



Transportministeriet

Høring om flextrafikken 27. okt. 2021

Transportministeriets oplæg/ v kontorchef Merete Houmann

Hvem har ansvaret for hvad i flextrafikken

Hvad er flextrafik?

Flextrafik er en samlebetegnelse, der dækker over mange transportformer:

- Lukkede/visiterede ordninger, som kommuner og regioner tilbyder efter særlove, fx lov om social service, sundhedsloven og folkeskoleloven, der udføres som speciel rutekørsel.
- Individuel handicapkørsel som reguleres af lov om trafikskaber.
- Flextur/plustur, som er en del af den kollektive trafik, som er åben for alle borgere
 - udføres i henhold til lov om trafikskaber som almindelig rutekørsel.

For at udføre flextrafik skal vognmanden have en tilladelse. Det kan være:

- en OST-tilladelse efter den gamle taxilov
- en taxi-tilladelse efter den gamle taxilov
- en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter den gældende taxilov
- en tilladelse efter buskørselsloven, hvis kørslen foregår i bus.

Rollefordelingen i flextrafikken

- Statens rolle er at udstede tilladelser til vognmændene og føre tilsyn med, at kravene er opfyldt – foruden at udstede og fortolke love.
- Kommunernes/regionernes rolle er at finansiere/yde tilskud til flextrafikken og bestille flextrafik hos trafikselskaberne.
- Trafikselskaberne skal administrere flextrafikken, dvs. planlægge og tilrette kørslerne, udbyde kørslerne, kontraktstyring og stå for administrationen af de mange forskellige kørsler.
- Vognmændene og deres chauffører udfører kørslerne.

Hvilke krav stilles for at få og opretholde en tilladelse til at køre flextrafik?

- De krav, der stilles i den gældende taxilov for at få en tilladelse, skal til enhver tid være opfyldt (taxilovens § 11). Det gælder bl.a. krav om ansvarlig leder, ikke forfalden gæld til det offentlige på under 50.000 kr., egenkapital på mindst 40.000 kr. for 1. tilladelse, 20.000 kr. pr. yderligere tilladelse og god skik.
- Kravene er forskellige afhængig af om tilladelsen er udstedt efter den gamle eller den gældende taxilov.
- Den største forskel er overenskomstbestemmelsen i taxilovens § 10:
”Indehaveren af en tilladelse til erhvervs­mæssig 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.”
- Overenskomstbestemmelsen i den gamle taxilov stiller alene krav om, at der skal være indgået en kollektiv overenskomst, men derudover stilles ikke yderligere krav – med andre ord stilles ingen krav til indholdet i overenskomsten.

Færdselsstyrelsens tilsyn med tilladelser

- Siden 1. jan 2018 er i alt 81 tilsyn oprettet efter tidligere taxilov.
- De fleste tilsyn er oprettet i forbindelse med ombytning af gamle tilladelser til nye.
 - Det undersøges i den forbindelse om virksomhederne lever op til samtlige krav i taxiloven (en del har fået afslag)
- 9 tilsyn er rejst som følge af henvendelser fra trafikskaberne.
- Siden 1. jan 2018 er i alt 299 tilsyn oprettet efter gældende taxilov.
 - Restancer og manglende ansvarlig leder udgør langt hovedparten
- Eftersom de nye tilladelser er såkaldte universaltilladelser kan styrelsen ikke oplyse hvilken type kørsel, de pågældende vognmænd udfører.

Færdselsstyrelsens tilsyn med § 10

- Det undersøges først om vognmanden har ansatte – kun i disse tilfælde er § 10 relevant.
- Hvis virksomheden har ansatte chauffører, undersøges det, om virksomheden enten
 - a) er medlem af en arbejdsgiverforening eller
 - b) har tegnet en tiltrædelsesoverenskomst.
- Såfremt virksomheden har ansatte chauffører og alene følger en overenskomst, vil styrelsen anmode om at få indsendt lønsedler, timesedler, ansættelseskontrakter og lignende for 10 pct. af virksomhedens ansatte chauffører (dog minimum én). Materialet sendes i høring til parterne til den overenskomst, som tilladelsesindehaveren i forbindelse med ansøgningen har angivet at ville følge.
- Når høringsperioden er udløbet, afsluttes tilsynet såfremt overenskomstparterne vurderer, at aflønning og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med deres overenskomst. Hvis de vurderer, at aflønning og arbejdsvilkår ikke er i overensstemmelse med deres overenskomst sendes parternes bemærkninger i stedet i partshøring ved tilladelsesindehaver. Heraf følger ét af to mulige udfald:
enten en tilpasning af overenskomst og afslutning af tilsyn
eller en politianmeldelse og evt. senere skærpet tilsyn eller tilbagekaldelse af tilladelse.

Færdselsstyrelsens tilsyn med § 10 – fortsat

- Der er rejst i alt 27 tilsyn med vognmænds overholdelse af taxilovens § 10, hvoraf 8 tilsyn er afsluttet, mens de øvrige 19 sager fortsat er under behandling.
- Af de 8 tilsyn, der er afsluttet, var 3 virksomheder medlem af en arbejdsgiverforening, 3 virksomheder havde ingen ansatte chauffører, en virksomhed havde tegnet en tiltrædelsesoverenskomst, og en virksomhed bragte sine forhold i orden.
- Overholdelse af § 10 tjekkes tillige i forbindelse med fornyelse af tilladelser.

Ændring af taxiloven – overenskomstkrevet

- Et forslag til ændring af taxiloven behandles p.t. i Folketinget, og et af elementerne i forslaget er, at § 10 fra og med 1. juli 2022 også skal gælde for tilladelser efter gammel taxilov.
- Denne lovændring betyder, at flere vil blive omfattet af Færdselsstyrelsens tilsyn.
- Derudover er Færdselsstyrelsen sammen med diverse parter fra branchen i gang med at udarbejde en vejledning om § 10. Den forventes klar i starten af 2022 og vil være med til at gøre det mere overskueligt, hvilke krav der stilles til de indgåede overenskomster.