

BESPARELSER PÅ SERVICETRAFIK RAMMER CHAUFFØRER OG PASSAGERERS SIKKERHED

Social dumping, lovovertrædelser og liberalisering af servicetrafik er i dag hverdagskost ved kørsel af offentlig servicetrafik for trafikselskaberne. Urimelig lav løn og alt for mange arbejdstimer rammer chaufførernes arbejdsvilkår og passagerernes sikkerhed.

Politikkerne er så forhåbende på at få kørslen så billigt som muligt, at de bevidst overser de forhold, chaufførerne udsættes for.

Når trafikselskaberne accepterer tilbud, på kørsel til kr. 215,00 - 240,00 pr. time, har de ikke fulgt udbudslovens mulighed for kontrolberegning, om de tilbudte priser er realistiske.

Her vender trafikselskabernes daglige ledelse og ikke mindst repræsentantskabet siden til og higer efter en så billig løsning som muligt.

Som det skete i region syd omkring Bios, glemmer de at iværksætte kontrolforanstaltninger overfor de givne bud.

Frustrationerne er forståeligt nok store blandt de vognmænd, som byder ind på opgaverne med realistiske priser på over kr. 300,00 pr. køretime for at kunne betale overenskomstmæssig løn samt for at vedligeholde vognparken.

I sidste ende er det chaufførerne, der trækker det korteste strå.

Mange konstellationer omkring løn, for eksempel med en provisionsafregning på 47% af den indkørte pris, som vognmanden afregnes med, er ikke i orden.

Når trafikselskabet således betaler kr. 215,00 pr køretime, får chaufføren kr. 101,05 pr. time.

Ikke en løn som kan matches til højeste dagpengesats i tilfælde af arbejdsløshed.

Så ikke nok med, at der køres til en urimelig lav løn i dagligdagen, men chaufførerne bliver dobbelt ramt ved ledighed.

Er det fair overfor borgerne i regionen.

Hvad vil politikkerne sige til, at få beskåret deres løn og honorar, fordi "regionen" ønsker den billigste løsning?

For mange af chaufførerne er det ikke kun den lave løn, som er problemet.

Mange af vognmændene sender deres ansatte afsted på vagter mellem 14 og 18 timer i døgnet.

Chaufførerne skal glemme:

Alt om arbejdsmiljø.

Alt om EU's generelle arbejdstidsdirektiv.

Alt om et anstændigt liv.

Nej, blot du kan levere din arbejdskraft i op til 18 timer til en ussel løn, så er du inde i varmen.

Hvis du efter en periode vælger at sige fra, kommer regningen.

Chaufføren har kørt 5 dage om uge, 18 timer pr. dag, UPS! Bad luck! Det er jo lige pludselig 90 timer om ugen.

Jamen hov! Det svarer til 53 overarbejdstimer, disse skal afspadseres inden du kan få understøttelse.

Så "et fedt job med 90 timer til 101,05 i alt kr. 9.135,00, som så "lige" skal række til 2,5 uge, så er lønnen ikke så fed længere.

Omregnet bliver lønnen kr. 3.654,00 pr. uge, svarende til en månedsløn på kr. 15.834,00.

Ingen overtidsbetaling eller pension.

Chaufførerne oplever at gives der hverken er overtidsbetaling, pension eller særlig opsparing på deres lønsedler.

Kun, den lovpligtige indbetaling af feriepenge.

Sammenlign dette med "den berømte ufaglærte kasseassistent". Her er den overenskomstsmæssige mindsteløn kr. 18.024,00 for 37 timer om ugen.

Det kan være, at 3F til næste folketingsvalg, - regions eller kommunalvalg, skal levere "det tunge skyts" til kandidaterne.

Skal I bruge lønniveauet som målestok så brug fleks-chaufførens løn. Så vil alt kunne lade sig gøre.

Siden 1899 har fagbevægelsen og arbejdsgiverforeningen arbejdet på at få trygge og stabile rammer på arbejdsmarkedet.

Hvornår vågner vores regions- og kommunalpolitikere op og tager ansvar?

Hvorfor skal de besparelser de vinder ved lave bud, betales af chaufførerne.

Med lange arbejdstider og den forrykning af pensionsalderen som Regeringen foreslår, opnår disse chauffører aldrig at komme på pension.

De er slidt op inden da.

MEN selvfølgelig, det er jo også en måde at spare penge på.

Hvis målet var en samlet besparelse så ryk pensionsalderen. Alt for mange når at kollapse inden da.

Med fair-transport-konceptet fra 3F, kan der drages paralleller til persontransport området.

Mange vognmænd er organiseret og har overenskomst med 3F.

Problemet opstår med de uorganiserede vognmænd, hvor der køres "efter for godt befindende".

Eller vognmænd, som kører under Krifa overenskomst, hvor arbejde op til 42 timer IKKE honoreres med overtidbetaling.

Det er ofte disse vognmænd som har meget lange arbejdsdage til deres chauffører.

3F er i besiddelse af fakta om 17 vogne i et firma, som har over 48 timer i gennemsnit pr. uge for en periode på 17 uger.

Med nogle arbejdsdage på op til 19 timer, overholdes ingen regler fra EU's arbejdstidsdirektiv.

Skal vi, som borger i Regionen, stiltiende acceptere, at der udelukkende tænkes i ussel mammon?

Bare prisen på udbuddet er så lavt som muligt, kan ledelsen af trafikselskabet fremvise, at de, har lavet en besparelse på X antal millioner pr. år.

Hvad med næste gang kørslen bliver udbudt?

Skal prisen for at vinde så længere ned?

Det er skruen uden ende. Allerede nu ligger den gennemsnitlige timeløn på flekskørsel langt under mindste lønnen. Hvorfor bliver vognmændene ved med at byde så urealistisk?

Tænk jer om. Snart kan I heller ikke følge med ned i pris. Hvad bliver der så tilbage?

Bliver det vognmænd fra de nye EU lande som byder ind?

Bliver det en løsning med "import" af arbejdskraft, som kan være her i 6 mdr. for derefter at blive fragtet hjem og ombyttet med andre chauffører?

"Løsarbejdere", der på denne måde fragtes "til det rige Norden", er ikke sikret, som chaufførerne under 3F overenskomster.

Med chauffører der har arbejdsdage på op til 19 timer, er sikkerheden for transporten sat ud af drift.

Vil du synes om at få fragtet et familiemedlem til hospital med chauffører, som har passeret den 14'ende arbejdstime?

Nej vel!

Ikke nok med, at der er lange arbejdsdage, men lønnen afspejler ikke den reelle forbrugte tid.

Det er tid til at sige stop for den kyniske måde vognmændene "misbruger" chaufførerne uden samtidig at betale for den reelle arbejdstid.

Hvis vi ønsker muligheden for en fair persontransport, må vi også ønske en fair betaling.

Regionen skal ikke kasse-tænke og finde besparelse på flexkørslen hvor det udelukkende er chaufførerne, der er den tabende part.

Som det nyeste i branchen er selskaberne efter anmeldelse af blokade og efter oplysninger om brud på EU's generelle arbejdstidsdirektiv med kørsel på over 48 timer om ugen, begynder vognmændene at være kreative.

De leaser vognparken ud til chaufførerne og samtidig oprettes selvstændige cvr-numre på hver chauffør. Fra at være ansat bliver chaufførerne "lige pludselig selvstændige" vognmænd. Hermed undgår "moder-firmaet" at skulle betale feriepenge, pension og løn under sygdom.

De selvstændige vognmænd kan således afregnes med en betydeligt lavere afregning end tidligere, medens moderselskabet modtager leasing-gebyr.

Den eneste, der tjener ved denne konstellation, er moderselskabet.

Problematikken ved denne opbygning er dels, at hver enkelt selvstændige chauffør ikke har persontransporttilladelse og dels, at det tildelte udbud faktisk angiver, at der ikke må være underleverandør til udbuddet.

Midttrafik, som er udbyder, forfølger ikke sin forpligtigelse med kontrol af opbygningen.

Vi må som fagpolitisk forening kræve, at Midttrafik overholder sine forpligtigelser overfor givne udbud og reelt sørger for, at betingelserne i udbuddet ikke bliver udvandet udelukkende med det formål at få så billig kørsel som muligt.

Igen er det chaufførerne, der må betale for Midttrafiks higen efter det billigste bud.

Pris og kvalitet følges som regel ad.

Lav pris – lav sikkerhed.

Arbejdsgruppen i 3 F Region Midt.

Bo Lindtner Lundt

Faglig sekretær

3F Bjerringbro & Omegn

Kildesvinget 4

8850 Bjerringbro

70300924

Mail.: bo.lundt@3f.dk