

Notat vedr. kontrol-metode

De pågældende virksomheder har mange vogne kørende for Flextrafik (fællesbetegnelse for trafikelskabernes håndtering af individuel persontransport) – langt flere end de i anmeldelsen anførte, idet selskaberne har aftaler med andre af regionernes trafikelskaber i Danmark.

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.

Kørslen foregår således: Der udsendes hver dag ved starten et vognforløb til den pågældende vogn, med en startadresse og en slutadresse for den første tur. Kort tid før afslutningen af denne tur meddeler chaufføren, at han er ved at være klar, og den næste tur udlæses. Således fortsætter dagen indtil sidste tur udsendes.

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 Trafikelskabet. 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 bør 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 forskudttid, 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 "afspadses" 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 varet 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?

Odense Taxa kører ligeledes med 14 garantibiler. Selskabets chauffører 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 maximalt tilladte gennemsnitlige ugentlige arbejdstid. Derfor er der ansat 30% flere fuldtidsansatte 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)

Vi står gerne til rådighed med yderligere oplysninger, såfremt det måtte blive nødvendigt.