

Talepapir

Lovforslagets § 10. Løn og arbejdsvilkår

A-giver

Den organiserede overenskomstdækkede taxibranche og OST-branche har gennem de senere år oplevet en stigende konkurrence fra ikke organiserede og ikke overenskomstdækkede virksomheder.

En konkurrence, som ikke har været fair og lige, idet ikke overenskomstdækkede virksomheder har kunnet underbyde på især offentlige opgaver i regioner og kommuner ved at gøre brug af løn- og ansættelsesvilkår, der ikke svarer til det øvrige danske arbejdsmarked.

Med Højeste Rets dom i den såkaldte Nortra sag fra 2015 blev den nuværende lovs 5, stk. 5 fortolket således, at en hvilken som helst "køkkenbordsoverenskomst" blev betragtet som tilstrækkelig og hvor den hidtidige forståelse til, hvad indholdet i "de pågældende kollektive overenskomster" skulle være, ikke længere var gældende.

Det har betydet, at virksomheder uden overenskomst har budt ind med priser, som er så lave, at chaufførerne må køre et meget stort antal timer dagligt for at kunne oppebære en månedsløn. Vi har set eksempler på chauffører, der har kørt 10 timer om dagen 6 dage om ugen for et trafikselskab til ca. 12.000 om måneden.

Det er ikke en fair og lige konkurrencesituation, men endnu værre, så indebærer det alvorlige trafikikkerhedsmæssige risici. Disse chauffører kører rundt med vores skolebørn, syge og ældre.

Fra nytår er der risiko for, at taxiselskaber uden overenskomst eller med en indholdsløs "køkkenbordsoverenskomst" kan brede sig ud i landet og etablere en ulige konkurrence med lokale overenskomstdækkede taxiselskaber. En tendens der vil forstærkes i takt med, at der udstedes flere og flere tilladelser og antallet gives helt frit om 3 år.

Endvidere er taxibranchen en branche, hvor mange nydanskere har fundet deres indgang til det danske arbejdsmarked.

Sikres der ikke ved den nye taxilov et minimum af vilkår svarende til det øvrige danske arbejdsmarked, får vi en yderligere marginalisering af denne gruppe. Som for at kunne tjene til livets ophold og eventuelt opnå dagpengeret vil komme til at arbejde på vilkår, der må frygtes at kunne sammenlignes med det vi ser ved carbotagekørsel af udenlandske selskaber.

Vi er ikke bange for at blive udsat for konkurrence, men vi ønsker en fair og lige konkurrence.

Der er derfor behov for, at der bliver stillet krav til, at indholdet i "de pågældende kollektive overenskomster" som der står i § 10, bliver præciseret, så de indeholder obligatoriske pensionsbidrag, garantibetaling ved provisionsbetaling, løn under sygdom i en vis periode samt betaling under barsel. Alle elementer på et niveau, der svarer til det øvrige private danske arbejdsmarked.

A-tager

Set fra et arbejdstagersynspunkt, så er løndumping på det danske arbejdsmarked et generelt alvorligt problem, der typisk rammer de svageste på det danske arbejdsmarked, og de svageste stille familier i Danmark.

Gennem de senere år, har vi kunnet se, hvordan chaufførerne på området er blevet presset hårdere og hårdere økonomisk og arbejdsmæssigt.

Det har indebåret en udhuling af disse menneskers og deres familiers livsvilkår.

Det har indebåret en arbejdssituation med rigtig mange arbejdstimer ugentligt, med deraf følgende nedslidning, og hvor muligheden for selv at kunne være med til at spare op til sin alderdom er væk, dels på grund af den løndumping, der har fundet sted, og dels på grund af, at de obligatoriske pensionsaftaler ikke eksisterer hos de ikke overenskomstdækkede virksomheder.

Sygdom og barsel er blevet til alvorlige sociale hændelser i de pågældende familier.

Hændelser, der i den sidste ende bliver til økonomiske belastninger for såvel familierne som de kommuner de bor i.

På den måde ender vi med at have en gruppe af personer, der dels kan blive nødt til at forlade arbejdsmarkedet i en for tidlig alder, dels ikke er i stand til at forsørge sig selv i deres pensionisttilværelse, hvilket ikke flugter med de ønsker Folketinget har stillet til arbejdsmarkedets parter, da man i sin tid begyndte at indføre obligatoriske arbejdsmarkedspensioner på det private arbejdsmarked.

Overgangsordning

Vi har modtaget og med stor interesse læst ministeriets notat af 6. oktober 2017, hvori der blandt andet står, at et bestillingskontor i overgangsperioden også kan fungere som kørselskontor, såfremt man erhverver en tilladelse hertil.

Dette er vi meget tilfredse med.

Det står imidlertid stadig uklart, om et bestillingskontor, der i overgangsperioden også fungerer som kørselskontor, skal betjene de "gamle taxitilladelser" efter de gamle regler og de "nye taxitilladelser" efter nye regler.

Der hvor taxaforeningerne, der i forvejen har retten til at drive bestillingskontor, også erhverver en ret til at drive et kørselskontor, så har taxaforeningen brug for, at man kan samkøre den daglige drift og samkøre priserne. Hvis dette ikke bliver muligt risikerer man en ugenomsigtig struktur for både kunder og branche. Omvendt, hvis man gennemfører dette, så vil der være en bedre mulighed for at servicere kunderne.

Bestillingskontorerne kan i dag ikke selv ændre deres takster. Det er en kommunal opgave og kompetence. Kørselskontorer får ret til selv at tilrettelægge priser og prisstruktur indenfor det maksimale prisloft, der udstikkes fra ministeriet.

Samtidig vil de eksisterende gamle tilladelser have nogle forpligtelser, herunder pligt til døgnbetjening og samtidig geografiske begrænsninger, som de nye tilladelser ikke er underlagt.

Såfremt taxierhvervet får en kort periode, hvor de kan sammenkøre gamle og nye tilladelser under ét, vil overgangen kunne hjælpe mange eksisterende vognmænd gennem tilpasningen uden de helt store økonomiske konsekvenser. Dette vil være særlig udbredt i provinsbyer, hvor der taxisammenslutninger op til 40-50 tilladelser.

Samtidig vil kunderne have nemmere ved at blive serviceret og priserne vil blive ens.