



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 10. november 2020  
J. nr. 2020-8094

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. oktober 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

### Spørgsmål nr. 13:

Vil ministeren oplyse omfanget og resultatet af den udførte kontrol med den ny taxilovs § 10 om overenskomster? Og vil ministeren i den forbindelse oplyse:

- a) Hvor mange tilladelser der enten ikke er blevet givet eller er blevet tilbagekaldt med henvisning til lovens § 10?
- b) Om taxilovens § 10 om overenskomster har medført en tilbagevenden til praksis fra før Nortra-dommen af 4. februar 2015?
- c) Hvilke overenskomster der lægges til grund for at give tilladelse til taxikørsel?
- d) Hvordan der følges op med kontrol af, om overenskomster og dermed tilladelse til taxikørsel overholdes?

### Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der oplyser følgende:

"I forbindelse med ansøgning om tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal en ansøger oplyse, enten hvilken arbejdsgiverforening ansøger er medlem af, om der er tegnet en tiltrædelsesoverenskomst, eller hvilken overenskomst virksomheden ønsker at følge.

De landsdækkende, kollektive overenskomster, som en tilladelsesindehaver som minimum skal være på niveau med, fremgår af styrelsens hjemmeside, [www.taxilov.dk](http://www.taxilov.dk). De gældende landsdækkende, kollektive overenskomster er følgende:

- Overenskomst for erhvervmæssig persontransport 2018-2021 mellem 3F Fagligt Fælles Forbund og ATAX Arbejdsgiverforeningen for indehavere af tilladelser til taxi, limousine, sygetransport, offentlig service- trafik og buskørsel,
- Overenskomst 2019-2022 mellem Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening,



- Landoverenskomsten mellem Dansk Erhverv Arbejdsgiverforening, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og 3F Fagligt Fælles Forbund,
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F Fagligt Fælles Forbund og
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst II (ATV) og 3F Fagligt Fælles Forbund.

Styrelsen kan hertil oplyse, at styrelsen har modtaget ansøgninger, hvor der henvises til to andre overenskomster end de oplyste, og styrelsen har for disse sager sendt de pågældende overenskomster i høring ved ovennævnte overenskomstparter med henblik på at afklare, om løn- og arbejdsvilkårene i den oplyste overenskomst er mindst lige så gunstige som dem, der følger af de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative parter.

I forbindelse med høringen har overenskomstparterne imidlertid afvist de fremsendte overenskomster med den begrundelse, at løn- og arbejdsvilkårene var mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til deres opfattelse.

Ved de pågældende ansøgningssager har Færdselsstyrelsen meddelt ansøgerne, at overenskomsten/-erne ikke kan godkendes, hvorefter ansøgerne i stedet har fået mulighed for at angive at ville følge en af de oplyste, kollektive overenskomster, og styrelsen har af denne årsag ikke meddelt afslag på nogen ansøgninger med henvisning til taxilovens § 10.

Styrelsen kan oprette en tilsynssag, hvis styrelsen bliver bekendt med forhold i en konkret virksomhed, som kan begrunde, at der skal foretages en vurdering af, om kravene til løn- og arbejdsvilkår overholdes. I den forbindelse anmodes virksomheden om at indsende kopier af ansættelsesaftaler og lønsedler samt kopier af timesedler, køresedler eller lignende for den seneste lønperiode for 10 pct. af virksomhedens chauffører, dog minimum én chauffør. Herudover indhenter styrelsen høringssvar fra skatteforvaltningen om, hvorvidt den konkrete virksomhed har udbetalt løn til den eller de ansatte, og fra de overenskomstparter, som virksomheden har angivet at ville følge.

Styrelsen kan i øvrigt oplyse, at kørselskontorerne hvert kvartal skal indberette nøgletal over indtjening og aktivitet i kørselskontoret, og det ses ud fra tallene, at den nuværende situation med COVID-19 har medført et fald i antallet af chauffører pr. bil. Således viser tallene, at der i 1. kvartal 2020 var 2,2 chauffører pr. bil, mens der i 2. kvartal 2020 alene var 1,15 chauffører pr. bil. Det kan derfor konkluderes, at mange chauffører enten er hjemsendt på lønkompensation eller er blevet afskediget som følge af COVID-19-epidemien. Der er dermed i højere grad tale om, at det alene er selvstændige vognmænd, som udfører



kørslen, og selvstændige vognmænd er ikke omfattet af kravene til løn- og arbejdsvilkår efter taxilovens § 10.

Styrelsen har endvidere ikke på nuværende tidspunkt tilbagekaldt nogen tilladelser med henvisning til taxilovens § 10, men det kan oplyses, at der på nuværende tidspunkt er oprettet 20 tilsynssager, som alle vedrører overenskomstforhold. Det skal for disse sager indledningsvist vurderes, om der fortsat er ansatte chauffører i den enkelte virksomhed, idet det i modsat fald ikke vil være aktuelt at foretage en vurdering af, om kravene til løn- og arbejdsvilkår er opfyldt.

Styrelsen foretager en vurdering af, om taxilovens § 10 er opfyldt for virksomheder, der udtages til et tilsyn. Såfremt det i forbindelse med behandlingen af tilsynssagerne konstateres, at forhold viser sig at være i strid med taxilovens § 10, kan virksomheden efter omstændighederne få mulighed for at afhjælpe dette.

Herudover kan styrelsen give en advarsel, underlægge en virksomhed et skærpet tilsyn, indgive politianmeldelse eller tilbagekalde en virksomheds tilladelse, hvis det vurderes, at der er tale om grove eller gentagne overtrædelser. Færdselsstyrelsen kan ligeledes anmelde overtrædelser af § 10 til politiet, som herefter vurderer, om der er grundlag for at rejse sigtelse. Overtrædelser af § 10 kan medføre bødestraf på 35.000 kr.

Færdselsstyrelsen kan i øvrigt oplyse, at en virksomhed i forbindelse med udløbet af sine ombyttede tilladelser og behandling af en ansøgning om fornyelse af disse skal dokumentere, at taxilovens § 10 har været overholdt for en afsluttet lønningsperiode, i det omfang virksomheden har ansatte chauffører. Gamle taxitilladelser ombyttet under overgangsperioden er udstedt med den samme udløbsdato som den tidligere tilladelse, dog således at udløbsdatoen ikke kan fastsættes til tidligere end den 31. marts 2021. Det betyder, at styrelsen fra 1. april 2021 vil påbegynde fornyelsen af de ombyttede tilladelser og vil i den forbindelse forestå vurderingen af, om betingelserne for opretholdelse af tilladelser er opfyldt i takt med, at tilladelserne udløber.

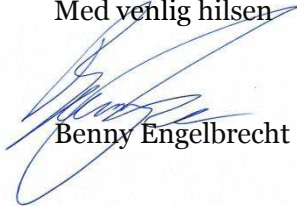
For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt taxilovens § 10 har medført en tilbagevenden til praksis fra før NORTRA-dommen af 4. februar 2015, antager styrelsen, at der hermed menes, om styrelsen nu følger den samme praksis, som man tidligere gjorde på gods- og busområderne. Hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, i dag Færdselsstyrelsen, har haft tilsyns- og administrationsforpligtelsen på gods- og busområdet, har Færdselsstyrelsen ikke tilsvarende haft administrations- og tilsynsforpligtelsen med taxiområdet før den nye taxilovs ikrafttrædelse den 1. januar 2018.



I forlængelse heraf bemærkes det, at overenskomstnævnet på gods- og busområdet før NORTRA-dommen vurderede tvivlsspørgsmål i konkrete sager, og at det dermed var overenskomstnævnet, der foretog den endelige vurdering af, om en vognmand overholdt den pågældende overenskomst. Overenskomstnævnet foretager ikke tilsvarende vurderinger på taxiområdet, hvorfor det i stedet alene er Færdselsstyrelsen, som endeligt kan vurdere, om en vognmand overholder § 10, og der vil således ikke være den samme praksis som på gods- og busområdet.

Styrelsen bemærker dog, at der nu ses på indholdet af overenskomsten og ikke alene, hvorvidt der er indgået en kollektiv overenskomst.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht