

STOLSTOLLARNA – FÖLJETONGEN FORTSÄTTER

I förra *Kvasten* berättade vi om hur företaget tagit bort stolarna på Cal-line och några andra ställen efter att den nye chefen Varela sett folk sitta på dem. Frågan har nu gått ett par varv till.

Eftersom vi enligt Arbetsmiljöverket har rätt att växla mellan sittande och stående tog Metalls skyddsorganisation upp frågan, det gick så långt att huvudskyddsombudet för hela Volvo Göteborg var tvungen att prata med fabriksledningen om denna lilla detalj. Även om det ännu när detta skrivs inte finns några stolar på Cal-line har företaget backat ett halvt steg. Det kommer att sättas upp ett antal klaffstolar på banan, små väggfasta plattor som fälls upp när ingen sitter på dem. På så sätt anser företaget att de uppfyllt Arbetsmiljöverkets krav om möjlighet att vila ben och fötter. Det är bra men egentligen gör det hela den löjliga historien ännu löjligare. Istället för att helt enkelt ställa tillbaka de gamla fungerande stolarna som folk var nöjda med ska det nu köpas in och monteras nya stolar som inte är särskilt bra att sitta på. Att det kostar extra pengar verkar inte spela någon roll. Och tydligen är det ändå OK att vi sitter ner när vi har möjlighet. Det viktiga för cheferna verkar vara att vi sitter obekvämt...

”Designed Around You” gäller uppenbarligen inte i fabriken.

SITTPLATSER OCH LACKSKADOR

För ett tag sedan gick ledningen ut med information om lackskador och hur mycket de kostade. En av de saker de förmanade oss om var att inte sitta på bilarnas trösklar när det var stopp på banan. Och, kära fabriksledning, om någon sätter sig på en tröskel, vad tror ni då att det beror på? Är det för att det är så bekvämt att sitta där? Har ni provat? Eller kan det vara för att det inte finns någon annan plats att sitta på eftersom någon (gissa vem?) tagit bort de stolar som är avsedda att sitta på?

Fundera lite grand på det, kära fabriksledning, och meddela gärna vad ni kommer fram till.

.....
Många har frågat hur företaget egentligen motiverar att de tog bort stolarna utan att få något svar. Genom några av våra hemliga källor har *Kvasten* lyckats få svaret på frågan. Vi återger här företagets motivering till beslutet i sin helhet:
”

”

Stolhistorien visar att många av våra chefer har en hel del att lära om det där med att vara chef. Som tur är har *Kvasten* gjort en enkel handledning i konsten att vara chef, *KVASTENS CHEFSSKOLA*, som vi publicerade för något år sedan. De fyra lektionerna finns alla på Facebooksidan ”*Kvastens Utbildningsanstalt*”. Lektionerna kan printas ut och sättas upp på avdelningar där det verkar finnas luckor i chefens utbildning.

Vi vill i detta sammanhang särskilt rekommendera Lektion 2: ”*Vill du ha något måste du ge något*”.

EUP – LÅGA LÖNER OCH FULT SPEL

I förra *Kvasten* publicerade vi ett brev som tog upp skandalen med att Volvo anlitar företaget EUP som inte betalar sina anställda den snittlön som de enligt Bemanningsavtalet har rätt till och som Lernia och Randstad får. Vi fick ett nytt mejl som visar på ännu fler missförhållanden på EUP. Vi publicerar detta brev här.

Tack för att *Kvasten* tar upp hur det fungerar på EUP-industriservice. Jag tror att ALLA här är rädda för vår chef, en tyrann som har helt egna regler vad det gäller det mesta. Kanske är det därför som ingen på EUP-industriservice tagit denna fajten på allvar. ALLA är helt enkelt rädda för vår chef. Företaget använder kontraktsanställningar år efter år, trots att man inte får lov att göra så. Detta gäller alla anställda som jag vet om. Man får kontrakt efter kontrakt hela tiden.

Lönerna vi har är långt ifrån övriga företag här inne på Volvo. Det lägsta jag känner till är 123 kronor i timmen vilket då ska jämföras med Lernia som har ungefär 175 kronor. Enligt EUP beror detta på att vi inte får göra Volvos jobb som till exempel montering. Vi är inget bemanningsföretag, säger de.

Men vi har personal som gör exakt samma jobb som Lernia, på Gården bland annat. Flera på EUP har jobbat i ett projekt på XC90, dag in och ut med exakt samma uppgifter

som anställda på Lernia och Volvo. Med den lilla skillnaden att lönen var 50 kronor lägre varje timme. Alltså cirks 8000 kr mindre i månaden före skatt.

Fyra-fem personer från EUP-industriservice jobbar nu till exempel på Bonusbanan varje skift med nästan identiska arbetsuppgifter som arbetskamrater från Lernia och Randstad. Men återigen det skiljer runt 50 kronor i timmen. För mig är det helt otroligt egentligen att det är lagligt.

En annan sak som hände senast förra året var att när vi fick lönehöjning så måste det tydligen delas ut en viss pott till samtliga anställda. Det löste man då genom att ge samtliga anställda tre kronor extra i timmen. Alla utom två personer! Dessa två fick istället nio kronor var extra. Det som då gör detta så uppseendeväckande är att båda dessa personer redan hade klart med nya jobb och därför enbart skulle jobba ungefär några månader till på EUP-industriservice. När de slutade försvann också den löneökning de fått. På

Vänd!

Forts. "EUP – Låga löner och fult spel"

så sätt tjänade ju företaget på att lägga ut ökningen på dem.

Det är så mycket som är ruttet så man blir bara less. Jag tror tyvärr inte att det här kommer göra nån som helst skillnad då chefen verkar ha "kryphål" för allting.

Jag är ändå tacksam för att ni tar upp läget på EUP-industriservice i **Kvasten** så att det kommer upp till ytan hur illa det faktiskt är.

EUP-anställd

Det som framgår av detta brev är allvarligt och kan knappast vara okänt för Volvo Personvagnars chefer. De är givetvis ansvariga för att alla som arbetar här har vettiga arbetsvillkor, oavsett om de är anställda eller inhyrda.

Det är också mycket märkligt att EUP har ett avtal med IF Metall som skiljer sig så kraftigt från Bemanningsavtalet. De som är ansvariga på IF Metall borde givetvis omedelbart ta upp frågan med EUP och hävda att EUP är ett bemanningsföretag som ska betala dem de hyr ut enligt Bemanningsavtalet.

Även om Volvo Verkstadsklubb inte organiserar dem som arbetar på EUP är det också hög tid att ställa Volvo till svars för att de använder sig av detta företag. Kommer de undan med att behandla folk på EUP så illa kommer det att drabba även oss som är Volvoanställda.

Kvasten fortsätter mer än gärna att ta upp problemen på EUP men vi kan inte lösa dem. Ska det bli någon ordning behöver ni som arbetar på EUP själva ta tag i saken: prata med varandra, komma överens om krav och hitta sätt att driva dem. Om chefen betar sig så som brevskrivaren säger är det naturligtvis inte lätt men det gör det bara viktigare att uppträda gemensamt. Det är sådant vi har en fackförening till.

Behöver ni hjälp att kontakta varandra kan **Kvasten** kanske hjälpa till som vi gjort tidigare med Lernia.

Kontakta oss gärna: kvastentips@hotmail.com

HÖJD PRESTATION?

Ombalanseringen vecka 17 håller just nu på att förberedas och det är som vanligt viktigt att vi inte sväljer de önskemål som företaget låter Teknik skicka ut utan utgår från våra egna behov. Något som är särskilt viktigt att tänka på är det som kallas **prestation**.

I vårt avtal står det att vi ska jobba i den arbetstakt som kallas 106% MTM. Möjligheten att lägga in en högre prestation än den vanliga på en balans infördes som ett undantag, på ovanliga bilar som skulle ha någon speciell detalj som inte finns på andra bilar.

Med tiden har företaget smugit in ett helt annat sätt att använda detta på. När en balans inte går ihop höjer Teknik helt enkelt prestationen, även på helt normala bilar som går ofta. Ett smygsätt att få oss att jobba hårdare helt enkelt. Det förekommer till och med på balanser som har ergonomiska problem och är bedömda som gula eller röda, det vill säga där företaget egentligen ska göra tvärt om och göra balanserna bättre för montörerna! Alla ökning av prestationen ska tas upp i ASG och där finns det ingen anledning för skyddsombuden att godkänna dem om det inte är sådana extremt ovanliga varianter som det var tänkt för. Särskilt viktigt är det att inget skyddsombud godkänner höjd prestation på balanser där det finns ergonomiska problem.

STRIDEN I HAMNEN

I en del av Göteborgs hamn pågår sedan ett bra tag en hård facklig strid mellan APMT, som ägs av den multinationella danskägda koncernen Maersk och Hamnarbetarförbundets avdelning 4 som organiserar 85 procent av dem som arbetar där. Arbetsgivarna har alltid vägrat att skriva avtal med Hamnarbetarförbundet som står utanför LO, de har istället ett avtal med Transport som organiserar en liten del. Hamn 4:an har ändå i praktiken fungerat som fackförening i hamnen under många år och har tillsammans med Transport haft praktiska diskussioner med arbetsgivarna.

Nu försöker alltså APMT göra slut på detta. Det har lett till en hård strid där Hamn 4:an försvarat sådant som är självklart på de flesta andra ställen: att fritt få utse fackliga representanter och besluta om hur den egna organisationen ska verka, att arbetsgivaren ska följa arbetsmiljölagen och respektera de skyddsombud som utsetts och så vidare.

I förra veckan gick företaget med på att träffa Hamn 4:an och deras internationella organisation efter att hamnarbetare i flera länder hotat med sympatiåtgärder. Hamn 4:an ställde därför in de stridsåtgärder de varslat om. Tyvärr visade det sig att företaget vägrade att diskutera några som helst sakfrågor. Istället har de bara informerat om nya scheman, nya arbetssätt och sagt att de ska göra sig av med anställda och att färre personer ska göra samma jobb. De har inte ens slutit något avtal med Transport om detta utan driver ensidigt igenom de nya reglerna.

Hamn 4:an ger sig dock inte. Tvärtom trappas nu striden upp och de har bra stöd. I förra veckan var hamnarbetare från nio länder i Göteborg för att planera och på Hamn 4:ans medlemsmöte beslutades sedan hur de skulle gå vidare. Hamn arbetarförbundet är nämligen en fackförening där medlemmarna bestämmer, vilket stör arbetsgivarna.

Arbetsgivare och politiska partier har varit ute i debatten och pratat om att det behövs lagar som hindrar fackföreningar att strejka. Skulle sådana lagar införas vore det ett hårt slag mot allt fackligt arbete i landet. Fackföreningens makt bygger alltid i grund och botten på vår förmåga att strejka, även om många inte låtsas om det. Den strid som pågår i Göteborgshamn gäller därför alla arbetare.

Lars Henriksson

PARKERINGSPROBLEMEN

På grund av det pågående kaoset vid parkeringarna på fabriken framsida har fler börjat ställa sig på baksidan, vid TX-porten. En av **Kvastens** läsare berättade att det nu startat arbeten även där som tar upp parkeringsytor. När han frågade vad det var som skulle byggas fick han svaret: parkeringsplatser. För långtradare.

Under våren kommer det att anställas hundratals nya på fabriken som också ska ta sig hit och hem. Röran vid skiftbytena kommer alltså att öka ännu mer. Det finns saker företaget skulle kunna göra, trots att det är ont om plats. På andra håll, t.ex. uppe vid PV finns parkeringshus. Är inte vi i fabriken värda lika mycket som de som jobbar där? Och apropå olika mycket värda: de högsta cheferna i fabriken parkerar sina bilar på speciella platser innanför staketet. Varför inte lotta ut dessa platser så att vanligt folk fick använda dem en månad i taget. Det skulle inte förändra trängseln utanför men något säger oss att det skulle börja hända saker om cheferna fick trängas med alla andra på parkeringsplatsen.

Kvasten ges ut av folk som jobbar på Volvo Personvagnar i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson
Vill du ha Kvasten i din e-post? Skicka mail till kvastentips@hotmail.com