



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 28. november 2017
J. nr. 2017-5752

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 23. november 2017 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 24 – Forslag til Taxilov, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 19:

Vil ministeren oplyse, hvad de juridiske konsekvenser er i forhold til andre fagforeninger og arbejdsgiverforeninger, end den største fagforening og arbejdsgiverorganisation på taxichaufførområdet, ved ændringsforslag nr. 4, jf. TRU L 24 bilag 10, hvor § 10 foreslås ændret til: ”Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt 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.”

Svar:

De juridiske konsekvenser af ændringsforslaget i forhold andre fagforeninger og arbejdsgiverforeninger end den største fagforening og arbejdsgiverorganisation vil først og fremmest afhænge af, hvordan den følgende formulering i ændringsforslaget skal forstås:

”i henhold til en kollektiv overenskomst, indgået af de inden for det pågældende fagområde mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Jeg noterer mig, at det fremgår af bemærkningerne til ændringsforslaget, at formålet med ændringsforslaget er at genskabe retstilstanden for løn- og arbejdsvilkår for erhvervmæssig persontransport fra før Højesterets NORTRAdom af 4. februar 2015, og dermed sikre, at der benyttes repræsentative overenskomster på området. Det anføres desuden, at affattelsen af § 10 næsten er enslydende med § 3 i Beskæftigelsesministeriets cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, ILO-konvention nr. 94 om anvendelse af arbejdsklausuler i offentlige kontrakter samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/71/EF (udstationeringsdirektivet).



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ved en tidligere lejlighed anmodet Kammeradvokaten om bistand til det lovforberedende arbejde i forbindelse med udarbejdelse af forslag til udformning af lovbestemmelser med krav til løn- og arbejdsvilkår for indehavere af tilladelser til henholdsvis godskørsel og buskørsel, og Kammeradvokaten har i den forbindelse gennemgået begrebet ”kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter” i relation til bl.a. udstationeringsdirektivet og udstationeringsloven (lov nr. 1394 af 27. december 2008). Kammeradvokaten foretog ikke ved den lejlighed en tilsvarende gennemgang af Beskæftigelsesministeriets cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Kammeradvokaten anfører, at begrebet ”mest repræsentative arbejdsmarkedsparter” ikke er nærmere defineret i direktivet eller dets forarbejder, og at det således ikke er klart, om begrebet i direktivets forstand indebærer, at kun én overenskomst kan anses for indgået af de mest repræsentative parter inden for hvert ansættelsesområde, eller om det er muligt, at flere overenskomster kan opfylde kravet inden for hvert område.

Kammeradvokaten anfører endvidere, at begrebet til gengæld er beskrevet nærmere i bemærkningerne til udstationeringslovens § 6a, der ligeledes indeholder begrebet ”mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark”, og som blev indført med hjemmel i udstationeringsdirektivet. Af de generelle bemærkninger til lovforslaget fremgår bl.a., at kravet om de mest repræsentative parter indebærer, at der skal anvendes en overenskomst inden for det pågældende ansættelsesområde. Kammeradvokaten anfører på den baggrund, at bemærkningerne til lovforslaget synes at forudsætte, at der inden for hvert ansættelsesområde kun kan være én kollektiv overenskomst, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Idet udstationeringsdirektivet nævnes eksplicit i bemærkningerne til ændringsforslaget, lægger jeg til grund, at der med ændringsforslagets ordlyd (”mest repræsentative arbejdsmarkedsparter”) menes, at kun én kollektiv overenskomst skal være normerende på området, hvilket også følger af en naturlig ordlydsfortolkning af begrebet ”mest repræsentative”.

Ændringsforslag nr. 4 betyder dermed, at den landsdækkende overenskomst mellem ATAX og 3F kommer til at lægge et minimumsniveau for andre overenskomster på dette område. Med ændringsforslaget indføres der således et de facto monopol, idet andre overenskomster ikke kan operere med et lavere niveau for hverken løn, særlige ydelser, arbejdstid eller andre arbejdsvilkår.

Det skal nævnes, at en undersøgelse foretaget af Deloitte i 2015 viste, at i hovedstadsområdet ville en typisk bil være i stand til at indtjene et overskud på 18 kr. i timen, hvis både chauffør og kørende vognmand aflønnes med minimumsgarantilønnen i henhold til den landsdækkende overenskomst mellem ATAX og 3F. I landkommunerne var det typiske tilsvarende beløb et underskud på 18 kr.



i timen. For landet som helhed viste analysen, at ca. 50 pct. af bilerne i 2014 ikke tjente tilstrækkeligt til at aflønne chauffører og kørende vognmænd med minimumgarantilønnen i henhold til den landsdækkende overenskomst mellem ATAX og 3F for det antal timer, bilen var på gaden.

Med afsæt i undersøgelsen vil en konsekvens af ændringsforslag nr. 4 antagelig være, at der kommer til at mangle taxier uden for hovedstadsområdet.

Derudover kan nævnes, at ændringsforslaget formentlig vil afstedkomme et DUT-krav mod staten på et betydeligt millionbeløb som følge af, at der nu fastsættes et lovbestemt niveau for aflønning af chauffører.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen