



UNFAIR KONKURRENCE

Vognmand missede ordre til konkurrent, der snyder chauffører

Ejer af Røde Kro Kurér A/S missede en underentreprise om kørsel i en hel landsdel til LSP, som 3F foreløbig har kørt 25 faglige sager imod om snyd med løn og udnyttelse af chaufførerne.

Vognmand i Røde Kro synes, det er svært at konkurrere mod kolleger, der snyder på vægten.

privat

SOCIAL DUMPING

noc@arbejderen.dk

Konkurrencen er hård i transportbranchen, og der er alt for mange brodne kar. Det mener Thomas Jensen, der har været i branchen i 20 år og ejer Røde Kro Kurér A/S.

Han har selv på den hårde måde oplevet, hvad det betyder, når konkurrenter snyder på vægten og derfor kan underbyde ham i opgaver med kurer- og pakkekørsel og andre transportopgaver i ind- og udland.

– Jeg får mange forespørgsler på ture, som vi ikke får, fordi nogen er billigere, siger Thomas Jensen til Arbejderen.

Konkret har den sønderjyske vognmand oplevet at misse en underentreprise om kørsel i en hel landsdel. Den gik i stedet til LSP Logistik Service Partner ApS (LSP), der, som Arbejderen har beskrevet, snyder chauffører på stribe.

25 FAGLIGE SAGER OM LØSNSYD

LSP blev stiftet i juli 2017 og har rundt regnet 100 chauffører ansat. På den re-

lativ korte tid har firmaet formået at opbygge et blakket ry i lokale 3F-afdelinger og forbundets Transportgruppe for systematisk løndumping og fusk.

“ Det er klart, at jeg ikke kan konkurrere med sådan en vognmand, når jeg betaler mine chauffører timeløn efter overenskomsten, indbetaler pension, feriepenge og sociale ydelser. ”

THOMAS JENSEN,
RØDEKRO KURÉRA/S

3F har rejst ikke mindre end 25 faglige sager mod firmaet, der har kostet LSP en efterbetaling på knap 800.000

kroner. Dertil skal lægges alle de sager, der ikke er blevet rejst, fordi de chauffører, der har henvendt sig i fagforeningen om lønsnyd, ikke har været medlemmer – og endelig sager, som ganske enkelt bliver tiet ihjel.

– Det er klart, at jeg ikke kan konkurrere med sådan en vognmand, når jeg betaler mine chauffører timeløn efter overenskomsten, indbetaler pension, feriepenge og sociale ydelser og dertil har udgifter til forsikringer, drift og vedligehold af vognparken, siger Thomas Jensen.

Transportbranchen bliver således presset af firmaer, der, selvom de har både overenskomst og medlemskab af arbejdsgiverorganisationen DI i orden, snyder deres chauffører. Men branchen lider også under unfair konkurrence fra ”falske vognmænd” – altså reelt chauffører, der lader sig ansætte, som om de var vognmænd.

FALSKE VOGNMÆND

Thomas Jensen forklarer:

– Jeg har 40 biler og 40 ansatte. Hvis jeg fyrede dem alle og i stedet hyrede dem som selvstændige, så skulle jeg

udelukkende betale afregning, og så skulle de selv stå for resten. I flere tilfælde bliver chaufføren hyret ind som ”falsk” vognmand til at køre i en af bestillingskontorets biler og skal bruge deres aftaler på brændstof, telefon med mere, men slipper for alle øvrige udgifter.

Thomas Jensen undrer sig over, at et firma som LSP i årevis kan fortsætte med at drive forretning, når det foregår gennem grov udnyttelse og underbetaling af chaufførerne, som eksempelvis Simas Olišauskas fra Litauen har fortalt om til Arbejderen.

– LSP kan åbenbart gøre, som det passer dem, men virksomheden har overenskomst og er medlem af Dansk Industri (DI), så jeg synes jo, at både 3F og DI har et ansvar for at ”rydde op”. Hvorfor skal alle andre overholde reglerne, når LSP ikke skal, spørger vognmanden og fortsætter:

– 3F må da kontrollere, at de overholder overenskomsten, og DI har da også en opgave i at tale med store bogstaver over for deres medlem. I yderste konsekvens må det resultere i en eksklusion af DI.

3F REAGERER VED SNYDI BRANCHEN

De problemer i transportbranchen, som Thomas Jensen peger på, er velkendte i 3F.

– Vi hører af og til vognmænd give udtryk for, at de har mistet deres kørsel til anden side, og at den pris, der er budt fra anden side, ikke kan dække de faste udgifter til løn med videre, hvis der skal betales overenskomstmæssig løn, udtaler Kim René Busch, forhandlingssekretær i 3F’s Transportgruppe, til Arbejderen.

Han forsikrer, at 3F altid reagerer, når

de hører om snyd i branchen. Gælder det virksomheder med overenskomst, så har forbundet mulighed for at gennemføre lønkontrol.

Det sker også, at 3F får henvendelser fra virksomhedsejere, der bliver forarget og føler sig trådt på af kolleger. Det sker typisk, når en chauffør bliver ansat ”i en seriøs” virksomhed:

– Det kan være, at lønnen er kommet på tale, fordi chaufføren pludselig tjener meget mere for færre timer, og chaufføren fortæller så den nye arbejdsgiver, hvad han fik i løn ved den tidligere arbejdsgiver.

– Når det sker, undersøger vi det, der kan undersøges, og handler ud fra, hvilken situation vi så står i. For os er fair transport altafgørende. Vi vil derfor gøre alt, hvad der er i vores magt, til at sikre lige vilkår – og her taler jeg i første omgang om lønnen.

3F’s Transportgruppe har aktuelt to faglige sager kørende mod LSP, der begynder afventer mæglingssmøde. Kan parterne ikke nå til enighed på mæglingssmødet, sendes sagen videre til behandling i det fagretlige system.

SVARFRADI

Arbejderen har spurgt arbejdsgiverorganisationen DI, hvordan de – med afsæt i det konkrete eksempel med LSP – forholder sig til medlemsvirksomheder, der gentagne gange tages i at bryde overenskomsten, og hvad DI gør for at kontrollere, om medlemmerne følger overenskomsten. Arbejderen vil også gerne vide, om DI får henvendelser fra vognmandsmedlemmer, der oplever at blive udkonkurreret af firmaer a la LSP, som jo også er medlem af DI, og hvad DI måtte foretage sig på baggrund af den slags henvendelser?

”DI/ATL kan desværre ikke kommentere på en konkret sag, som kører i det

fagretlige system”, lyder det indledningsvis i en svarmail.

Direktør i ATL-Transportens Arbejdsgivere Lars William Wesch har denne overordnede kommentar:

– Overenskomsten skal overholdes. Den er med til at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for de ansatte og lige konkurrencevilkår mellem virksomhederne. En gang i mellem opstår der tvivl om, hvordan overenskomsten skal fortolkes, eller om den er blevet overholdt i en konkret sag – for eksempel om en ansat har fået den rette betaling. I de tilfælde vil det fagretlige system hurtigt og effektivt tage sig af sagen.

Arbejderen har forsøgt en ekstra gang at gentage spørgsmålene med henvisning til, at DI ikke skal forholde sig til den navngivne virksomhed, men svare på, hvad arbejdsgiverorganisationen gør ved en medlemsvirksomhed, der gentagne gange bryder overenskomsten, regler om arbejdstid med mere.

DI forsikrer, at de altid rådgiver deres medlemmer om at overholde den overenskomst, som DI har indgået på vegne af dem. Og så mener DI, at det er op til fagbevægelsen, i det her tilfælde 3F, at rejse sager, hvis de mener, at overenskomsten ikke er blevet overholdt.

HVAD SIGER LSP OM BESKYLDNINGERNE

Det er ikke lykkedes Arbejderen at få manden bag LSP Logitisk Service Partner ApS, Menzür Eminovski, i tale. Han ejer 80 procent af vognmandsfirmaet, mens direktør Arzi Abus ejer 20 procent. Sidstnævnte henviser til advokat Klaus E. Henriques for svar vedrørende firmaet.

Arbejderen har spurgt advokaten,

**Læs resten af artiklen på
arbejderen.dk**

ABONNÉR NU!

kun 100 kr om måneden



arbejderen.dk/abo

Fordi det ikke er lige meget, hvor du læser dine nyheder