



Fremsendt pr. mail 14.08.2017

til trm@trm.dk Cc et@trm.dk og bgk@trm.dk

Høringssvar vedr. forslag til taxilov

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til forslag til taxilov.

Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafikikkerhed og en professionel transportservice.

Trafikselskaberne finder det positivt og bakker op om, at der med forslaget bl.a. er lagt op til:

- Én type tilladelse til alle former for erhvervsmæssig persontransport i biler
- At kommunerne også fremover har mulighed for at tilbyde borgerne Flextur som en integreret del af den kollektive transport
- At den administrative kontrol med erhvervet ønskes centraliseret og styrket.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der er størst mulig parallelitet mellem reglerne for erhvervsmæssig personbefordring med busser og biler. Her tænkes fx på uddannelseskrav til tilladelsesindehavere og sikring af trafikikkerhed ved lovbestemte regler for pauser mm.

Høringssvar

14. august 2017

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Specifikke bemærkninger

Løn- og arbejdsvilkår

Af lovforslagets § 10 fremgår, at ”Indehaveren af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. § 3, skal følge de bestemmelser og løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

Af bemærkningerne (side 51) fremgår, at ”sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden”.

Af bilag 1 (side 80) fremgår endvidere, at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en ’meget alvorlig overtrædelse’, der afstedkommer en bøde på 35.000 kr.

Trafikselskaberne bakker op om ambitionerne om at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt fremme af trafiksikkerheden – herunder at manglende overholdelse af løn og arbejdsvilkår i overenskomster betragtes som en meget alvorlig overtrædelse, hvormed der ved gentagne overtrædelser vurderes at være grundlag for at fratage tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring.

Med formuleringen i § 10 konkretiseres ikke, hvad der er ’de pågældende kollektive overenskomster’, hvormed tilsynsmyndigheden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i realiteten ikke får redskaber på hånden til at sikre, at løn og arbejdsvilkår i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at bidrage til den ønskede udvikling af sunde konkurrencevilkår samt fremme færdselssikkerheden.

Spørgsmålet om løn- og arbejdsvilkår har tidligere været rejst af de politiske partier med L 192 i 2015 og L 118 i 2016. Baggrunden har været Højesterets afgørelse i den såkaldte Færch-sag. Denne afgørelse gik imod Trafikstyrelsens mangeårige praksis på området og fortolkning af lovgivningen.

Med den foreslåede formulering af § 10, der er en kopi af den nuværende Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. § 5 stk. 5, er markedet for personbefordring med mindre biler fortsat i en uafklaret situation om løn- og arbejdsvilkår. Formuleringen vurderes ikke at bidrage til ensartet, landsdækkende kontrol med forholdene i markedet – men derimod et fortsat behov for, at tilsynsmyndigheden, trafikskaberne og kommuner og regioner hver især opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt, omkostningstungt og kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold. Vurderingen er, at den nuværende formulering indebærer en ikke ubetydelig risiko for at gøre løn til et konkurrenceparameter til skade for ønsket om udvikling af sunde konkurrencevilkår samt øget trafikikkerhed.

Trafikskaberne vil opfordre til, som vi gjorde i høringssvaret til L 192, at retstilstanden, som Trafikstyrelsen administrerede efter indtil Højesterets Notrædom, genoprettes.

Arbejdstid

Af bemærkningerne til § 10 (side 51) fremgår, at ”sigtet med bestemmelsen er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden”.

Trafikskaberne finder det hensigtsmæssigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget er en omtale af arbejdsmiljøreglerne generelt samt specifikt de i §§50-51 i Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø (LBK nr. 1072 af 07/09/2010) lovfæstede 11 timers regel og fridøgnregel er gældende og at Arbejdstilsynet fører tilsyn hermed.

Selvstændige vognmænd, der ikke har nogen ansatte og som sådan udfører kørslen selv, er ikke omfattet af bl.a. 11 timers reglen eller reglerne for selvstændige vognmænd som vi kender dem fra gods- og buskørselsområderne. Her ville køre- og hviletidsregler, som tilfældet er for godstransport og store busser, kunne understøtte ønsket om øget trafikikkerhed.

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at med de kommende universaltilladelser vil det i de fleste tilfælde alene være vognmanden, der kender den samlede arbejdsmæssige belastning af såvel vogn som chauffør. Det følger af lovforslagets § 3 stk. 3 at lederen af en vognmandsvirksomhed skal kunne sandsynliggøre, at vedkommende kan udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Trafikselskaberne antager på baggrund heraf, at det fortsat er vognmanden, der har ansvaret for overholdelse af reglerne om arbejdstid og arbejdsmiljø. Trafikselskaberne udbyder kørslen og giver allerede i dag mulighed for, at vognmændene – for så vidt angår kørslen for trafikselskaberne – kan lægge de nødvendige pauser ind og dermed håndtere kørslerne lovligt.

Kørslen for trafikselskaberne vil i de fleste tilfælde blot være en delmængde af den samlede kørsel.

Uddannelseskrav

Med lovforslaget stilles uddannelseskrav til chaufførerne og ikke til vognmænd eller kørselskontorer. Lovforslaget fjerner det nuværende krav om 74 timers vognmandsuddannelse. Chaufføruddannelsen udvides fra i dag 45 timer til 72 timer. Det bemærkes, at der således kræves tilladelse til at udføre et erhverv, men at der ikke stilles krav om uddannelse af vognmænd eller kørselskontorer for at opnå en tilladelse.

Nordjyllands Trafikselskab iværksatte i 2016 en kompetenceafdækning af vognmændene på Flextrafikområdet, og efterfølgende blev vognmændenes uddannelsesbehov, i forhold til nuværende vognmandsuddannelse, vurderet. Undersøgelsen blev udført af BDO med deltagelse af brancheorganisationer på området. Konklusionen var, at der er stor opbakning til og behov for at forbedre vognmændenes kompetencer. Undersøgelsen viste, at der for vognmænd er klart behov for mere viden om det at drive virksomhed. Særligt om personaleledelse og forståelse af udbud og kontrakter.

Trafikselskaberne vil opfordre til, at der opretholdes uddannelseskrav for vognmænd, samt at uddannelsen får øget fokus på drift af virksomheder – herunder

viden om ansættelsesforhold, kontrakter og udbud. Trafikselskaberne bemærker i den forbindelse, at et sådant uddannelseskraft vil svare til kravene til at drive vognmandsvirksomhed på store busser.

Trafikselskaberne er tilfredse med udvidelsen af chaufføruddannelsen til 74 timer. Trafikselskaberne foreslår, at der i den forbindelse lægges vægt på at bestået uddannelse sker så chaufførerne også har gode sproglige færdigheder mhp. at sikre en god service fra chauffører til kunder.

Biler og udstyr

Af stemmeaftalen fremgår, at krav om taxameter og sædeføler alene gælder køretøjer, der anvendes til taxakørsel. Af lovforslagets bemærkninger (side 26 og 66) fremgår, at dette 'forventes' at blive tilfældet.

Trafikselskaberne opfordrer til, at formuleringerne tilpasses således at der ikke opstår usikkerhed om, at det kun er biler, der skal køre taxikørsel, der skal udstyres med kontroludstyr.

Evaluerings af loven

Der er lagt op til tre evalueringer af loven inden for en relativ kort årrække. Trafikselskaberne bidrager gerne hertil.