

Opmandskendelse

i

faglig voldgift (FV2011.0033):

Fagligt Fælles Forbund

(Advokat Evelyn Jørgensen)

mod

DI

for

Vejle Taxas Økonomiske Forening

(Advokat Lotte Gaarn Johansen)

Voldgiftsretten

Voldgiftsretten er nedsat i medfør af § 13 i DI Overenskomst I (ATD) og 3F Fagligt Fælles Forbund om Taxikørsel, der henviser til Fællesoverenskomst mellem DI Overenskomst II og 3F. 3F har som medlemmer af voldgiftsretten udpeget afdelingsformand for 3F Transport, Logistik og Byg, Århus, Peter Bæk og gruppeformand for Transportgruppen 3F, Vejle, Jørgen Veng Christiansen. DI har udpeget personalejuridisk chef Hans Henrik Mortensen og personalejuridisk chef Christoffer Skov. Undertegnede landsdommer Tine Vuust er af Arbejdsrettens formand udpeget som opmand.

Sagen har været forhandlet den 29. oktober 2011 i 3F, Kampmannsgade 4, København.

Tvisten

Sagen angår en uoverensstemmelse mellem parterne om aflønningen hos Vejle Taxa i anledning af, at Vejle Taxa har indført en særlig betalingsordning for pensionister, ”Service Taxa”, som indebærer, at de kunder, der tilmelder sig ordningen, kan køre strækninger til en fast pris. Spørgsmålet er,

om Vejle Taxa ensidigt kan nedsætte taksten for kørsler til under den af kommunalbestyrelsen fastsatte maksimale takst uden kompensation af de ansatte chauffører i anledning af takstnedsættelsen.

Parternes påstande

Klageren har nedlagt påstand om, at DI skal anerkende, at Vejle Taxas Økonomiske Forening (herafter Vejle Taxa) ikke er berettiget til at give rabat til kunderne uden at kompensere chaufførerne for den nedsættelse af grundlaget for den overenskomstmæssige lønafregningsprocent, der er en følge heraf.

Indklagede har påstået frifindelse.

Sagens omstændigheder

Af parternes overenskomst gældende for 2010-2012 fremgår bl.a.:

”§ 4. Provisionsløn

Stk. 1. Ved arbejde 24. december og 31. december forhøjes provisionsprocenten med 5 % gældende for hele vagten.

Stk. 2. Efter 4 ugers uafbrudt ansættelse har faste chauffører, jf. § 2, stk. 1, krav på en garantibetaling pr. time. Faste chauffører, der inden for det sidste halve år før deres ansættelse har været fuldtidsbeskæftiget hos en anden vognmand inden for taxiområdet, oppebærer dog garantibetalingen fra ansættelsens begyndelse.

Garantibetalingen på dagvagter udgør pr. time

1. marts 2010
kr. 119,15

1. marts 2011
kr. 121,40

...

Stk. 4. Generelt tillæg

Til alle medarbejdere ydes et generelt tillæg/branchetillæg på kr. 4,95 pr. time.

Stk. 5. Anciennitetstillæg

Fra 1. marts 2011 ydes til alle medarbejdere der har været uafbrudt beskæftiget i virksomheden i minimum måneder et anciennitetstillæg på kr. 0,50 pr. time.”

Af bilag 1 til overenskomsten fremgår det, at hvis der i overenskomstperioden indføres moms på hyrekørsel, skal afregningsprocenten genforhandles med henblik på at sikre chaufføren uændret indtjening

Af bilag 2 til overenskomsten fremgår om takststigninger følgende:

”Ved takststigning reduceres provisionsprocenten med fuld modregning af takststigningen, samtidig reguleres provisionsprocenten svarende til udviklingen i den af Danmarks Statistik udarbejdede lønstatistik for transportområdet.”

Ved protokollat af 10. februar 2011 er der med virkning fra den 1. marts 2011 aftalt en ny beregningsmodel for udregningen af provisionsprocenten i overenskomsten til afløsning af bestemmelsen i bilag 2 om den samtidige regulering af provisionsprocenten.

Overenskomsten indeholder ikke bestemmelser om provisionsprocentens størrelse, der varierer inden for overenskomstens område fra lokalområde til lokalområde. Der er imidlertid enighed om, at provisionsprocenten fastlægges efter forhandling mellem overenskomstparterne, som den 9. september 2008 aftalte en provisionsandel til chaufførerne på 47,11 %.

Vejle Taxa udførte tidligere handicapkørsel for Vejle Kommune, herunder kørsel for pensionister, men genvandt ikke denne kørsel efter en licitation. Fra den 1. marts 2010 indførte Vejle Taxa en særlig ordning for pensionister, kaldet ”Service Taxa”. Ordningen indebærer, at en pensionist, der har tilmeldt sig ordningen hos Vejle Taxa mod betaling af et deltagergebyr, har ret til kørsel op til 10 km inden for det område, hvor Vejle Taxa har kørselspligt, dvs. i Gl. Vejle kommune og Gl. Jelling kommune, til en fast pris, der stiger proportionalt med turens længde. Priserne på taxakørsel inden for ”Service Taxa” er fra 1. januar 2011 fastsat til 45 kr. for kørsel indtil 1 km med tillæg af 10 kr. pr. påbegyndte km.

Det er under den mundtlige forhandling af sagen blevet klarlagt, at der ikke er enighed mellem parterne om, hvorvidt disse takster er højere eller lavere end tilsvarende kørsel efter taxameter-taksten. Klageren har til brug for sagen lavet et eksempel, hvorefter en dagtur på 8 km efter de almindelige takster vil koste 172 kr., mens den samme tur kørt som ”Service Taxa” efter de i 2010 gældende takster ville have kostet 110,00 kr., hvorved chaufføren ville have fået 47,11 % (provisionsprocenten)

ten) af differencen på 62 kr., i alt 29,21 kr., mindre i provision for den pågældende tur. Indklagede har på sin side fremlagt en gennemsnitsberegning for ture kørt som ”Service Taxa” fra den 10. til den 16. oktober, der viser, at gennemsnitslængden på disse ture var 2,42 km, og at en sådan tur i dag koster 65 kr., hvis den er kørt som ”Service Taxa”, mens den ville koste 59,25 kr. efter taksameter-taksten.

Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaringer af Allan Andersen, Viggo Hansen og Asger Karlsson.

Allan Andersen har forklaret bl.a., at han har været ansat i 3F i 25 år og i dag er forhandlingschef i 3F Transportgruppen med taxa som arbejdsområde. Provisionsprocenten for taxachauffører blev oprindeligt fastlagt ved lokale overenskomster og beregnet ud fra de taksameter-takster, der lokalt var gældende i de områder, som vognene kører i. Fordelingen af de indkørte beløb mellem chauffør og vognmand var typisk 50-50. Efter taxalovens vedtagelse indgik SiD og HTS i 2000 en lands-overenskomst (ATD-overenskomsten), der i dag dækker nogle, men ikke alle, taxasammenslutninger, herunder Vejle Taxa. Landsoverenskomsten indebærer, at arbejdsgiverne fik flere udgifter til de ansatte, og derfor blev der mellem overenskomstparterne – med udgangspunkt i de lokalt aftalte provisionsprocenter – forhandlet og fastsat en anden og lavere provisionsprocent for de chauffører, der blev omfattet af landsoverenskomsten.

Taksameter-taksten fastsættes af kommunen og er forskellig fra kommune til kommune inden for overenskomstområdet. Stigninger i taksameter-taksten skal godkendes af kommunen og afspejler stigninger i vognmandens udgiftsniveau. Chaufføren skal efter bilag 2 til overenskomsten ikke have del i disse takststigninger, og derfor vil en sådan takststigning isoleret set betyde en nedsættelse af chaufførens provisionsprocent. Tidligere var det med bilag 2 til overenskomsten aftalt, at lønstigninger til chaufføren skulle forhandles samtidig med disse takststigninger på baggrund af oplysninger om udvikling i lønstatistikken for området siden seneste takststigning, men fra den 1. marts 2011 bliver lønnen reguleret hver den 1. marts uafhængigt af takststigningerne.

Udenfor landsoverenskomstens område bliver der som led i de lokale overenskomster forhandlet om de lønmæssige konsekvenser i de tilfælde, hvor der ikke køres efter taksameter-taksten, for ek-

sempel ved fastprisaftaler for lufthavnskørsel eller rabatprisaftaler ved patientkørsel for regionen. Han kender ikke det nærmere indhold af sådanne aftaler og kan ikke afvise, at det lokalt kan være aftalt, at sådanne rabatordninger ikke skal have lønmæssige konsekvenser ud fra en afvejning af begge parter interesser. Problemet med indførelsen af ”Service Taxa” er imidlertid, at Vejle Taxa end ikke har ønsket at indgå forhandling med 3F herom, men har insisteret på en ret til ensidigt at fastlægge en fravigelse af taksametertaksten, selvom det har en negativ lønmæssig konsekvens for chaufførerne.

Viggo Hansen har forklaret bl.a., at han, der er taxavognmand i Vejle, siden den 26. november 2008 har været formand for Vejle Taxa, der ejer bestillingskontoret, som han tillige er daglig leder af. Der er i alt 35 vognmænd i Vejle Taxa med cirka 50 ansatte chauffører. Baggrunden for etableringen af ”Service Taxa” var, at den handicap-kørsel, som man tidligere havde kørt for kommunen og amtet, og som pensionister også kunne tilmelde sig, i 2009 blev sendt i udbud og overgik til SydTrafik pr. 1. marts 2009. Herved forsvandt en omsætning på 6-7 mio. kr. årligt. I et forsøg på at beholde pensionisterne som en del af kundekredsen fik man i løbet af februar 2009 etableret ”Service Taxa” som et særligt fastpristilbud over for disse kunder. Fordelen for kunderne er, at de på forhånd ved, hvor meget det koster at køre en bestemt strækning, og kan have pengene klar. Hertil kommer, at der i modsætning til SydTrafiks tilbud ikke er krav om noget varsel for bestilling af ture. Der er ikke nødvendigvis tale om en rabat på turen, og det var heller ikke hensigten med ordningen at lave billigere ture for pensionister. Mere end 80 % af ”Service Taxa”-kørslerne er på under 3 km, og på disse korte ture er der overdækning i forhold til taxameter-prisen. Der er i Vejle Taxa 643 faste ”Service Taxa”-kunder. 5 vognmænd har ikke ønsket at være tilmeldt ”Service Taxa” og får dermed ikke tildelt disse ture. Chaufførerne skal selv acceptere en tur fra bestillingskontoret for at få den.

Kommunens tekniske udvalg fastsætter den maksimale taksametertakst, såvel starttaksten som kilometertaksten for henholdsvis almindelige og store vogne. Hertil kommer en timetakst og en mindstepris for en tur. Man må gerne tage betaling for en tur, der er højere end taksametertaksten, hvis der er tale om faste priser. I mange år kunne man som vognmand normalt oppebære den maksimale takst, men med den øgede konkurrence og de mange udbud af kørsler er det ikke længere muligt. Vejle Taxa må derfor indgå særlige prisaftaler med forskellige kunder, og kørsel med prisaftaler udgør i dag 60-70 % af vognmændenes omsætning. Således har Vejle Taxa siden 1999 haft en ord-

ning med patientbefordring med 15 % rabat. Den kommunale kørsel sker også efter faste aftaler, men dog uden rabat. Der er i Vejle ikke faste priser for lufthavnskørsel for almindelige passagerer, men derimod aftaler med forskellige flyselskaber om at befordre deres personale fra Billund til Vejle til faste priser. Teletaxa er en fastpris-ordning på de ruter, hvor det ikke kan betale sig for SydTrafik at køre bus. Kunderne kan i stedet med mindst 1 times varsel ringe efter en taxa. Turene er typisk overbetalte, idet den faste pris for turen er fastsat ud fra den samlede busrute, mens kunderne ofte kun skal køres en mindre strækning. Bortset fra patientkørslen indgås rabatordninger altid som fastpris-aftaler, for eksempel med en kunde, der skal køre den samme rute flere gange inden for en kort periode, eller med hoteller.

I Vejle udgør gadeturskørslerne under 10 % af omsætningen. Der er typisk tale om ture fra banegården eller fra diskotekerne fredag og lørdag nat. Resten er terminalture efter bestilling hos centralen, herunder ture for faste kunder. Hvis der køres efter faste priser, er det den pris, der fremgår af taxameteret, og det er altid taxameterprisen, der danner grundlag for chaufførernes aflønning, også hvis der er tale om en fast pris, der ligger over den maksimale taksameterpris. I intet tilfælde har chaufførerne en anden afregningsprocent end den for tiden gældende på 47,11 %, og som senest blev fastlagt efter forhandling mellem 3F og ATD den 9. september 2008. Fastpris-aftaler er aldrig blevet drøftet med chaufførerne, hverken før eller efter indgåelse af landsoverenskomsten. Det ville være helt uholdbart, hvis en vognmand altid skal spørge 3F, før han afgiver tilbud på en fastpris-aftale.

Asger Karlsson har forklaret bl.a., at han har kørt taxa i Vejle siden 1988 og har været vognmand og medlem af Vejle Taxa siden 1991. Han er med i "Service Taxa". Der køres op til 6 ture pr. dag under denne ordning. Det er ham, der har lavet oversigten over den gennemsnitlige længde af de ture, der køres som "Service Taxa" af hans biler. Der er rift mellem chaufførerne om disse ture og teletaxi-turene. Chaufføren kan ikke selv aftale fast pris med en kunde uden om bestillingskontoret. Ved sådanne fastpris-aftaler sender bestillingskontoret den pågældende tur direkte til den chaufførens vogn med angivelse af den faste pris på taxameteret. Chaufføren får altid provision af det, der står på taxameteret, uanset om taxameterprisen ville have været lavere eller højere. Hvis en chauffør aftaler for lav en pris for en tur, påtaler han det bagefter over for chaufføren.

Procedure

Klager har til støtte for sin påstand gjort gældende, at provisionsprocenten, der er grundlaget for aflønningen af chaufførerne, aftales mellem overenskomstparterne som en del af landsoverenskomsten, og at det er den maksimale taksametertakst, der danner grundlaget for aftalen om provisionsprocentens størrelse. Vejle Taxa kan derfor ikke ensidigt nedsætte det forudsatte beregningsgrundlag for lønnen i overenskomstperioden, således som det er sket i hvert fald for de længere ture, der køres som "Service Taxa". Denne sag er identisk med voldgiftssagen vedrørende Krone Taxa i Kolding, som blev afgjort ved opmandskendelse af 30. maj 2003. Det blev herved fastslået, at en rabatordning havde indebåret en sådan ændring af forudsætningerne for aflønningsprocenten, at chaufførerne havde krav på kompensation herfor i form af en regulering af lønafregningsprocenten eller på anden måde. Det nærmere indhold af en kompensationsordning må overlades til forhandling mellem overenskomstparterne.

Indklagede har til støtte for frifindelsespåstanden gjort gældende, at overenskomsten alene fastslår, at provisionsaflønningen af chaufførerne skal ske ud fra det, taxameteret udviser, men at den ikke nærmere regulerer indtægtsgrundlaget, herunder om der køres til den maksimale takst eller en højere eller lavere fast pris. Overenskomsten fastlægger en garanteret mindstebetaling pr. time til chaufførerne, og med respekt af denne kan vognmanden selv bestemme prisen for turene. Alternativet til at indgå sådanne fastpris-aftaler er, at turene slet ikke bliver kørt, og dermed vil chaufførernes indtægtsgrundlag også blive reduceret væsentligt. Opmandskendelsen af 30. maj 2003 vedrører en helt anden overenskomst end denne, og den dengang omstridte rabatordning udgjorde en langt større del af chaufførernes indtægtsgrundlag end "Service Taxa", der alene udgør 3 % af vognmændenes omsætning, og som i gennemsnit slet ikke reducerer, men snarere hæver chaufførernes indtægtsgrundlag. Indklagedes standpunkt må indebære, at de ture, hvor der er overdækning i forhold til taxameter-prisen, skal medføre en reduceret provisionsprocent.

Opmandens begrundelse og resultat

Da der ikke mellem de af parterne udpegede medlemmer af voldgiftsretten er enighed om eller flertal for en afgørelse, træffes denne af opmanden.

Det lægges efter det oplyste til grund, at provisionsprocenten – uanset at den er forskellig fra lokalområde til lokalområde under overenskomstområdet – aftales mellem overenskomstparterne i landsoverenskomsten og som sådan er en del af denne overenskomst.

Landsoverenskomsten indeholder ingen bestemmelser om ændringer af provisionsprocenten ved indgåelse af fastprisaftaler, som indebærer et lavere beregningsgrundlag end den sædvanlige taksameterakt for den samme tur.

Det fremgår af bilag 2 til den mellem parterne indgåede overenskomst, at takst*stigninger* i overenskomstperioden fuldt ud skal modregnes i den aftalte provisionsprocent, således at chaufførernes løn ikke berøres af disse stigninger, ligesom chaufførens indtjening heller ikke skal påvirkes, hvis der indføres moms på hyrekørsel i overenskomstperioden. Som anført i opmandskendelsen af 30. maj 2003 må formodningen herefter være for, at aftaler om kørsel til fast pris, der indebærer, at beregningsgrundlaget for provisionsprocenten nedsættes i kraft af kørsel til lavere takster end taksameterakt, og dermed reelt en takst*nedsættelse*, heller ikke skal have indflydelse på chaufførernes løn.

Efter forklaringen fra Allan Andersen lægges det til grund, at provisionsprocenten for taxachauffører oprindeligt blev fastlagt ved lokale overenskomster på baggrund af de taksameterakter, der lokalt var blevet fastsat af kommunen i de områder, som vognene kører i. Ved tilslutning til landsoverenskomsten fra 2000 blev der foretaget en justering af den lokalt aftalte provisionsprocent under hensyn til de øgede medarbejderudgifter, som overenskomsten påførte vognmændene, og siden da – og indtil marts 2011 - er provisionsprocenten blev forhandlet efter de i bilag 2 til overenskomsten angivne retningslinjer, dvs. at chaufførernes lønninger ved kommunens tilslutning til takststigninger blev reguleret svarende til udviklingen i lønstatistikken for transportområdet.

Der er ikke i disse oplysninger holdepunkter for at antage, at overenskomstens bestemmelser om garanteret minimumsløn har haft betydning for fastlæggelsen af provisionsprocenten, eller at man herved har taget udgangspunkt i andet end den af kommunen fastsatte maksimale taksameterakt. Dette har tilsyneladende også været udgangspunktet i de områder, der ikke er omfattet af lokaloverenskomsten, og hvor de lønmæssige konsekvenser af rabatprisaftaler efter Allan Andersens forklaring forhandles med chaufførerne. Det er ikke med oplysningerne om de i Vejle Taxas område hidtil indgåede aftaler om kørsel til fast pris godtgjort, at der for Vejle Taxa skulle gælde en anden og af

3F accepteret praksis, bl.a. under hensyn til, at fastpris-aftalerne efter det af Viggo Hansen oplyste ikke i væsentligt omfang har indebåret kørsel til nedsat takst, dog bortset fra de tilfælde, hvor chaufføren selv og efter orientering af bestillingskontoret har aftalt en fast lavere pris med en kunde for en længere tur. Ved overenskomstparternes seneste regulering af forhandlingsprocenten for Vejle Taxa, jf. protokollat af 9. september 2008, kunne man ikke have taget højde for ”Service Taxa”-ordningen, der først blev indført pr. 1. marts 2009.

På denne baggrund findes formodningen om, at en takstnedsættelse ikke skal have konsekvenser for beregningen af chaufførernes løn ikke afkræftet. Der gives derfor klager medhold i, at Vejle Taxa i en overenskomstperiode ikke er berettiget til at give rabat til kunder uden at kompensere chaufførerne for den nedsættelse af grundlaget for provisionsprocenten, der er en følge heraf.

Opmanden finder efter de foreliggende oplysninger ikke tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, om ”Service Taxa” indebærer en sådan nedsættelse af beregningsgrundlaget, at chaufførerne har krav på kompensation for de ture, der køres efter de i denne ordning gældende takster.

T h i b e s t e m m e s

Indklagede, DI, skal anerkende, at Vejle Taxas Økonomiske Forening ikke er berettiget til at give rabat til kunderne uden at kompensere chaufførerne for den nedsættelse af grundlaget for den overenskomstmæssige lønafregningsprocent, der er en følge heraf.

Hver part skal bære egne omkostninger og betale halvdelen af opmandens honorar.

København, den 2. november 2011

Tine Vuust