



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

4. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DF).

#### **Spørgsmål nr. 393:**

I COWI-rapporten "Omkostninger ved persontransport under forskellige overenskomster" fra juni 2018 kan man læse, at timelønnen til chauffører ligger mellem 183 kr. og 197 kr., dertil skal man oveni lægge omkostninger til køretøjet, og så vil timeomkostningerne på bilen totalt være mellem 247 kr. til 261 kr. Omfanget af accept af timepriser i vognforløb indikerer, at der ikke kan være tale om, at vognmænd selv har planer om at køre med sin bil på alle de tilbudte vognforløb. Hvordan kan trafikselskaberne i god tro acceptere bud ned til 200 kroner i timen på kørsel i Flextrafik, der reelt vil gøre det umuligt for en vognmand at betale løn efter en af de landsdækkende overenskomster?

#### **Svar:**

Da det er trafikselskaberne, der er ansvarlige for flextrafikken på vegne af kommuner og regioner, har jeg bedt Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om et svarbidrag. De oplyser følgende, som jeg skal henholde mig til:

"Prisen på 200 kroner pr. time er et enkelttilfælde fra en kommune, hvor en vognmand har en beredskabskontrakt. Vognmanden modtager et fast beløb for beredskabet. Eventuel omsætning i flextrafik bidrager til yderligere at dække vognmandens omkostninger, så overskuddet på beredskabskontrakten øges. FynBus oplyser, at øvrige tilbud fra samme vognmand på samme vogntype ligger på 258 kr. pr. time eller derover.

Trafikselskaberne har ikke fastsat en minimumspris for kørslen, da der er tale om et meget konkurrencepræget marked med et statsligt tilladelsessystem, der utvetydigt beskriver, hvordan chaufførernes



løn- og arbejdsvilkår ikke må være ringere, end de vilkår der er beskrevet i overenskomsterne på området, jf. § 10 i taxiloven. Dette forventes yderligere tydeliggjort som følge af 'Aftale om justering af taxiloven m.v.' fra 16. marts 2021. Det følger af aftalen, at der skal udarbejdes en vejledning til fortolkning af overenskomstbestemmelsen i § 10 i taxiloven. Endvidere fremgår det af aftalen, at § 10 i taxiloven fremover også skal finde anvendelse på tilladelser udstedt efter den tidligere taxilov.

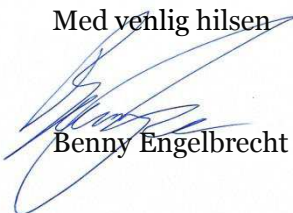
Vognmænd, der udfører kørsel for trafikkselskaberne, skal have en tilladelse. Færdselsstyrelsen udsteder tilladelserne og er kontrolmyndighed. En af forudsætningerne for at få og bevare en tilladelse er, at taxilovens krav om, at løn- og arbejdsvilkår skal følge niveauet i en landsdækkende, repræsentativ overenskomst.

Dette betyder, at virksomheder, der har ansat chauffører, skal sikre, at vilkårene for blandt andet løn, arbejdstid, pension, opsigelse, ferie, sygdom, og barsel, skal være mindst lige så gode som de vilkår, der er fastsat for samme arbejde i henhold til kollektive landsdækkende overenskomster for fagområder omfattet af taxiloven.

Færdselsstyrelsen, der er myndighed på området, har udarbejdet en temaside om løn- og arbejdsvilkår, og heraf fremgår, at "Hvis virksomheden angiver at ville følge en overenskomst, som ikke er indgået af en af de mest repræsentative parter på området, sender styrelsen den pågældende overenskomst i høring ved ovennævnte overenskomstparter.

Som supplement til Færdselsstyrelsen tilsyn har trafikkselskaberne tiltag, der bidrager til at understøtte overholdelsen af de krav, selskaberne stiller i de udbudte kontrakter vedr. løn- og arbejdsvilkår – blandt andet ved inddragelse af relevante arbejdsmarkedsparter i konkrete sager samt i kontrolpaneler, hvor der udtages stikprøver og gennemgås bl.a. lønsedler og ansættelsesbreve hos operatører."

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht