

Ang. pris- og løndumping flexkørsel - flere problemfyldte praksiseksempler.

Heri synliggøres konkrete problemfyldte praksiseksempler ved at se på konsekvenser af udbudsloven for offentlig flextransport, hvor regioner suverænt kan vælge nye vognmænd og deres chauffører til at udføre offentligt administreret arbejde hvert år eller hvert andet.

Jeg har, som undertegnede pædagog, lærer og flexchauffør, forholdt mig til problemer med udbudsloven set i forhold til pris- og løndumping samt etnisk skævvridning af arbejdskraft i andet dokument synligt på

<https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/480/index.htm>.

Nu sættes der fokus på problemstillinger i Fynbus udbudsvalg, fordi det ser ud til at Fynbus, modsat Sydtrafik og Midttrafik, vælger nyt garantiudbud ud fra billigste bud på garanteret timepris, frem for en del, hos os en vognmand og 37-39 chauffører, der udfører flexarbejdet i indeværende udbudsperiode, der slutter den 31.10.20.

Det medfører forskellige problemer for flexkørsel i praksis både for Fynbus, vognmænd og chauffører.

Der anvendes eksempler fra egne erfaringer med området, set ud fra min vognmand med et rimeligt stort vognmandsfirma. Undertegnede kan ikke vide præcist, hvordan det ser ud for andre vognmænd eller chauffører ansat i andre vognmandsfirmaer på Fyn, men lægger op til undersøgelser heraf via egne eksempler.

Derudover anvendes der eksempler fra hverdagen, hvor man har kunnet se og heraf følge med i, hvordan andre chauffører udfører opgaver ex. på sygehuse.

På næste side ses anvendte dokumenter oplistet til argumentation af indeværende problemstillinger.

Anvendte dokumenter.

For at kunne antage noget om Fynbus valg og sammenligne to udbudsperioder, bruges følgende dokumenter i sammenligningerne.

- Tidligere udbud for flexkørsel garanti og variable findes på <https://www.fynbus.dk/udbud>.
- *FG7 - FlexGaranti store biler Tildelte garantivogne - GV 11-09-2020* offentliggjort og gældende fra 01.11.20. https://lookaside.fbsbx.com/file/FG7%20-%20FlexGaranti%20Tildelte%20garantivogne%20-%20GV%2011-09-2020.pdf?token=AWxk7i1wflWgRhe9-98FKmWG3DVCLebW8wMUAsTPMGDSyt3cwMdCwQrwkfJBG7gmMdUh7I0hS9v1Bv8I28-g2HlgYKtOq3v70n2w0MrcfOAxz-3Es2SB4Kxa6rZY0GR1k26VpWoZc-8_7ryvd4cKTzTRD-1mQGyBLag4Q04xYmOSxq3cyDsl7_obx0aPDhqrq1ZuomWvPqh-XLqERJ5uVVkznEmh8ViUef69qMjWCdminsSChqxqk6qEZtggKTSRiqZSn9pTkPQCbScXfG_jfjh7ql23GiPCD9FONEIj4J4lw
- Udbud af type vogntype 5 og 6, FV6G - FlexVariabel godkendt og offentliggjort 02.11.20 er skrottet. Nyt udbud med variabel kørsel store biler er lagt ud til vognmænd, hvor undertegnede ikke ved, hvornår det så bliver godkendt. https://www.transportmagasinet.dk/procurement/view/102875/genudbud_af_type_5_og_6_fv6g_flexvariabel

På næste side er der oplyst begrebsafklaring for bedre at give indblik i flexkørsel og vogntyper som grundlag for udbud.

Begrebsafklaring.

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

En chauffør kan være: vognmanden eller chaufføransat af given vognmand.

Udbud gælder i en given periode af minimum et år og max. to år, hvor starttidspunktet er forskelligt for små og store vogne og garanti samt variabel kørsel. Udbud udsendes af og bestemmes suverænt af trafikbestyrelser.

Små vogne er måske kategori 1 og helt sikkert 2.

Store vogne er større end små og hver størrelse rummer forskellige funktioner. Kategori 5 er stor bil op til 9 personer, uden trappemaskine og 2 sammenhængende bagsæder. Kategori 6 er med trappemaskine, uden 2 sammenhængende sæder. Kategori 7 er med det hele. Så FG7 udbud er med det hele.

Man kan køre flexkørsel i to slags vogne tildelt og betalt af Regioner og kommuner.

Garantikørsel er bundet til konkrete udbud. Perioden kan afkortes efter et år og der er ikke krav til, hvordan dette gøres fra trafikbestyrelsers side.

Ved tildelt garantivogn (via regions- og kommune ejede trafikselskaber) får vognmand en fast timevognpris, uafhængigt af, hvor mange ture vognen kører i tildelt vognløbstid.

Variabel kørsel gælder ligeledes for en given periode, der ikke nødvendigvis følger garantiperioden. Den kan afkortes efter et år, og der er ikke krav til, hvordan dette gøres fra trafikbestyrelsers side.

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 kundeafhentning i aftalt vognåbningstid, der kan varierer dag for dag og time for time.

På de næste sider ses på Pris og løndumping - problemfyldte praksiseksempler for flexkørsel Fynbus, vognmænd og chauffører. Sidst samles manglende lovgivning.

Pris og løndumping - praksiseksempler set ud fra flexkørsel Fynbus.

Når udbud suverænt bestemmes af regioner og kommuner via trafikskabers bestyrelser bemandet af borgmestre og regionsledere,

så forventer man at **timepriser og lønninger** er reguleret, som på det øvrige offentlige arbejdsmarked.

Man kunne heraf forvente at det var faste timepriser for vogne med mulighed for stigninger, når vogne udbydes med flere funktioner.

Desuden kunne man forvente at lønninger blev inflationsreguleret, men chaufførlønninger er kun reguleret ved fuldtidsansættelser i fuldtidsvognløb med en fast løn på ca. 148 kr. i timen og tvungen pensionsopsparing på 4 % heraf. Se mere omkring dette i mit andet dokument <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/480/index.htm>

Udbudsloven sætter bl.a. flexkørsel udenfor socialliberalistisk pris- og lønregulering, som vi ellers praktiserer i DK, hvilket både er uhørt og helt galt i forhold til **arbejdsmarkedsvilkår for chaufføransatte**.

Regioner og kommuner kan præcist gøre, som de finder det rigtigt i forhold til **udbudspriser og arbejdsindhold**, hvilket ligeledes er helt galt i forhold til øvrig lovgivning indenfor offentligt regi.

Udbudstimepriser og arbejdsvilkår - eksempel trappetjenester.

Hvis man kigger på **tidligere udbud fra Fynbus** via link <https://www.fynbus.dk/udbud> ses det, at vognkrav er blevet større med nuværende udbud, der løber til 31.10.20. Det er vogne af type 5 og 6, der, som noget nyt pr. 1. marts 2019, kører med trappetjenere.

FG6 <https://www.ethics.dk/ethics/eo#/d8463836-1c0e-453b-b250-9f5048fb5d5a/publicMaterial>

og FV6 <https://www.ethics.dk/ethics/eo#/0bf5ff70-744a-40f2-94d3-6edaed3ba430/publicMaterial>

Eksempel trappetjener - nuværende udbud.

Tidligere var der ikke udbud med trappetjenerne, der blev indført med nuværende udbud, hvor vogn 6 er med trappemaskine. Det er alene vogne med variabel kørsel, der får et symbolsk ekstrabeløb for at køre med trappetjener. Det gør garantivognløb ikke.



Udbud inden startperioden 1. marts 2019 indeholdt ikke trappemaskiner, da de hidtil havde været kørt af Falck. Falck havde altid haft to chauffører på trappemaskineordre, men vi flexchauffører har skullet køre trappemaskiner alene siden 1. marts 2019.

I alle trappemaskinebrochure står der, uanset om det er larvefods eller to hjul (Scala Mobil) trappemaskine, at der i alle nødsituationer SKAL være to til at betjene trappemaskinen, for at det ikke er farligt for bruger eller chauffør med maskinen i nødsposition på trapper.

Alligevel har vi kørt med trappemaskiner alene. Herved har Region og kommuner sparret mindst en chauffør i kategori 6 vogne. Larvefodstrappetjener holder kunde, stol og trappetjener via en flad lang fod. 2hjuls, der skal chauffør balancerer maskine, stol og kunde i et spændingsfelt på ca. 40 til 50 cm, ellers falder vægten nedad eller udad.

Så denne trappetjener er mere farlig at bruge, da alle chauffører ikke selv vejer 200 kg., som man skal kunne holde balancen på.

Altså man har indført en trappemaskine, hvor alle chauffører forventes at have fysik til at balancere max. vægtbelastning på trappetjener, uden hensyntagen til at alle chauffører ikke fysisk kan det.

Det er faktisk kun få chauffører, der med spidsbelastning (max. 200 kg.) i virkeligheden kan holde maskinen.

Derfor skal der velsagtens også ifgl. brugsanvisningen til maskinerne altid være to på i nødsituationer. Man kan jo ikke vide, hvornår det er, så heraf skulle der vel altid være to på?

Pr. 01.11.20 skal vogne nu også have 2 sammenhængende bagsæder i kategori FG7 vogne og trappetjener og vel at mærke til lavere timepriser ved garantikørsel.

https://lookaside.fbsbx.com/file/FG7%20-%20FlexGaranti%20Tildelte%20garantivogne%20-%20GV%2011-09-2020.pdf?token=AWxk7i1wflWgRhe9-98FKmWG3DVCLebW8wMUAsTPMGDSyt3cwMdCwQrwkfJBG7gmMdUh7I0hS9v1Bv8I28-g2HIqYKtOq3v70n2w0MrcfOAxz-3Es2SB4Kxa6rZY0GR1k26VpWoZc-8_7ryvd4cKTzTRD-1mQGyBLag4Q04xYmOSxq3cyDsl7_obx0aPDhqrq1ZuomWvPqh-XLqERJ5uVVkznEmh8ViUef69qMjWCdminsSCHqxgk6qEZtgqKTsRiqZSn9pTkPQCbScXfG_ifjh7ql23GiPCD9FONElj4J4lw

Der er mange flere arbejdsforhold, der ikke er afklaret.

Ex. slisker til indgange, hvor der ikke er krav til, hvor meget hældning, der max. må være, m.m. Anbefalet må slisker max. hælde med 2 cm pr. løbende meter, for at være forsvarlige.

Her ses et grelt eksempel fra kundeordre Østervoldgade 44, Nyborg.

Kundeordre kørestol - billede.

"Mange chauffører har gjort det før dig" ifgl. kundes 3 venner, der selv kørte kunde ned, så chauffør kunne køre kunde til hjemadressen.



Så, selvom flere funktioner er kommet til hos Fynbus, er vognpriser dumpet til mindstepris for flere funktioner.

Udbudstimepriser og arbejdsvilkår - eksempel flexgaranti vs. flexvariabel.

Det forventes ligeledes at være regioner og kommuner der fastsætter, hvor mange garantivogne og variable vogne, der skal udbydes. Så kommuner bestemmer altså, hvor mange vogne vognmænd kan byde ind på, og hvor mange vogne chauffører kan køre i.

Jo flere garantivogne der udbydes, jo flere vognmænd får fast timepris pr. vogn og jo flere chauffører er garanteret timeløn, hvis garantivogne er udbudt med timeantal svarende til fuld tid, 37 timer pr. uge.

Jo færre garantivogne der udbydes og jo flere variable vogne skal der heraf udbydes, jo færre vognmænd og chauffører ved, hvad man har af indkomst. Vogne kan vel at mærke udbydes gældende for minimum et år og max. to år. Varigheden kan inddrages inden udløb af to år, som det er gjort med nuværende udbud, som alle forvente løbe til marts 2021, men altså blev afbrudt pr. 31.10.20.

Nu har vognmænd så igen budt ind på nye vogne kategori 7 samt er alle øvrige vogne variable, der ikke vides hvornår, fordi variabelt udbud offentliggjort pr. 02.10.20 er trukket tilbage, og vognmænd skal genbyde på nyt variabelt udbud.

https://www.transportmagasinet.dk/procurement/view/102875/genudbud_af_type_5_og_6_fv6g_flexvariabel.

Udbudstimepriser og arbejdsvilkår

- eksempel vognmænd fra hele landet er valgt kørende på Fyn.

De laveste udbud i garanti flexkørsel FG7 ligger hos Taxi 4 gange 27, Dantaxi, Safe& Care, LS busser, Taxi Syd, Vinderup, Vojens, m.f. og ses i vognløb lavere end 3800, der er gældende fra Fynbus.

<https://lookaside.fbsbx.com/file/FG7%20-%20FlexGaranti%20Tildelte%20garantivogne%20-%20GV%2011-09-2020.pdf?token=AWxk7i1wflWgRhe9-98FKmWG3DVCLebW8wMUAsTPMGDSyt3cwMdCwQrwkfJBG7gmMdUh7I0hS9v1Bv8I2>

Udbudspriser skal være synlige, under udbudsperioden, inden det godkendes, hvis man overhovedet skal have udbudspolitik for offentlig flextrafik samt som nævnt skal den beregnede mindste timepris bruges som mindstekrav for vognpriser.

Der kunne med fordel også anvendes en procentvis fordeling af vogne til givne vognmænd, der byder ind på opgaver, så man ikke kan udelukke en vognmand i en given region efter for godt befindende, men alene udelukke, hvis man ikke lever op til lovkrav om sikker kørsel via vognkontroller (definitioner og lovgivning for kontrolindhold mangler) og go' kundeservice, der fuldstændigt mangler at blive beskrevet og lovgivet.

Det er simpelthen usmageligt at trafikkselskabers bestyrelser kan misbruge udbudsloven til alene at tænke billigste vognpriser, og overhovedet ikke inddrage forskel i chaufførkvalifikationer. Det gør man modsat ved al anden offentlig ansættelse.

Pris og løndumping - praksiseksempler set ud fra flexkørsel vognmænd.

I mit andet dokument har jeg udrett betydningen af prisdumping generelt for små og store vognmænd, og heraf, hvad udbudslov for flexkørsel betyder for vognmænd.

Nu sætter jeg konkrete eksempler på i forhold til nuværende og kommende udbud.

For min vognmand betød nuværende udbud, der løber fra 1. marts 2019 og altså kun nu til 31.10.20,

FG6 <https://www.ethics.dk/ethics/eo#/d8463836-1c0e-453b-b250-9f5048fb5d5a/publicMaterial>

og FV6 <https://www.ethics.dk/ethics/eo#/0bf5ff70-744a-40f2-94d3-6edaed3ba430/publicMaterial>,

at han skulle etablere ca. 50 nye vogne med trappemaskiner i. Med det nye garantiudbud opstart 01.11.20 har han mistet 39 garantikørende biler på Fyn, men har vundet ca. 30 nye vognløb i Jylland.

I de 30 biler i Jylland, skal der så nu også etableres to sammenhængende bagsæder, samtidigt med, at vi forsat skal kunne køre to kørestolsbrugere og trappemaskineordre i vogntype 7, som er udvidet ny vogntypekategori siden sidste år.

Sidste år havde min vognmand ca. ½ år til at etablere udbuddet gældende fra 1. marts sidste år. Nu har han 1½ måned til at nedlukke 39 vogne på Fyn og etablerer de 30 biler i Jylland inklusive chauffører, da vi chauffører fra Fyn, ikke forventes at køre i Jylland, fordi det koster ekstra i løn, hvis chauffører og biler skal transporteres frem og tilbage imellem Jylland og Fyn, hvor vi er bosiddende.

Det vil sige, at vognmænd betaler selv etablering af nye udbudskrav med løndumpede priser.

Det vil også sige, at vognmænd er nødt til at byde ind på variable kørsler, når de taber vogne i nye garantiudbud til andre vognmænd. I garantiudbud med opstart 01.11.20 tabte min vognmand som sagt 39 vogne på Fyn, så nu skal han finde variabelt arbejde til 39 chauffører på Fyn.

Som skrevet øverst er variabelt udbud skrottet, og det vides ikke, hvornår nyt variabelt udbud har deadlines for bud og godkendelse, så det vides ikke, hvornår vi chauffører kan få besked om, hvad vi så skal, lige om lidt, præcist 20 dage fra dags dato.

Desuden er garantivognløb på Fyn jo også tabt til blandt andet vognmænd fra Sjælland, Region Hovedstaden, hvor der er masser af arbejde samt Jylland, der også formodes at have meget arbejde på alle sygehusene derovre. Fyn har overvejende kun OUH Odense som stort sygehus med underafdeling OUH Svendborg.

Min vognmand har eget værksted i Odense, så heraf skal de fleste biler fremadrettet også transporteres fra Jylland til Fyn under reparationer af biler, trappetjenere, sæder, lifte, etc., så det bliver vanskeligere at have biler klar og heraf stå til rådighed for Sydtrafik og Midttrafik.

Manglende lovgivning i forhold til vognmænd.

Der mangler lovgivning for, hvornår udbud kan udbydes, hvem der kan byde på dem, hvor lang tid man skal have til at etablere udbudsaftaler og sikring af chaufførstab.

Igen mangler der lovgivning for at vognmænd fra Sjælland og Jylland kan byde på udbud i Fynbus.

Der mangler ligeledes lovgivning for, hvilke krav trafikskaber kan stille til vognmænd, når trafikskaber vælger at have vognmænd fra andre regioner kørende i egne udbud i forhold til at have biler klar, når de skal repareres, synes, etc., ved store afstande imellem vognmandsvirksomhed og vognløbs hjemzone, altså hvor bilen skal opholde sig i vognløbsåbningstiden.

Pris og løndumping - praksiseksempler set ud fra flexkørsel chauffører.

Det nye garantiudbud FG7 2020 er synligt valgt ud fra billigste vognmandsfirmaer med laveste timepris for flexkørsel frem for sikker kørsel og go' kundeservice samt know how i forhold til, hvad arbejdsopgaverne er.

Eksempel trappemaskine.

Ca. 50 chauffører skulle sætte os ind i og stå med ansvaret for kunder i kørestole på henholdsvis en larvefods og en tohjuls trappemaskine med kunde- og stolvægt på max. 200 kg pr. 01.03.19. Der var mange chauffører, der ikke vejende 200 kg. som modvægt, heller ikke jeg gør det. Heraf var der en del, som ikke kunne bestride opgaven, og der var ikke nok vogne, uden trappemaskiner, så flere chauffører rejste. Samtidigt fik vores vognmand boder fra flex, når trappemaskineordre ikke kunne køres, selvom kørslen ville have været uansvarlig og usikker.

Jeg har prøvet at stå med larvefodstrappemaskine, som ikke kan køre på andet end lige trappetrin, ude hos en kunde med 3 buede trappetrin. Her var det så ok at afvise ordren

pga. larvefods ikke forventes at kunne køre på buede trappetrin. Så blev der bestil en anden chauffør. Der kom en chauffør af anden etnisk herkomst fra andet vognmandsfirma med 2hjuls trappemaskine ud. Han brugte imidlertid ikke 2hjuls trappemaskine, men trak selv kunde og stol baglæns op ad trinnene, hvilket betød at kunden fik alle 3 bump fra hvert trin op igennem ryggen. Sådan løses trappemaskiner også, når chauffører af anden etnisk herkomst absolut intet ved om trappemaskine regler eller arbejdsmiljøregler for chauffører. Nok fordi de enten ikke har set, læst, forstår eller går op i at passe på kunden eller dem selv.

Har faktisk oplevet dette to gange med to forskellige kunder og chauffører. Problemet er, at larvefods er lang mere sikker at bruge, fordi foden bærer alt for chaufføren, undtagen, når kunde, stol og maskine på max. 200 kg. skal vippes ned eller op på øverste trin.

Nyt udbud garanti og variabel kørsel.

Med det nye udbud pr. 01.11.20 er vi mange chauffører, sådan ca. 37 - 39, der skal køre ren variabel kørsel pr. 01.11.20, hvis vi vil blive i vores nuværende vognmandsfirma. Det betyder også, at hvis man vil køre garantivognløb, hvor man er sikret timeløn, hvis man har et vognløb, der kører min. 37 timer om ugen, ja så skal man søge hen i et andet vognmandsfirma med garantivognløb.

Man kunne godt forstille sig, at ex. vognmandskæden, der overvejende består af vognmænd af anden etnisk herkomst end dansk med chaufføransatte, også af anden etnisk herkomst, nok ikke ansætter etniske danske chauffører. Se mere om det i mit andet dokument <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/480/index.htm>.

Det betyder også, at hvis andre vognmænd ikke vil ansætte chauffører, fra ex. min vognmænd, ja så er man arbejdsløs, fordi det nok er utopi at tro, at ex. min vognmand kan køre med 39 variable biler pr. 01.11.20 og to år frem. Det er nok ikke sandsynligt, at der er nok flexture til, at vi alle kan overleve på det.

Man kan også sige, at i stedet for de ca. 30 timers garanti + 15 timers variable ture oveni, som jeg pt. kører, ja, så skal jeg så nu ud i at holde stille og vente endnu længere på ture,

for at kunne oppebærer en timeløn på 148 kr. i timen minus 4% til tvungen pensionsopsparing. Dvs. jeg får 45 + vente på ture timer, samtidigt med at arbejdstilsynet kontrollerer os for max. 48 timers arbejdsuge ellers får vi bøder, helt modstridende...

De chauffører, der er vant til at køre med trappemaskiner, skal nu enten finde andet arbejde hos ny vognmand med trappemaskine i garantibiler eller andre chauffører skal oplæres i trappemaskiner, hvilket tager tid samt kan sproglige barrierer være problematiske, når brugsanvisninger til ex. trappetjenere skal læses og forstås. Prøv selv at læse dem til de to anviste trappemaskiner. Scala Mobil eller 2hjuls er i A5 størrelse med minibogstaver. Larbvefods er kun på tysk, så man skal kunne læse og forstå tysk, for at kunne betjene larvefods korrekt. Så Fynbus får igen chauffører, der ikke er sikre i kørsel med trappemaskiner, i stedet for at have fortsat med at bruge nuværende chauffører, der har styr på at bruge dem, efter at have kørt med dem siden 1. marts 2019.

Eksempel omvendt kørestol.

Jeg kommer sammen med en kunde gående på OUH Odense og kan se anden chauffør, af anden etnisk herkomst, udenfor vinduer ved hovedindgang OUH, som er i gang med at lifte kørestolskunde op i bilen, hvor stolen holder modsat på liften. Chaufføren står altså selv ind mod bilen med kunde yderst på liften i kørestolen.

Jeg siger til min egen kunde i kørestol, at det ser da farligt ud, hvilket han samtykker. Så ude af svingdør siger jeg til egen kunde, at jeg altså er nødt til at gøre noget ved det, fordi det kan være farligt, hvilket er ok.

Går til bil med chauffør og kørestolsbruger samt hans kone stående på fliserne. Spørger chauffør om han er ny, og det er han. Så siger jeg det er farligt at lifte omvendt op, fordi han ikke holder kunden, hvis stolen triller udover kanten.

Jeg viser så, hvordan han skal gøre. Kunde siger, at problemet var klappen yderst, der ikke ville gå ned.

Den har jeg så vist kan klappes ned ved at træde på liften. Tænker bagefter, hvordan han så har fået kørestol den forkerte vej op på liften og undrer mig over hans svar. Da jeg har

vist indtil stol og kunde er rigtigt oppe ved bilgulv, så mener ny chauffør godt, at han selv kan resten, altså bl.a. bespænde kundestol og kunde rigtigt og er faktisk sur på mig. Jeg er jo også bare kvinde, men dansk.

Jeg tænker dog bagefter, gad vide, hvordan det mon gik med bespændingen af kunde. Så her var der synligt bevis på, at undervisningen på chaufføruddannelsen sandelig ikke er god nok og kursister ikke har tid nok til at lære det væsentligste, så man kan udføre sikkert chaufførarbejde med hjælpemidler efter endt BAB 1-3 uddannelse.

Kundeudtalelser.

I forhold til kunders udtalelser i bilerne, hvor nogle kunder gerne vil have, at vi ringer ind og klager for dem, og andre ikke ønsker at klage over andre chauffører, selvom de er meget trætte af og rystet over det, der foregår under kørsler, og sikkerhedsmæssigt ikke er forsvarligt.

Flere kundeklageeksempler ses i mit andet dokument

<https://www.ft.dk/samling/20191/almdele/TRU/bilag/480/index.htm>.

Nogle kunder er simpelthen bange for at klage, fordi chaufføren, som de klager over, så kan regne ud, at det var dem der klagede. De er bange for at blive lige så dårligt eller dårligere behandlet ved næste afhentning af samme chauffør af anden etnisk herkomst.

Vognkontroller.

Så har Fynbus for nyligt indført også at spørge chauffører om arbejdsvilkår hos vognmand under vognkontroller.

Jeg synes initiativet er godt, blot synes jeg ikke det skal ligge i forbindelse med en vognkontrol. Det må da være arbejdstilsynets opgave, og ikke Trafikselskaber.

Lige præcis nu overgår vi til nyt udbud pr. 01.11.20, hvor variabel kørsel er trukket tilbage til genudbud, så det ikke vides for nogen, hvad variable biler skal efter 01.11.20, og vi altså

ikke ved her pr.11.10.20, om vi har arbejde. Vi ved dog helt sikkert, os 37 - 39 chauffører hos min vognmand på Fyn, at vi ikke ved, hvad vi har af arbejde om 20 dage.

Det betyder også, at vi er mange, der skal finde andet job eller godtage at køre variabel frem for fast job med fast indtægt. Så både for min vognmand og mit vedkommende. får jeg faktisk lidt dårlig smag i munden, både på grund af situationen, og generelt, hvis jeg skal hælde ham ud til vognkontroller.

Det er suverænt borgmestrene, som toppen i Trafikselskaber, der sætter vilkår for alle os vognmænd og chauffører, når vi agerer disponible og servicemindet ansat for flexkørsel og udfører ordre.

Så det må vel være borgmestrene, der skal arbejdsgodkendes, og ikke os, der bare parere ordre.

Man sætter chauffører som lus i en klemme, da vi jo selv har godkendt at ville arbejde under de givne arbejdsvilkår eller ej.

Manglende lovgivning i forhold til chaufførkørsler.

Der mangler lovgivning for anvendelse af chaufførkvalifikationer i vurdering af bud på udbud samt for sikker kørsel med kunder og hjælpemidler og øgede krav til at kunne samtale og forstå dansk tale og skrift.

Der mangler lovgivning for hvornår vognmænd og chauffører senest skal have at vide, hvad der skal køres i nye udbud, så man ved, om man har arbejde eller ej i så god tid, at man har mulighed for at søge andet arbejde før udløb af ens nuværende flexchauffør job.

Der mangler mere tid til at tage chaufførkort, så man kan anvende de kravmæssige hjælpemidler i flexkørsel korrekt inden man starter i job og retningslinjer for sikker transport med hjælpemidler.

Der mangler simpelthen kundeundersøgelser for flexkørsel, så kunder kan være anonyme, chauffører får at vide, når de skal stramme op, samt oplysning, betydning og indhold i god kundeservice.

Der mangler arbejdsmiljøundersøgelser, som gerne skulle udføres af arbejdsmiljøtilsynet af chauffører.

Manglende lovgivning for flexkørsel - samlet opsummering.

Der mangler lovgivning for mindste udbuds timepris pr. vogn.

Desuden mangler der lovgivning for, hvad der kan pålægges chauffører at udføre alene, og hvornår der skal være to på til opgaveudførsler samt afklaring af sikkerhedsmæssige krav for arbejdsvilkår under opgaveudførelser generelt.

Der mangler lovgivning, så man ikke har opdeling af vogne i garanti og variable, for at alle ved, hvad man kan regne med at have af indtægt, både vognmænd og chauffører.

Desuden mangler der lovgivning, så udbud skal gælde for den periode de er udbudt i, og altså ikke lige kan afbrydes midt i en udbudsperiode.

Der mangler lovgivning for, at områder med mindre arbejdsmuligheder ikke overtages af godkendte udbudstagere fra rigere områder i DK, hvor vognmænd har større kapital.

Regioner og kommuner skal slet ikke kunne godkende udbudstagere fra andre regioner, så er der nok arbejde til alle, alle steder.

Udbudspriser skal være synlige, under udbudsperioden, inden det godkendes, hvis man overhovedet skal have udbudspolitik for offentlig flextrafik samt som nævnt skal den beregnede mindste timepris bruges som mindstekrav for vognpriser.

Der kunne med fordel også anvendes en procentvis fordeling af vogne til givne vognmænd, der byder ind på opgaver, så man ikke kan udelukke en vognmand i en given region efter for godt befindende, men alene udelukke, hvis man ikke lever op til lovkrav om sikker kørsel via vognkontroller (definitioner og lovgivning for kontrolindhold mangler) og go' kundeservice, der fuldstændigt mangler at blive beskrevet og lovgivet.

Det er simpelthen usmageligt at trafiksekskabers bestyrelser kan misbruge udbudsloven til alene at tænke billigste vognpriser, og overhovedet ikke inddrage forskel i chaufførkvalifikation. Det gør man modsat ved al anden offentlig ansættelse.

Der mangler lovgivning for, hvornår udbud kan udbydes, hvem der kan byde på dem, hvor lang tid man skal have til at etablere udbudsaftaler og sikring af chaufførstab.

Igen mangler der lovgivning for at vognmænd fra Sjælland og Jylland kan byde på udbud i Fynbus.

Der mangler ligeledes lovgivning for, hvilke krav trafikskaber kan stille til vognmænd, når trafikskaber vælger at have vognmænd fra andre regioner kørende i egne udbud i forhold til at have biler klar, når de skal repareres, synes, etc., ved store afstande imellem vognmandsvirksomhed og vognløbs hjemzone, altså hvor bilen skal opholde sig i vognløbsåbningstiden.

Der mangler lovgivning for anvendelse af chaufførkvalifikationer i vurdering af bud på udbud samt for sikker kørsel med kunder og hjælpemidler og øgede krav til at kunne samtale og forstå dansk tale og skrift.

Der mangler lovgivning for hvornår vognmænd og chauffører senest skal have at vide, hvad der skal køres i nye udbud, så man ved, om man har arbejde eller ej i så god tid, at man har mulighed for at søge andet arbejde før udløb af ens nuværende flexchauffør job.

Der mangler mere tid til at tage chaufførkort, så man kan anvende de kravmæssige hjælpemidler i flexkørsel korrekt inden man starter i job og retningslinjer for sikker transport med hjælpemidler.

Der mangler simpelthen kundeundersøgelser for flexkørsel, så kunder kan være anonyme, chauffører får at vide, når de skal stramme op, samt oplysning, betydning og indhold i god kundeservice.

Der mangler arbejdsmiljøundersøgelser, som gerne skulle udføres af arbejdsmiljøtilsynet af chauffører.

Måske mangler der tilførsel af ekstra penge til trafikskaber i forhold til coronakrisen?

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

Mvh. Birgitte Volkert,

flexchauffør, lærer samt pædagog og heraf stort kendskab til offentligt arbejde og lovgivning for pædagog- og lærerområderne.