

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 18. februar 2016
J. nr. 2016-801

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 29. januar 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 292:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 27. januar 2016 fra James Yates vedrørende arbejdstidsregler og OST- kørsel, jf. TRU alm. del - bilag 146.

Svar:

James Yates har oplyst, at der efter Højesterets dom af 4. februar 2014 er sket en dramatisk udvikling af arbejdstiden for chauffører, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, da det er blevet muligt at provisionslønne disse chauffører. Ifølge James Yates er mange chauffører er nu provisionsaflønnede med ugentlige arbejdstider på langt over 48 timer, hvilket betyder, at det ikke er muligt at overholde arbejdsmiljølovens krav om hvileperioder.

Jeg kan i denne anledning oplyse følgende:

Tilladelser til offentlig servicetrafik udstedes i medfør af taxiloven og giver ret til at udføre kørsel efter kontrakt med et trafik-selskab omfattet af lov om trafik-selskaber. Indehavere af sådanne tilladelser skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de kollektive overenskomster på området.

Trafik- og Byggestyrelsen har indtil den 4. februar 2015 fortolket denne bestemmelse således, at chauffører skulle ansættes og timelønnes i overensstemmelse med en landsdækkende kollektiv overenskomst på området.

Ved dommen af 4. februar 2015 fastslog Højesteret, at enhver kollektiv overenskomst på området – uanset dens indhold – levede op til taxilovens krav. Chauffører, der udfører offentlig servicetrafik, kan således aflønnes på provisionsbasis.



Jeg fremsatte derfor den 10. februar 2016 et forslag om ændring af taxiloven, hvorved der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Da taxilovens bestemmelse om løn- og arbejdsvilkår er enslydende med bus- og godskørselslovens bestemmelser på området, har jeg vurderet, at det også er nødvendigt at justere ordlyden af disse bestemmelser.

Jeg har endvidere fundet det nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af reglerne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører kørsel omfattet af taxiloven.

Lovforslaget giver derfor, som det allerede er tilfældet i bus- og godskørselslovgivningen, myndigheder, der har udstedt tilladelser i henhold til taxiloven, mulighed for at påbyde indehavere af tilladelser at indsende dokumentation for, at de følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster. Lovforslaget giver videre mulighed for at anmode overenskomstparterne på området om en vurdering af, om tilladelsesindehavere overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

Lovforslaget giver endelig mulighed for at sanktionere kravet om indsendelse af dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører med ugentlige tvangsbøder på op til 10.000 kr.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at det forudsættes i arbejdsmiljøloven, at chauffører har en sammenhængende hvileperiode på mindst 11 timer inden for hver periode på 24 timer samt ét ugentligt fridøgn inden for hver periode af 7 døgn. Der skal endvidere inden for hver periode af 7 døgn være et ugentligt fridøgn, som skal ligge i umiddelbar tilslutning til en daglig hvileperiode. Det ugentlige fridøgn skal så vidt muligt falde på søndage.

Det fremgår endvidere af færdselsloven, at biler ikke må føres eller forsøges ført af personer, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at vedkommende er ude af stand til at før bil på betryggende måde.

Med venlig hilsen

Hans Christian Schmidt