

Ang. synliggørelse af pris- og løndumping indenfor off. flextransport samt etnisk forvridding af arbejdskraft og manglende lovgivning.

*Det antages at prissætning og lønninger for flextransport er atypisk øvrig dansk lov stadfæstet for det offentlige arbejdsmarked. Heraf formodes det, at der mangler lovgivning for vognmænd og chauffører, så det ikke er muligt at pris- og løndumpe samt skævvride etnisk arbejdskraft indenfor offentlig flextransport.*

Der tages udgangspunkt i synliggørelsen via "FG7 - FlexGaranti Tildelte garantivogne - GV 11-09-2020", for godkendte garantivogne med garanteret fast timepris tildelt vognmænd fra Region Syd og Midt. Herudover er der lister med tildeling af faste vognpriser for variable vogne, hvilke indeværende dokument ikke udreder.

Syd- og Midttrafik har godkendt timepriser for garantivogne, der ligger omkring 280 kr. eller derover i timen.

Fynbus har godkendt timepriser for garantivogne på omkring 236-238 kr. i timen, overvejende vundet af vognmandskæden Safe&Care, der er en sammenslutning af små vognmænd med en til få biler pr. vognmand.

Safe&Care er samtidig en sammenslutning af vognmænd med anden etnisk herkomst end dansk og overvejende med få tilknyttede chauffører også med anden etnisk baggrund. Modsat flere andre vognmandsvirksomheder, store som små, på Fyn, hvor der er blandede dansk og anden etniske ansatte chauffører. Derfor bruges Safe&Care som et godt eksempel til at vise problemstillingerne.

**Fynbus har godkendt lave priser på vognløb for garanti.**

**Herved dumpes priser på flexture samt lønninger til vognmænd og chaufføransatte.**

På følgende sider konkretiseres virkningerne for vognmænd, chauffører og etnicitet.

## Begrebsafklaring.

**Ture** kan være:

- *regionsture* (sygehus) eller
- *kommuneture* (læge, fys, speciallæge, privatture), hvor det kun er kommuneture, der kan være med delvis egenbetaling for kunder.

**En chauffør** kan være:

- vognmanden eller
- chaufføransat af given vognmand.

Man kan køre offentlig flexkørsel i to slags vogne tildelt og betalt af det offentlige.

**Ved tildelt garantivogn** (via regions- og kommune ejede trafikselskaber)

- får vognmand en fast timevognpris, uafhængigt af, hvor mange ture vognen kører i tildelt vognløbstid.

**Ved tildelt variabel vogn** (via regions- og kommuneejede trafikselskaber)

- får vognmand kun betalt minutter fra vognen starter og kører til afhentning af kunde, afhenter, kører til aflevering, afleverer og kører til tildelt zone for at holde stille eller påbegynde næste kundef afhentning i aftalt vognåbningstid, der kan varierer dag for dag og time for time.

Lave flexturbud dumper vognløbspriser samt tvinger øvrige vognmænd og chauffører ud i variable vognløbsture med usikker indkomst.

**Tildelt timepris** skal dække udgifter til vogn, vognmand og løn til chauffør.

Lige præcis Safe&Care tabte mange garantivognløb ved indeværende udbudsperiode, så de i to år har kørt overvejende variabel kørsel.

Flere vognmænd i kæden Safe&Care var heraf nødt til at lukke vognmandsvirksomhed, fordi vogne holdt stille, og ikke tjente nok penge ved variabel kørsel til at opretholde vognmandsvirksomhed.

Kæden Safe&Care, med tilhørende små vognmænd, antages derfor nu at have budt ind med alt for lave priser, for ikke igen at skulle køre variabel kørsel i to år med usikker indtjening og lønindkomst.

Det betyder modsat at andre små samt større vognmænd med flere chaufføransatte, ikke har fået tildelt garantivognløb, og derfor skal køre vogne med variabel kørsel i en toårig periode.

Lave flexturbud dumper lønninger.

Offentlig betalt chaufførløn for flexkørsel er afhængig af, om man kører en garanti eller variabel vogn samt, om man køre selv som vognmand eller har chauffører til at køre for sig som vognmand.

**Lønninger til små vognmænd, der selv kører tildelt vognløb.**

Hvis Regioner godkender lave vognløbspriser får vognmænd, der selv kører eget vognløb, ikke ret meget i timeløn, da der skal betales for vedligeholdelse af vogn, øvrige virksomhedsudgifter og slutteligt er resten til egen løn.

I transportkæden Safe&Care, kører vognmand overvejende selv vognløb, og har heraf ikke ansat chauffører. Derfor har de fleste ikke udgifter til chauffør, men vognmand får selv lønnen.

Det betyder, at vognmænd med flere chaufføransatte, ikke kan være med på lave udbud. Det betyder også, at der ikke er garantibetalt chaufførarbejde til chauffører i store virksomheder.

### **Lønninger til chauffører, der kører ture udbudt og vundet af vognmænd med flere vogne end de selv kan køre.**

Ved tildelt garantivogn eller variabel vogn får vognmand den løn der er tilbage, når alt andet er betalt.

En ansat chauffør får ifgl. lov fast timeløn overenskomstaffalt med lovfæstet minimums timeløn, hvis garantivognløbstiden er fuld tid eller derover ved flexkørsel.

Det betyder også, at man som chauffør ikke kan oppebære fuld løn, uden at arbejde udover vognløbsåbningstid med variabel kørsel, hvis garantitiden for aktuelt vognløb ikke er sat til fuld tid eller derover.

For variable ture får man kun løn i de minutter turen er beregnet til at vare fra kørsel til turstart til hjemkomst til hjemzone, hvor bilen er ledig igen eller kørsel fra aflevering til næste variable tur.

Man holder altså stille i variabel tid uden løn og venter på flexture i sin private tid. Her er der krav om at man skal holde i hjemzone, og ikke må gøre private ting, selvom man ikke får løn for tiden man holder stille.

Vognmænd har ikke råd til at betale for den tid, som man holder stille, for de får også kun betaling for tiden, hvor vognen er i gang med en kundetur i variabel tid.

Dvs. i tiden, hvor man ikke kører, får man ikke en lønkrone. Det er altså provisionskørsel, bortset fra, at man ikke får provision, men minutpris omregnet til timeløn for de eventuelle minutter tildelte flexiture giver.

Samtidigt med, at man er nødt til at holde og vente på flextur i sin private tid, skal man holde øje med, at man ikke får flere minutkørsler end at der max. er optjent 48 timer over en vedvarende 4 ugers periode i de seneste 4 uger. Ellers kommer arbejdstilsynet og giver bøder, når man som variabel kørende chauffør bare prøver på at få nok timer til at kunne leve af sit job.

Så man må sige, at det er arbejdsvilkår, der i den grad modarbejder mulighederne for at få nok lønindkomst set over en 4 ugers periode, hvor man lægger rigtig mange timer til at holde stille og vente på ture i sin private tid, vel at mærke uden lønindtægt.

## Lave flexturbud skævvrider dansk og udenlandsk arbejdskraft i DK.

Ifgl. to års chaufførfaringer har jeg hørt mange kunder sige, når de træder ind i bilen, at det var da dejlig, at jeg taler dansk, så de kan forstå mig.

Det er også dejlig, at jeg er i stand til at føre en samtale med dem, da mange af vores flexkunder er patienter, og derfor har mere brug for at snakke om alt det, der rører sig i dem i forhold til at de netop er syge, og mange meget syge dialysepatienter, kræftpatienter, etc.

Kunder siger også, at det er rart, at bilen er ren, fordi de jo er patienter og spørger, om det er en ny bil. Eller de fortæller at biler rasler, lift er faldet af, etc., nok fordi vognmænd ikke har råd til at vedligeholde dem, eller at de skal lytte til arabisk talende radio med arabisk musik, etc., fordi chaufføren siger, at det er ham, der bestemmer i bilen.

Alle disse kunder henviser undskyldende til, at de altså ikke er racister, men at de oplever det modsatte hos mange af anden etnisk herkomst, og nævner vognmænds navne undervejs i samtalen.

Sygehusafdelingspersonaler siger ligeledes, at det er rart at møde en chauffør, som de kan samtale med, og at de føler sig godt tilpas med at sende meget syge patienter med os hjem. Jeg er etnisk dansker og vil gerne yde god kundeservice, og jeg ved, at det ville alle nok, hvis de forstod indholdet i god kundeservice, men det mangler vist. Det er heller ikke nok at forstå det, man skal også gøre det overfor andre mennesker.

Så vil jeg sige, at i forhold til udbud og tildeling i kommende periode, ja så har man altså prioriteret lige præcist vognmænd af anden etnisk herkomst. Det opleves som en skævvridning af fordeling i forhold til at være etnisk dansk chauffør, og vi bliver frasorteret i fordelingen af chauffører, fordi chauffører med anden etnisk herkomst giver billigere bud. Er det virkelig, hvad man vil betale for som dansk stat, når man har offentlig transport?

De fleste chauffører fra Safe&Care antager jeg ud fra, hvad jeg har set, er af somalisk herkomst. Heraf bor de sandsynligvis nok i Vollsmose i Odense. Dvs. virksomhedsindtægter og lønindkomster med forventet forbrug vil antageligt også komme til at blive lagt i Odenseområdet. Så det er overvejende Odense Kommune, der profiterer af det nye udbud set i forhold til skatteindtægter og forbrug.

I mit vognmandsfirma, Munkebo Taxi, mister vi 39 arbejdspladser den 1. nov. 2020, hvor vi er en blandet gruppe af etnicitet med overvægt af etniske danskere, som har været ansat i firmaet i en del år. Vi bor på hele Fyn. Dvs. alle andre kommuner end Odense får flere arbejdsløse. Tænker at det ser lige sådan ud for mange af de øvrige gamle vognmandsfirmaer på Fyn. Så kunne vi jo bare søge arbejde i Safe&Care eller LS busser, men hos LS busser, der skal man køre i tre uger i træk og har så fri en uge. I Safe&Care er der mange eksempler på, at man ikke kender arbejdsregler, samt kommer en væsentlig del af kundeklagerne herfra.

## Manglende lovgivning for flexkørsel.

Der må være lavet beregninger på, hvad minimums tildelte timepris pr. vogn skal være, for at vognmænd kan få det til at løbe rundt pr. vogn. Der må heraf også være lovgivet for en minimums timepris som regioner og kommuner, via deres trafikelskaber, kan godkende for offentlig flextransport?

Lønninger til chauffører kørende flexkørsel garantivogn med mindre end fuld tid eller flexkørsel variabel vogn er usikker lønindkomst og heraf problematisk. Der mangler lovgivning for kørsel mindre end 37 timer pr. uge eller variabel kørsel, så chauffører ikke lægger deres private tid gratis ventende på offentlig betalt turtransport. Det er også modstridende at arbejdstilsynet kommer og dikterer max. 48 timers arbejde, når man bliver

tvunget ud i at stå gratis til rådighed for at kunne oppebære fuld tid og altså overleve på normal vis via offentligt betalt flexarbejde.

Det må da helt klart være en fordel at kunne yde god kundeservice, ud fra at vide, hvad det er, så der mangler også lovgivning for at chaufførområdet ikke skal blive overtaget af anden etniske chauffører, der arbejder til underbudspriser, og ikke forstår en dyt og tvinger kunder til at høre arabisk musik, tale eller begynder at fortælle danske unge kvinder, hvad de skal mene eller gøre, dette selvom der er danskkrav til chaufførkortet?

Generelt mangler der overordnet lovgivning, da overenskomststater ikke er ok i forhold til, at flexkørsel er lige præcis offentlig betalt kundetransport, altså kørsel for det offentlige, og ikke private arbejdsmarked udført af private vognmænd for offentligejede trafikkselskaber. Måske mangler der tilførsel af ekstra penge til trafikkselskaber i forhold til coronakrisen?

Jeg håber simpelthen at I gør noget ved det i Folketinget.

Mvh. Birgitte Volkert,

flexchauffør, lærer samt pædagog.