



Kammeradvokaten

Vester Farimagsgade 23
DK-1606 København V

Telefon: 33 15 20 10
Telefax: 33 15 61 15

maf@kammeradv.dk
www.kammeradv.dk

Dato: 3. april 2007

J.nr.: 15-2464 HS/BAN/JHO

Pr. e-mail: fstyr@fstyr.dk og alm. post

Færdselsstyrelsen

Att.: Kontorchef Theo Rabenberg

Adelgade 13, Postbox 9039

1304 København K

J.nr. FS 220-000006- Begrebet kollektive overenskomster i taxikørselsloven § 5, stk. 5

Folketingets Trafikudvalg fremsatte i tillægsbetænkning af 13. december 2006 over forslag L34 til lov om ændring af lov taxikørsel m.v., følgende opfordring:

"Udvalget opfordrer transport- og energiministeren til at indhente en udtalelse fra Kammeradvokaten om begrebet kollektive overenskomster i taxiloven i lighed med Kammeradvokatens tidligere udarbejdede responsum om begrebet kollektive overenskomster i godskørselslovens og i busloven"

Færdselsstyrelsen har på denne baggrund anmodet mig om at vurdere, hvordan begrebet "kollektive overenskomster" i § 5, stk. 5, i taxiloven skal forstås. Jeg har modtaget en række oplysninger til brug for min vurdering under et møde den 22. januar 2007, ligesom jeg har modtaget materiale ved styrelsens skrivelser af 12. og 22. marts 2007.

Herefter bemærker jeg følgende:

1. Overenskomststrukturen på taxi-området

Med henblik på at afdække overenskomststrukturen på taxi-området har Færdselsstyrelsen den 24. januar 2007 anmodet lønmodtager- og arbejdsgiverorganisationerne på om-

rådet om at oplyse, hvilke kollektive overenskomster der regulerer løn- og ansættelsesvilkår for taxichauffører.

3F oplyste den 26. januar 2007, at forbundet havde indgået to landsdækkende overenskomster med henholdsvis Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark. Overenskomsterne var vedlagt.

Af § 4 i overenskomsten med Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening fremgår, at chaufføren enten kan være provisions- eller timelønnet. Af § 5 fremgår, at chaufføren, hvis han er provisionslønnet, aflønnes med 48 % af indkørslen. Mindestbetalingen udgjorde pr. 1. marts 2006 kr. 100,60 pr. time. I henhold til § 1, stk. 2, finder pensionsbestemmelsen i landsoverenskomsten for turistchauffører m.v. anvendelse. Denne gav pr. 1. marts 2006 ret til et arbejdsgiverbetalt pensionsbidrag på 7,2 %, mens lønmodtagerbidraget udgjorde 3,6%.

Overenskomsten med Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark bestemmer i § 4, stk. 1, at aftale om provisionsprocent og garantibetaling som udgangspunkt indgås lokalt.

I mangel af enighed forhandles spørgsmålet af organisationerne, der anvender overenskomstens regler, hvis ikke de kan blive enige.

I henhold til overenskomstens regler aflønnes chaufførerne med 48 % af indkørslen, mens garantibetalingen pr. time på dagvagter pr. 1. marts 2006 udgjorde kr. 108,05. Overenskomstens § 7 gav pr. 1. juli 2006 ret til et arbejdsgiverbetalt pensionsbidrag på 5,6 % og et lønmodtagerbetalt bidrag på 2,8%.

Overenskomstens generelle regler giver alene ret til garantibetaling for faste chauffører, der har været uafbrudt ansat i mere end 4 uger.

HTS henviste i brev af 31. januar 2007 til ovennævnte overenskomst mellem **3F** og Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark og anførte, at overenskomsten efter det oplyste er den eneste eksisterende landsdækkende overenskomst på taxiområdet. **HTS** oplyste, at provisionsprocenten varierede mellem 47,87 % og 49,91%. Procenten aftales lokalt med skyldig hensyntagen til de lokale takstforhold. **HTS** tilføjede endvidere,

at Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark har ca. 250 vognmænd som medlemmer, og disse er indehavere af ca. 800 tilladelser. HTS skønnede, at der var ansat ca. 1.750 fuldtidschauffører hos de pågældende vognmænd.

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark oplyste i brev af 30. januar 2007 til Færdselsstyrelsen, at der ikke var indgået nogen særskilt overenskomst for foreningens medlemmer. Foreningen oplyste, at de fleste medlemmer henholder sig til den overenskomst, som er indgået mellem 3F og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, mens andre henholder sig til overenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening. Endvidere blev det oplyst, at nogle medlemmer aflønnede de ansatte med provision, mens andre aflønnede med fast timeløn. Aflønningen var i høj grad afhængig af, hvilken form for kørsel der blev udført.

Kristelig Fagforening har i sit svar af 30. januar 2007 oplyst, at de fleste taxichauffører, der er organiseret i Kristelig Fagforening, er ansat hos en vognmand, som er underlagt en overenskomst med 3F på lønmodtagerside. Kristelig Fagforening har dog indgået aftale med Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening om et overenskomstkoncept, som tilbydes foreningens medlemmer som udgangspunkt for en overenskomstforhandling mellem den lokale økonomiske forening/vognmandssammenslutning og Kristelig Fagforening. Overenskomstkonceptet var ikke vedlagt.

Foreningen har endvidere indgået overenskomst med Kristelig Arbejdsgiverforening. I henhold til denne kan chaufførerne enten aflønnes på timebasis eller med provision. For timelønnede udgør mindstelønnen p.t. kr. 107,-. Provisionslønnede afregnes med 46 % af det indkørte beløb, men har ret til en garantibetaling på kr. 101,75. For begge grupper gælder, at der indbetales et pensionsbidrag på 11,55 %, hvoraf 2/3 er arbejdsgiverbetalt, og 1/3 er betalt af den ansatte.

Kristelig Arbejdsgiverforening henviste i sit brev af 5. februar 2007 til overenskomsten med Kristelig Fagforening og bemærkede videre, at foreningens medlemskreds tæller 19 vognmænd med tilsammen 134 ansatte.

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening oplyste i brev af 9. februar 2007 at være landets største arbejdsgiverforening i taxibranchen med et medlemstal på ca. 1900 selvstændige vognmænd fordelt på enkeltmedlemmer eller lokalsammenslutninger (50).

Foreningen har indgået en del geografisk afgrænsede overenskomster. Typisk for overenskomsterne er, at de stort set findes i enhver af landets større byer, dog med undtagelse af de østjyske byer fra Århus mod Kolding, der ikke er medlem af foreningen. Overenskomsterne oplyses at være indgået med såvel 3F som med chaufførklubber. Foreningen vedlagde to overenskomster som eksempel.

Af den vedlagte overenskomst mellem Åbenrå Taxas Økonomiske Forening og 3F, Åbenrå afdeling, § 4, stk. 1, fremgår, at lønnen udgjorde 47,38 % af det indkørte beløb. Garantilønnen udgjorde i henhold til § 5, stk. 2, pr. 1. marts 2006 kr. 109,- i timen. Endvidere fremgår det af § 6, stk. 2, at pensionsbidraget pr. 1. juli 2006 androg 6 % for arbejdsgiverens vedkommende og 3 % for lønmodtagerens vedkommende.

Af § 4, stk. 1, i overenskomsten mellem Frederikshavn Taxas vognmænd, Sæby Taxas vognmænd og chaufførklubben "Vendsyssel" fremgår, at lønnen i denne overenskomst er fastsat til 50,11 % af det indkørte beløb. Overenskomsten indeholder ikke bestemmelser om garantiløn. Ifølge § 5, stk. 1, er parterne enige om i forbindelse med førstkommende takststigninger at optage drøftelser om en pensionsordning. Pensionsbidraget skulle i den forbindelse tilstræbes at andrage i alt 6,6 %, hvoraf 2/3 betales af vognmanden, mens 1/3 betales af chaufføren.

Også **Storkøbenhavns Taxinævn** har afgivet en udtalelse til sagen. Sekretariatschef Jørgen Kjær oplyser i e-mail af 12. februar 2007, at nævnet kort efter taxilovens ikrafttrædelse i 1998 havde et møde med daværende trafikminister Sonja Mikkelsen om fortolkningen af lovens § 5, stk. 5. Nævnet fik i den forbindelse oplyst, at det som udgangspunkt ikke kunne kræves, at en vognmand fulgte en af de overenskomster på taxiområdet, der var gældende i det område, han havde taxitilladelse, men at en hvilken som helst gyldig overenskomst i Danmark kunne følges. På det grundlag gennemførte nævnet en stikprøveundersøgelse af en række vognmænds overenskomster, og det viste sig, at vognmændene anvendte forskellige overenskomster i landet. Nævnet oplyste endvidere, at man ikke havde fået klager fra utilfredse chauffører over, at deres vognmænd ikke følger gældende kollektive overenskomster på området.

Kommunernes Landsforening, Kontor for Teknik og Miljø har den 6. marts 2007 oplyst, at man ikke ved, om kommunerne fører et regelmæssigt tilsyn med, om indehaverne

af taxitilladelser følger bestemmelserne om løn og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster.

Endelig har **HTSI (Dansk Erhverv)** den 22. marts 2007 oplyst, at Dansk Erhverv eller Dansk Erhverv Arbejdsgiver ikke har indgået overenskomster om løn og ansættelsesvilkår for taxichauffører. En række medlemsvirksomheder er dog efter det oplyste omfattet af overenskomster indgået mellem Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark og modstående forbund.

1.1 Taxikørselsloven

§ 5, stk. 5 i taxikørselsloven (lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999 om taxikørsel mv., som ændret ved lov nr. 473 af 9. juni 2004 og lov nr. 1591 af 20. december 2006) har følgende ordlyd:

"Stk. 5 Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

Af forarbejderne til bestemmelsen fremgår, at formålet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt, for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte bestemmelser om arbejdstid og lignende vilkår, at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsens sigte er anført primært at angå de situationer, der kan indebære konkurrenceforvridning.

Formuleringen af bestemmelsen svarer til bestemmelsen i § 6, stk. 2, lov om godstransport med motorkøretøjer:

"Stk. 2 Indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster."

Forarbejderne til denne bestemmelse indeholder flere bemærkninger end forarbejderne til taxikørselslovens § 5, stk. 5. Af forarbejderne til § 6, stk. 2, Folketingstidende, 1972 - 1973, Tillæg A, spalte 5736) fremgår:

"Det er ikke hensigten med bestemmelsen i stk. 2 om, at indehaveren af en tilladelse til vognmandskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i gældende kollektive overenskomster, at man ved lovgivning på transportområdet vil gribe ind i forholdet mellem arbejdsgiver og arbejder. Således vil en chauffør, der f.eks. måtte være underbetalt i forhold til kollektiv overenskomst, ikke med hjemmel i lovforslagets § 6, stk. 1 [rettelig må der skulle have stået stk. 2], kunne støtte et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren. Det er ej heller hensigten at gøre indgreb i organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Sigtet med bestemmelsen er derimod at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår, ikke alene inden for vognmandserhvervet, men også i forholdet mellem de enkelte transporterhverv, samt - for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdselssikkerheden." [Min kommentar i skarp parentes].

I de almindelige bemærkninger anføres herudover:

"Den ofte meget svage økonomi, som præger mange vognmandsvirksomheder, frister endvidere til overtrædelse af færdselslovens bestemmelser især i form af kørsel med overlæs, mangelfuld vedligeholdelse af materiellet og kørsel med overtrætte chauffører ved rattet, med de deraf følgende konsekvenser for færdselssikkerheden."

Der er siden vedtagelsen af taxikørselsloven i 1997 og ved de efterfølgende ændringer af loven stillet en række spørgsmål til trafikministeren vedrørende forståelsen af lovens § 5, stk. 5. Ministeren anførte således i sin besvarelse af 19. august 1997 af spørgsmål S 2973 fra MF Tom Behnke bl.a. følgende:

"Det er i § 5, stk. 5 i lov om taxikørsel m.v. fastsat, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

...

Bestemmelsen er formuleret i overensstemmelse med tilsvarende bestemmelser i lov om buskørsel og lov om godskørsel, og der er i forarbejderne (lovbemærkningerne) til alle tre love anført, at sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklin-

gen af sunde konkurrencevilkår - samt for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår - at fremme færdsels-sikkerheden.

Der er på såvel buskørsels-, godskørsels- som taxiområdet indgået flere kollektive overenskomster. Som nævnt i begrundelsen for spørgsmålet er der på taxiområdet ligeledes eksempler på ansættelsesforhold, der ikke er reguleret af kollektive overenskomster.

Bestemmelsen i § 5, stk. 5 indeholder ikke en pligt til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår - og heller ingen pligt til i givet fald at indgå en aftale med en bestemt fagforening. Bestemmelsen indebærer alene, at vognmanden skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster, der måtte være indgået på taxiområdet."

Under behandlingen af forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel mv., Folketingstidende 1998-1999, Tillæg A, side 1099 f., anførte ministeren i sin besvarelse den 13. januar 1999 (svar på spørgsmål 32) bl.a. følgende:

"Loven og forarbejderne tager ikke direkte stilling til spørgsmålet om, hvorvidt der med "de pågældende kollektive overenskomster" skal forstås en overenskomst, der efter sit indhold gælder for det pågældende bevillingsområde, eller en vilkårlig overenskomst.

Efter STA's [Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiversammenslutning] opfattelse er det den førstnævnte snævre fortolkning, der skal lægges til grund. Det vil indebære, at samtlige chauffører i det storkøbenhavnske område skal være omfattet af en pensionsordning, medmindre der indgås yderligere en overenskomst for det storkøbenhavnske område, der ikke indeholder bestemmelse herom.

Som anført er der ikke sikkert holdepunkt for denne opfattelse i loven eller forarbejderne hertil. På denne baggrund er der efter Trafikministeriets opfattelse ikke tilstrækkeligt grundlag for at anlægge den snævre fortolkning. En vognmand må derfor være frit stillet med hensyn til anvendelsen af de relevante overenskomster på området."

Folketingets Trafikudvalg stillede den 19. januar 2000 følgende spørgsmål (Alm. del, spørgsmål nr. 108):

"Under henvisning til materiale udleveret til udvalget af Storkøbenhavns Taxivognmænd, jf. alm. del - bilag 463, bedes ministeren kommentere Færdselsstyrelsens udlægning af taxilovens § 5, stk. 5."

Den 15. februar 2000 besvarede Trafikministeren spørgsmålet således:

"Det fremgår af det fremlagte bilagsmateriale til spørgsmålet, at Århus Kommune ved brev af 25. august 1999 har anmodet Færdselsstyrelsen om at bevare følgende spørgsmål vedrørende taxilovens § 5, stk. 5:

- 1. "Hvilken betydning har § 5, stk. 5, hvis ingen af bestillingskontorerne har indgået en kollektiv overenskomst?"*
- 2. "Hvis ét af bestillingskontorerne har indgået en kollektiv overenskomst, hvilken betydning har § 5, stk. 5, så for vognmændene på de 2 andre bestillingskontorer?"*

Ved brev af 2. september 1999 har Færdselsstyrelsen blandt andet svaret Århus Kommune følgende:

"Efter Færdselsstyrelsen opfattelse indeholder taxilovgivningen ikke en pligt for vognmanden til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår samt til at indgå en aftale med en bestemt fagforening - og heller ingen pligt for den enkelte vognmand til at være medlem af en arbejdsgiverorganisation.

Den enkelte vognmand skal ifølge § 5, stk. 5, i taxiloven, alene følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Taxiloven og dens forarbejder tager ikke direkte stilling til spørgsmålet om, hvorvidt der med "de pågældende kollektive overenskomster" skal forstås en overens-

komst, der efter sit indhold gælder for det pågældende tilladelsesområde, eller en vilkårlig overenskomst.

Det kan således ikke af taxilovens bestemmelse om kollektive overenskomster udledes, at en vognmand skal følge en lokalt indgået overenskomst. En vognmand kan derfor frit vælge, hvilken overenskomst på området han vil følge."

Færdselsstyrelsen har oplyst, at denne udtalelse skal ses i lyset af, at udførelse af taxikørsel kræver en på forhånd meddelt tilladelse, og at overtrædelse af lovgivningen, herunder blandt andet af taxilovens § 5, stk. 5, udover at kunne medføre tilbagekaldelse af tilladelsen er strafsanktioneret. I mangel af sikre holdepunkter for en anden og snævrere fortolkning er det ud fra almindelige strafferetlige retsgrundsætninger fundet nødvendigt at anlægge en bred fortolkning af bestemmelsen i § 5, stk. 5.

Spørgsmålet om bestemmelsen i taxilovens § 5, stk. 5, om kollektive overenskomster var oppe i forbindelse med den seneste ændring af taxiloven (folketingssamlingen 1998/99 - L 45, bilag 14 og 35). I den anledning blev det vurderet, at der ikke er sikkert holdepunkt i loven eller i forarbejderne hertil for en opfattelse af, at der med "de pågældende kollektive overenskomster" skal forstås en overenskomst, der efter sit indhold gælder for det pågældende bevillingsområde - altså en snæver fortolkning af bestemmelsen i taxilovens § 5, stk. 5. [...]

Det fremgår herefter, at Færdselsstyrelsens besvarelse af henvendelsen er i fuld overensstemmelse med, hvad der tidligere er tilkendegivet, og ikke giver anledning til yderligere bemærkninger."

Fra Færdselsstyrelsen har jeg modtaget kopi af et svar udarbejdet af Arbejdsministeriet den 11. november 2001 vedrørende en række spørgsmål rejst af Hillerød Taxa overfor styrelsen.

Det fremgår af Arbejdsministeriets svar:

"Der er efter Arbejdsministeriets opfattelse ikke tvivl om, at det ikke er hensigten med bestemmelsen [i taxilovens § 5, stk. 5] direkte at kræve, at taxavognmanden

bliver part i en overenskomst. Det er derimod krav om at "de pågældende" overenskomster skal følges. Med denne ordlyd er det nærliggende at forestille sig, at der er tænkt på brancheoverenskomster, dvs. overenskomster der indgås af de landsdækkende fag- og brancheorganisationer. Dette er endvidere i overensstemmelse med hensigten med § 5, stk. 5, idet hensynet til navnlig trafikikkerheden, herunder tilrettelæggelsen af arbejdstiden, taler for at den kollektive overenskomst, der skal følges, er indgået på et vist niveau i forhold til den enkelte arbejdsgiver eller flerhed af arbejdsgivere.

Arbejdsministeriet finder, at den endelige afgørelse af om der følges en overenskomst, der lever op til bestemmelsen i § 5, stk. 5 i taxaloven henhører under domstolene.

Arbejdsministeriet kan endvidere oplyse, at en overenskomst defineres som en aftale om løn- og ansættelsesvilkår, der skal finde anvendelse i forholdet mellem den enkelte lønmodtager og arbejdsgiver samt i forholdet i øvrigt mellem lønmodtagere og arbejdsgivere, herunder disses organisationer.

En kollektiv overenskomst er karakteriseret ved at være en aftale mellem på den ene side en kollektivitet af lønmodtagere og på den anden side en arbejdsgiverorganisation (kollektivitet) eller en enkelt arbejdsgiver. Den enkelte arbejdsgiver kan således både være part i en individuel aftale og i den kollektive aftale, mens lønmodtageren kun kan være part i den individuelle aftale. "

Den 23. april 2004 stillede MF Jytte Wittrock følgende spørgsmål til trafikministeren (spørgsmål nr. S 3504):

"Vil ministeren oplyse, om en lokalt indgået overenskomst vedrørende taxikørsel, indgået i ét bevillingsområde, automatisk skal være betragtet som overholdelse af taxilovgivningens § 5, stk. 5, om overholdelse af gældende kollektiv overenskomst i alle øvrige bevillingsområder?"

Ministeren besvarede spørgsmålet den 5. maj 2004 således:

"Jeg kan oplyse, at bestemmelsen i § 5, stk. 5, alene indebærer, at taxivognmænd skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i en af de kollektive overenskomster på taxiområdet.

Bestemmelsen indebærer således ikke nogen pligt til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår, ligesom loven heller ikke omfatter en pligt til at indgå aftale med en bestemt organisation."

Den 14. november 2006 bad Folketingets Trafikudvalg ministeren kommentere en henvendelse af samme dato fra Bo Weye Hansen, Chaufførernes Fagforening København i anledning af ministerens lovforslag L34 om ændring af lov om taxikørsel mv. I henvendelsen var det anført, at taxichauffører havde urimeligt lange vagter, dårlig løn og dårlige pensionsforhold, fordi "arbejdsgiverne benytter underlødige overenskomster, der slet ikke er på niveau med de landsdækkende overenskomster."

Transport- og energiministeren svarede den 28. november 2006, bl.a.:

".....

På bus- og godskørselsområdet forholder det sig således, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører er reguleret i ganske få landsdækkende kollektive overenskomster, mens der på taxiområdet foreligger et meget stort antal lokale kollektive overenskomster.

Efter Kammeradvokatens opfattelse betyder disse forskelle, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører i bus- og godskørselsvirksomheder skal fastsættes på grundlag af de landsdækkende kollektive overenskomster.

Denne opfattelse harmonerer med Transport- og Energiministeriets opfattelse, der går ud på, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører i taxierhvervet kan fastsættes på grundlag af lokale kollektive overenskomster.

Der er således korrekt, at identiske bestemmelser fører til forskellige resultater.

Forskellene på overenskomstforholdene skyldes imidlertid ikke lovgivningen, men derimod de forhold, som vognmændene, chaufførerne og organisationerne i de forskellige erhverv netop har valgt at etablere.

Forsøg på at ændre disse forhold gennem en lovændring vil efter min opfattelse være et klart indgreb i arbejdsgiveres og arbejdstageres aftalefrihed på overenskomstområdet. Hertil kommer, at et lovindgreb efter min mening også ville være i strid med de grundliggende principper om organisationsfrihed på arbejdsmarkedet.

Jeg mener således helt principielt, at lovgivningen – som det jo lige netop er tilfældet for de tre identiske bestemmelser om løn- og ansættelsesvilkår - alene skal være begrundet i overordnede samfundsgavnige hensyn, f.eks. hensynet til udvikling af gode og sunde konkurrencevilkår og ikke mindst hensynet til færdsels-sikkerheden.

Jeg har derfor ikke planer om at ændre bestemmelsen i § 5, stk. 5, i taxiloven.

..."

Trafikudvalget stillede den 8. december 2006 (L 34, spørgsmål 9) transport- og energiministeren følgende spørgsmål:

"Vil ministeren vurdere taxilovens § 5, stk. 5 i forhold til Kammeradvokatens responsum af 12. oktober 2005 om begrebet kollektive overenskomster i godskørselslovens § 6, stk. 4, og buslovens § 18, stk. 3 og vil ministeren bekræfte, at bestemmelserne i taxilovens § 5, stk. 5 indholdsmæssigt svarer til de to øvrige nævnte paragraffer?"

Den 12. december 2006 svarede ministeren:

"Som jeg tidligere har været inde på i min besvarelse af spørgsmål nr. 7 (L 34) af 28. november 2006, er det min holdning, at det vil være et indgreb i arbejdstageres og arbejdsgiveres aftalefrihed at lovgive om, at taxivognmænd skal følge en landsdækkende overenskomst. Jeg mener ikke, der er grund til at lægge begrænsninger på aftalefriheden i forhold til dette.

Som nævnt er de organisationsmæssige forhold på taxiområdet præget af mange - ikke landsdækkende - overenskomster. Dette er derimod ikke tilfældet på bus- og godsområdet, der er præget af få og landsdækkende overenskomster."

Trafikudvalget havde den 8. december 2006 stillet beskæftigelsesministeren følgende spørgsmål (L 34, spørgsmål 10):

"Vil beskæftigelsesministeren tilsende udvalget sin vurdering af transport- og energiministerens besvarelse af L 34 - spm. 7 med særlig henblik på afsnittet: "Forsøg på at ændre disse forhold gennem en lovændring vil efter min opfattelse være et klart indgreb i arbejdsgiveres og arbejdstageres aftalefrihed på overenskomstområdet. Hertil kommer, at et lovindgreb efter min mening også ville være i strid med de grundlæggende principper om organisationsfrihed på arbejdsmarkedet".

Hertil svarede ministeren den 12. december 2006:

"Jeg er enig med transport- og energiministeren i, at forsøg på at ændre på de nuværende overenskomstforhold i taxibranchen ved en justering af § 5, stk. 5, i taxiloven vil være et indgreb i arbejdsgiveres og arbejdstageres aftalefrihed på overenskomstområdet.

Retten til at føre kollektive forhandlinger er imidlertid ikke ensbetydende med, at aftaleretten på arbejdsmarkedet er fri og ubegrænset. Også parterne i en kollektiv overenskomst må respektere de lovgivningsmæssige begrænsninger i aftalefriheden, som Folketinget fastsætter. Det vil således være op til transport- og energiministeren, hvorvidt der skal ske ændringer i bestemmelsen i taxiloven."

I forbindelse med Folketingsudvalgets behandling af lovforslag L34 stillede SF støttet af Enhedslisten følgende forslag i Trafikudvalgets betænkning:

"I § 5, stk. 5 ændres "pågældende kollektive overenskomster" til: "gældende landsdækkende brancheoverenskomster på området".

I bemærkningerne til ændringsforslaget anføres bl.a.:

"Ændringsforslaget præciserer, at en betingelse for en tilladelse i medfør af taxi-loven er, at den, der har tilladelsen, følger en landsdækkende overenskomst.

Hidtil har loven stillet krav om, at tilladelsesindehaveren skal følge en kollektiv overenskomst, men ... begrebet kollektiv overenskomst (er) genstand for fortolkning, og der er derfor behov for en præcisering af overenskomstbegrebet i loven."

I Trafikudvalgets tillægsbetænkning blev forslaget på ny fremsat, denne gang tillige støttet af Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre. Ændringsforslaget blev imidlertid ikke vedtaget af Folketinget.

1.2 Arbejdsretlige kilder

Arbejdsretslovens (lov nr. 183 af 12. marts 1997 om Arbejdsretten) § 9, stk. 1, nr. 1 og 2, har følgende ordlyd:

"For Arbejdsretten indbringes sager om

2) overtrædelse af kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold."

I den arbejdsretlige teori skriver Ole Hasselbach, Arbejdsret, 9. udgave 2005, side 333 f, følgende om begrebet kollektiv overenskomst:

"Der findes ikke i lovgivningen nogen definition på, hvad en kollektiv overenskomst er. Efter almindelig opfattelse kan den imidlertid karakteriseres som en aftale om løn- og arbejdsvilkår og/eller om overenskomstparternes forhold til hinanden, indgået mellem en lønmodtagerorganisation på den ene side og enten en enkelt arbejdsgiver eller en arbejdsgiverorganisation på den anden. Helt afgørende er således især den omstændighed, at der på lønmodtagerside optræder et organiseret samvirke, der opfylder betingelserne for at være et selvstændigt retssubjekt. Samvirket må altså have en sådan fasthed, at det kan optræde som sagsøger og sagsøgt i sager vedr. overenskomsten, og det må kunne repræsentere medlemmerne effektivt under forhandlinger samt evt. sikre en udenretlig gennemdrivelse af overenskomstens vilkår."

Endelig er det i dommene gengivet i UfR 2004, side 199 V og UfR 2004 1683 Ø slået fast, at § 5, stk. 5, er en offentligretlig forskrift, der ikke kan påberåbes af den enkelte chauffør over for sin arbejdsgiver.

1.3 EU-retlige regler

I min udtalelse af 12. oktober 2005 om begrebet "kollektive overenskomster" i godskørselslovens § 6, stk. 4, og buslovens § 18, stk. 3, redegjorde jeg for lovgivningens baggrund i direktiv 96/26 om bl.a. adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet persontransport ad landevej. Den danske taxilovgivning har ikke på samme måde en EU-retlig baggrund, idet direktiv 96/26 om adgang til erhvervet persontransport ad landevej kun angår buskørsel.

På områder, hvor der ikke findes en detaljeret EU-retlig regeldannelse, kan medlemsstaterne selv fastsætte regler, der dog ikke må indeholde diskriminatoriske elementer. Af hensyn til den fri personbevægelighed skal medlemsstaterne endvidere påse, at nationale regler, der indeholder restriktioner, som f.eks. et krav om overholdelse af kollektive overenskomster, er begrundet i vigtige almene hensyn, og at kravene ikke går videre end nødvendigt. De mål, der ønskes opnået, må således ikke kunne opnås ved mindre indgribende krav, og de nationale krav skal både være begrundede i og egnede til at opnå de angivne mål. EF-Domstolens praksis om denne test er meget omfattende. Se senest dom af 25. januar 2007 i sag C-370/05, Festersen om bopælspligten i den danske landbrugslovgivning.

3. Min vurdering

I min nævnte udtalelse af 12. oktober 2005 vedrørende godskørsel- og buslovens § 6, stk. 4, og § 18, stk. 3, anførte jeg bl.a.:

"Som det fremgår af forarbejderne til godskørselsloven fra 1973, er det ikke hensigten med bestemmelsen i godskørsels- eller buslovens §§ 6, stk. 4, og 18, stk. 3, at man ved lovgivning på transportområdet vil gribe ind i forholdet mellem arbejdsgiver og arbejdstager endsige gøre indgreb i organisationsfriheden på arbejdsmar-

kedet. Sigtet med bestemmelsen er derimod at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og at fremme færdselssikkerheden.

Det er utvivlsomt, at der af bestemmelsen ikke kan udledes en pligt for vognmanden til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår eller en pligt til at indgå en aftale med en bestemt fagforening.

...

Det er ... på baggrund af forarbejderne til den oprindelige lov om godstransport med motorkøretøjer min vurdering, at det ved anvendelsen af udtrykket "pågældende kollektive overenskomster" ikke har været hensigten, at enhver kollektiv overenskomst, der er dækket af den brede arbejdsretlige definition af kollektive overenskomster, opfylder det i lovene stillede krav.

Ved udtrykket pågældende kollektive overenskomster er der således efter min opfattelse henvist til de kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen. Dette er i overensstemmelse med, at det efter forarbejderne var hensigten, at løn, hviletid mv. ikke blev til konkurrenceparametre til skade for konkurrencen og færdselssikkerheden.

Hvad der inden for den enkelte lovs område udgør de pågældende kollektive overenskomster, må afhænge af forholdene på det konkrete overenskomstområde.

Som forholdene er beskrevet af styrelsen på bus- og godsområdet, giver det ikke for tiden anledning til tvivl, hvad de pågældende kollektive overenskomster er, da der med en enkelt uproblematisk undtagelse for hovedstadsområdet kun findes landsdækkende overenskomster. Forholdene adskiller sig dermed konkret fra forholdene på taxi-området, hvor der, som det fremgår af de ovenfor citerede ministersvar, eksisterer mange lokale overenskomster af forskellig karakter."

Til støtte for min fortolkning henviste jeg endvidere til, at adgangsdirektivet 96/23, som loven har til formål at gennemføre i dansk ret, bestemmer, at en vognmand bør kunne afskæres fra at udøve erhvervet, hvis han er fundet skyldig i alvorlige og gentagne overtrædelser af "løn- og arbejdsvilkår inden for erhvervet". Dette kan tilsige, at de regler, som kan kræves overholdt, har en vis almen gyldighed.

På taxikørselsområdet er der ikke en tilsvarende EU-retlig regulering, og lovgivningsmagten og domstolene må ved udformningen og fortolkningen af reglerne påse, at den ovenfor beskrevne retspraksis om forholdsmæssighed overholdes.

Også for taxilovgivningen må loven imidlertid fortolkes sådan, at der med formuleringen "pågældende kollektive overenskomster" menes kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.

Hvor det på gods- og busområdet i vidt omfang giver sig selv, at de landsdækkende overenskomster angiver branchens vilkår, er det ikke lige så indlysende, hvilket niveau der generelt gælder for branchen på taxiområdet.

Som det fremgår af de indledningsvis refererede hørings svar, adskiller vilkårene sig på flere punkter mellem de landsdækkende 3F overenskomster og f.eks. Frederikshavn-overenskomsten mellem et medlem af Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening og en lokal chauffør klub.

Denne overenskomst indeholder ikke en bestemmelse om garantibetaling og heller ikke om pension. Til gengæld modtager chaufførerne en større provisionsandel end efter de landsdækkende overenskomster.

Pension og garantibetaling er reguleret i den landsdækkende 3F overenskomst med Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark, dog således at spørgsmålet om garantibetaling som udgangspunkt aftales lokalt uden, at der er fastsat en mindstegrænse for, hvad der kan aftales lokalt.

Det er ikke for mig muligt på baggrund af de afgivne hørings svar at afgøre, hvad der er branche-standard på området.

Det er imidlertid på baggrund af lovens forarbejder min opfattelse, at en manglende regulering i en lokal kollektiv overenskomst af spørgsmålet om betaling af pensionsbidrag ikke i sig selv medfører, at en vognmand ikke lever op til "pågældende kollektive overenskomster". Det må således være op til lønmodtagersiden ved en forhandling om en kollektiv overenskomst at prioritere, om man ønsker en højere løn eller ønsker den sik-

kerhed, der knytter sig til en pension. Hvis et afkald på pensionsbidrag således er kompenseret ved en højere løn, mener jeg ikke, at dette forhold i sig selv kan medføre, at vognmanden ikke lever op til "pågældende kollektive overenskomster".


Derimod mener jeg, at forarbejderne til bestemmelsen, der bl.a. bygger på et hensyn til trafiksikkerhed, gør det mere problematisk at acceptere overenskomster, der ikke angiver en mindstebetaling pr. time, men alene gør chaufførens indtægt afhængig af de indtægter, han modtager fra kunderne.

Jeg kan imidlertid som nævnt ikke ud fra de indkomne svar afgøre, om det er så sædvanligt, at der indgås kollektive aftaler uden mindstebetaling, at dette i realiteten er udtryk for branchestandard og dermed under alle omstændigheder er acceptabelt.

Endelig bemærker jeg, at rigtigheden af den her anførte fortolkning af § 5, stk. 5, bekræftes væsentligt af forløbet omkring vedtagelsen af lovforslag L34, nu stadfæstet som lov nr. 1591 af 20. december 2006: Når ministerens fortolkning anfægtes under Folketingets behandling af et lovforslag, der ikke i sig selv berører den pågældende bestemmelse, og medlemmer af Folketinget fremsætter et formelt ændringsforslag, der tilsigter at fjerne grundlaget for ministerens fortolkning, men ændringsforslaget forkastes, kan der med styrke argumenteres for, at Folketingets flertal herved har taget ministerens fortolkning til efterretning. Denne fortolkning vil derfor fortsat kunne lægges til grund. Dette resultat har støtte i Højesteretspraksis, jf. særligt UfR 1962 side 826 H og UfR 1993 side 472 H.

Henvendelser i sagen bedes fortsat rettet til advokat Niels Banke eller advokat Inge Houe.

Med venlig hilsen



K. Hagel-Sørensen
Kammeradvokat