan pålægges at køre op til 12 dage i træk med 2 fri døgn efterfølgende.

Er det hensigtsmæssigt at tillade de fravigelser fra de almindelige arbejdstidsregler som KA og Krifa har aftalt i deres overenskomst?

Ønsker udvalgets medlemmer at der er chauffører der kører rundt på 15. time uden pause?

Det var langt mere hensigtsmæssigt at lave vagter på 8-9 timer. Ønsker vognmanden at bilen skulle køre flere timer skulle der være krav om en chaufførskift med tilhørende opstart.

### **Den kommende taxilov.**

Jeg har læst udtalelser fra adskillige af udvalgets medlemmer om at aftalen om den nye taxilov vil styrke indsatsen mod sociale dumpning. Jeg tror desværre at den nye taxilov kommer til at åbne helt op for dårligere løn- og arbejdsvilkår så længe den ikke indeholder krav om overholdelse af de repræsentative overenskomster.

Hvorfor har udvalgets medlemmer ikke valgt at indføre et krav om overholdelse af landsdækkende eller repræsentative overenskomster i den kommende taxilov?

Hvis den ikke hører til taxilovgivningen, burde der være krav om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter som sikrer arbejdstageren de samme rettigheder som de landsdækkende og repræsentative overenskomster.

## Dagpengeloven og Jobcentret

Dagpengeloven siger at en arbejdstager er først berettiget til den høje dagpengesats ved en månedsløn på ca. 22.000 kr.

En chauffør der arbejder 37 timer om ugen til 123,50 kr/time får ca. 19.500 kr om måneden. Man kan finde en jobannonce på JobNet til 18.000 kr fastløn om måneden.

Vælger en chauffør at arbejde over eller tage ekstra vagter, skal han modregnes i de overskydende timer når han bliver ledig, og han får en dagpengesats der er lavere end den højeste sats.

Hvorfor er det tilladte at henvise arbejdsløse til stillinger der ikke tilbyder en løn som kan opretholde den høje dagpengesats? Der burde være et krav til JobCentret om ikke at sende arbejdsløse ud til stillinger uden overholdelse af landsdækkende og repræsentative overenskomster.

Vi hører tit at de virksomheder med de laveste priser har svært ved at skaffe arbejdskraft, og at de ender med at henvende sig til JobCentret. Så længe disse virksomheder kan få henvist ledige til underbetalte stillinger med støtte fra JobCentret, så fortsætter presset på arbejdstageren. Det virker som om JobCentret svinger hele den aftale-baseret model vi har i Danmark hvor arbejdsmarkedsparter indgår overenskomster.

Tror udvalgets medlemmer at folk selv vælger at arbejde til ca. 100 kr/time når mindsteløn er aftalt til 123,50 kr/time?

Krifa har opsagt overenskomsten med KA pga. uenigheder omkring provisionsafklønning af chauffører. Mindsteløn hos Krifa er nu 143,50 kr/time og provisionsafklønning er ikke længere tilladt. Her har en chauffør der bliver arbejdsløs krav på den høje dagpengesats ved en 37 timers arbejdsuge.

Forslag til løsning af nogle af de problemer som præger branchen

1. Fælles regler for alle 5 Trafikselskaber der tilbyder kontrakt om kørsel for Flextrafik.
2. Oprettelse af én brancheoverenskomst så vi ikke ser konkurrence om chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Det er ikke hensigtsmæssigt at én arbejdstagerorganisation kan underbyde de andre aktører på markedet fordi de har en konkurrence fordel baseret på ringere løn-og arbejdsvilkår.
3. Begrænse vagtlængden af hensyn til både arbejdstageren og trafikikkerheden.
4. Offentliggørelse af listen over de vindende tilbudsgivere.
5. Krav om arbejdsklausuler som sikrer arbejdstageren løn- og arbejdsvilkår som afspejler de landsdækkende og repræsentative overenskomster, eller
6. Krav om overholdelse af landsdækkende og repræsentative overenskomster.
7. Jobcenter må kun anviser en arbejdstager til en fuldtidsstilling hvor overenskomsten sikrer lønmodtageren den høje dagpengesats ved 37 timers arbejde.
8. Hvis det skal fortsat være tilladt at sende folk ud til stillinger med lønninger der ikke opretholder den høje dagpengesats ved ledighed, må det være rimeligt at arbejdstageren er berettiget til den høje dagpengesats i tilfælde af ledighed samt at arbejdstageren må frit opsige sit arbejde hvis det viser sig at være for hårdt enten økonomisk- og arbejdsmæssigt.

Jeg havde mulighed, sammen med nogle kollegaer, for at fremlægge vores synspunkter til dette udvalg tilbage i januar 2017. Afslutningsvis spurgte Hr. Kim Christiansen, DF, om hvad vi ønskede af dette udvalg. Der var desværre ikke tid nok til at svare fyldestgørende indenfor tidsrammen.

1. Tilpasse lovgivning så det tager større hensyn til arbejdstagerens rettigheder.

Det er op til arbejdsgiveren at leve op til lovens krav og de finder selv den pris de skal have for at levere en ydelse eller vare. Her er der tale om sund konkurrence om hvor effektiv en virksomhed er, og ikke en spørgsmål om hvor hårdt man kan presse en arbejdstager.

2. Stille klare og enkle regler i nye lovforslag.
3. Tag et ansvar og vise at udvalget ikke sender problemstillinger videre.

Personbefordring er berørt af interesser fra adskillige offentlige aktører bla. Regioner, Kommuner. Isoleret set har Regionerne og Kommunerne en interesse i at få kørslen udført så billigt som muligt. Hvem skal tage et ansvar og sørge for ordentlige rammer for den kørsel som er blevet en nødvendig del af dagligdagen for så mange? Udvalget skal sørge for at kørslen udføres under forsvarlige rammer. Her vil det klæde udvalget at det var et forbillede for det kædeansvar som vi efterlyser her i branchen.

Med venlig hilsen

James Yates

Vognmand