

Transport-, bygnings- og boligudvalget
Udvalgssekretær Julie Agersnap Kristensen

ATAX

Arbejdsgiverforening for persontransport
Rosenlunds Allé 8
2720 Vanløse
CVR 26978203
Tlf. 38 71 80 00



FAGLIGT FÆLLES FORBUND

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf. 70 300 300

Vanløse 18. oktober 2017

Anmodning om foretræde for Transport-, bygnings- og boligudvalget

Jeg skal hermed på vegne af Fagligt Fælles Forbund 3F og arbejdsgiverforeningen ATAX anmode om et fælles foretræde for udvalget på baggrund af det netop fremsatte lovforslag nr. L 24 Forslag til Taxilov, fremsat af Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen d. 4. oktober 2017.

Såvel arbejdstagersiden som arbejdsgiversiden har nogle fælles bekymringer om to elementer i det fremsatte lovforslag, som vi ønsker mulighed for at forelægge udvalget.

Det drejer sig dels om lovforslagets § 10 vedrørende løn- og arbejdsvilkår på området og dels lovforslagets kapitel 12 om overgangsbestemmelser, særligt bestemmelserne i § 38.

Se venligst vedhæftede uddybning.

Med venlig hilsen

Jens Vegge Bjørck
Direktør i ATAX
jvb@atax.dk
Mobil 22 22 22 03

Lovforslagets § 10 vedrørende løn- og arbejdsvilkår

Med Højesterets dom i den såkaldte Nortra sag, blev der skabt retsikkerhed om betydningen af den gamle § 5, stk. 5 i den nuværende taxilov.

Det blev uklart, hvad begrebet gældende overenskomster på området egentlig betyder.

Virksomheden på området i 2017 er, at en række aktører på såvel taxiområdet som på Offentlig Service Trafik (OST) kører uden overenskomster, der ikke er i overensstemmelse med generelle overenskomster på det danske arbejdsmarked og derved skaber unfair konkurrence, der især rammer de vognmænd, der arbejder seriøst for at skabe et anstændigt og fair erhverv.

Især på OST-området er systematisk løndumping, unfair konkurrence og lidt for kreative aflønningsformer meget udbredt.

Det er derfor vores anbefaling, at man i den nye Taxilovs § 10 anvender den fra Personalestyrelsens cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 gældende tekst,

”sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

Lovforslagets kapitel 12 om overgangsbestemmelser, særligt bestemmelserne i § 38

Der lægges i lovforslaget op til en ordning, hvor der er tale om et enten eller, for så vidt angår om der i et område drives et bestillingskontor efter de nugældende regler eller et kørselskontor efter de foreslåede regler, hvor der ikke må ske krydsning af de tilladelser der serviceres.

I og med, der er tale om et enten-eller, bliver der ikke en reel overgangsordning, hvor de eksisterende bestillingskontorer og de der tilknyttede vognmænd løbende kan ændre deres bestillingskontor til et kørselskontor og konvertere taxitilladelserne til ”universaltilladelse”.

Det vil især skabe problemer i de danske provinsbyer, hvor der ikke er økonomi til at drive to parallelle kontorer i form af såvel et bestillingskontor som et kørselskontor.

Virksomheden her vil være en stor taxidød med store lokale konsekvenser i form af vognmænd der må lukke deres virksomhed og chauffører, der mister deres job.

Samtidig vil provinsbyerne ikke være attraktive for et stort landsdækkende kørselskontor, hvilket betyder manglende taxier i provinsen.

Vi vil foreslå, at man i stedet overvejer at lave en reel overgangsordning gældende frem til 31. december 2020, hvor man enten gør 1 af 2, eller begge dele:

- 1) giver bestillingskontorerne tilladelse til også samtidig at servicere de nye ”universaltilladelser”
- 2) giver kørselskontorerne ret til også samtidig at servicere de gamle taxitilladelser.

En overgangsordning, der imødekommer en af disse to muligheder, vil sikre, at eksisterende taxisammenslutninger i de danske provinsbyer har mulighed for løbende at konvertere deres forretning.