

Protokollat med tilkendegivelse

Faglig voldgift (FV2014.0111)

Kristelig Fagforening (KRIFA)

(advokat Bjørn Holtze)

mod

Kristelig Arbejdsgiverforening (KA)

(advokat Bjørn B. Carlsen)

Sagen drejer sig om, efter hvilken minimumssats den såkaldte OST-kørsel skal aflønnes.

Påstande

Klager KRIFA har nedlagt påstand om, at den mellem parterne indgåede fagoverenskomst for transport § 2, stk. 1, skal forstås således, at flexkørsel på timeløn, i daglig tale OST-kørsel, skal ske til satsen for chauffør – persontransport.

Indklagede KA har nedlagt påstand om, at den mellem parterne indgåede fagoverenskomst for transport skal forstås således, at satsen for taxikørsel i § 2, stk. 1, skal anvendes ved aflønning af såvel flexkørsel som OST-kørsel på timeløn, der udføres i motorkøretøjer, som er indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

Sagens behandling

Voldgiftssagen er mundtligt behandlet på Trinity, Fredericia den 25. november 2014 med Søren Fibiger, KRIFA, Jørgen Boiskov Hansen, KRIFA, Preben Jakobsen, KA og Michael Folkersen, KA som partsudpegede voldgiftsmedlemmer og undertegnede fhv. retspræsident Niels Waage som formand og opmand.

Der blev givet forklaringer af arbejdsmarkedskonsulent Jacob Kappelgaard Toft, KRIFA og direktør Karsten Høgild, KA.

Efter bevisførelse, procedure og de partsudpegede medlemmers votering tilkendegav opmanden med en nærmere begrundelse, at indklagede ved en opmandskendelse ville få medhold i sin påstand, således at det i kendelsen ville blive fastslået, at den mellem parterne indgåede fagoverens-

komst for transport skal forstås således, at satsen for taxikørsel i § 2, stk. 1, skal anvendes ved aflønning af såvel flexkørsel som OST-kørsel på timeløn, der udføres i motorkøretøjer, som er indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.

De partsudpegede medlemmer afsluttede herefter sagen forligsmæssigt i overensstemmelse med denne tilkendegivelse og aftalte, at tilkendegivelsen i skriftlig form parterne imellem skal tillægges virkning som en kendelse.

Overenskomstgrundlaget

§ 1 i overenskomst vedr. taxiområdet 1997-99 mellem KA og KRIFA var sålydende:

”Overenskomstens område

Denne overenskomst er gældende for taxikørsel. Herved forstås erhvervmæssig personbefordring (Taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Dog i særlige tilfælde op til 15 personer føreren medregnet. Jf Lov om taxikørsel m. v. § 1, stk. 1, 2 og 3.”

Taxioverenskomsten mellem KA og KRIFA 2001-2004 indeholdt følgende bestemmelse i § 1:

”§ 1 Dækningsområde:

Denne overenskomst dækker taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel.”

Transportoverenskomsten mellem KA og KRIFA 2004-2007 indeholdt en fagoverenskomst for transport og en fagoverenskomst for taxi. Fagoverenskomsten for transport indeholdt bl. a. følgende bestemmelser:

”§ 1 Dækningsområde

Denne fagoverenskomst dækker chauffører, lager- og chaufførmedhjælpere, busstewardesser og guider

§ 2 Lønbestemmelser

	pr. 1/3-04	pr. 1/3-05	pr. 1/3-06	Stk. 1. Mindsteløn
Mindste timeløn				
Chauffører				
-godstransport	kr. 104,10	kr. 106,10	kr. 108,10	
Chauffører – turist	kr. 106,65	kr. 108,65	kr. 110,65	
Chauffører – rute	kr. 106,65	kr. 108,65	kr. 110,65	
Lager- og chaufførmedhjæl- pere, stewardesser og guider	kr. 101,00	kr. 103,00	kr. 105,00...”	

Fagoverenskomsten for taxi indeholdt bl. a. følgende bestemmelser:

”§ 1 Dækningsområde

Denne fagoverenskomst dækker medarbejdere beskæftiget med taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel.

§ 2 Lønbestemmelser

Mindste timeløn	pr. 1/3-04	pr. 1/3-05	pr. 1/3-06
	kr. 99,70	kr. 101,70	kr. 103,70.

De to nævnte fagoverenskomster blev lagt sammen i parternes transportoverenskomst 2007-2010, som bl. a. indeholdt følgende:

”§ 1 Dækningsområde

Denne overenskomst er gældende for medarbejdere, der udfører arbejde inden for gods- og persontransport samt hermed beslægtede opgaver.

KAPITEL 1. TIMELØNSKØRSEL

§ 2 Lønforhold

Timelønnen i denne fagoverenskomst er mindstelønninger, og den personlige løn fastsættes i henhold til reglerne herom i hovedoverenskomstens § 4 stk. 2.

Stk. 1. Mindsteløn	Mindste timeløn	pr. 1/3-07	pr. 1/3-08	pr. 1/3-09
	Chauffører – godstransport	kr. 111,25	kr. 114,00	kr. 116,25
	Chauffører – persontransport	kr. 114,00	kr. 116,75	kr. 119,00
	Chauffører taxi	kr. 107,00	kr. 109,75	kr. 112,00
	Lager- og chauffør- medhjælpere, bus- stewardesser og guider	kr. 108,25	kr. 111,00	kr. 113,25

Det er oplyst, at ordlyden af 2007-2010-overenskomstens § 2, stk. 1, er videreført uændret (bortset fra regulering af timelønsbeløbene) ved overenskomstfornyelserne i 2010 og 2013.

Løvbestemmelser mv.

Lov nr. 329 af 14. maj 1997 om taxikørsel indeholdt følgende bestemmelse i § 1.

”Den, der udfører erhvervmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer føreren medregnet, skal have tilladelse hertil, medmindre det benyttede køretøj udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel.

Stk. 2. Erhvervsmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Stk. 3. Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter trafikministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af den i stk. 1 nævnte størrelse anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer føreren medregnet til den i denne lov omhandlede kørsel.”

Lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 om taxikørsel indeholder følgende bestemmelse i § 1:

”Den, der udfører erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil.

Stk. 2. Erhvervsmæssig personbefordring, der udelukkende udføres inden for dansk område med et motorkøretøj, der er indregistreret i udlandet, kan alene udføres i henhold til international aftale eller regler fastsat af transportministeren.

Stk. 3. Den, der har tilladelse til taxikørsel og tillige har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i henhold til lov om buskørsel, kan efter transportministerens godkendelse i stedet for et motorkøretøj af den i stk. 1 nævnte størrelse anvende et motorkøretøj indrettet til befordring af indtil 15 personer føreren medregnet til den i denne lov omhandlede kørsel.

Denne bestemmelse fik sin nugældende affattelse ved lov nr. 633 af 14. juni 2011 om ændring af lov om taxikørsel m.v. Af bemærkningerne til forslaget til denne lovændring fremgår bl. a. følgende:

”1. Lovforslaget formål og baggrund

Der har i en længere periode været stor fokus på taxierhvervets bekymring for, at de såkaldte EP-tilladelser (»EP« henviser til erhvervsmæssig persontransport) har indflydelse på taxivognmændenes forretning ved at skabe konkurrenceforvriddning. Fra taxierhvervets side har der været peget på, at forskellene i konkurrenceforholdene kan have en række negative konsekvenser for taxivognmændenes økonomi, hvorfor flere taxivognmænd er ophørt med at drive taxiforretning, specielt i tyndt befolkede områder. Kommunerne, regionerne og trafikelskaberne finder, at ordningen med EP-tilladelser er en velfungerende ordning.

Lovforslaget indebærer, at administrationen af de såkaldte EP-tilladelser, der i dag administreres efter buskørselsloven, flyttes til taxiloven. Det drejer sig om tilladelser, som omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 perso-

ner, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikskab om almindelig rutekørsel. Tilladelse foreslås fremover benævnt som »tilladelse til offentlig servicetrafik«.

Lovforslaget har til formål dels at give mulighed for en decentral behovsvurdering også på området for tilladelse til offentlig servicetrafik, i det omfang kommunerne ønsker det, dels at tilstræbe en konkurrencemæssig ligestilling mellem tilladelse til offentlig servicetrafik og taxitilladelse, hvor dette er praktisk muligt. Herved sikres endvidere en præcisering af hjemmelsgrundlaget for tilladelse til offentlig servicetrafik.

Ifølge forslaget skal der stilles energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, i lighed med køretøjer, der anvendes til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport.

Ifølge forslaget skal der endvidere stilles de samme uddannelsesmæssige krav, der i dag stilles til førere af taxier, limousiner og sygetransportkøretøjer, til førere af køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Lovforslaget indfører, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelse til offentlig servicetrafik i lighed med antallet af tilladelse til taxikørsel. Fastsættelsen sker ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område, herunder i forhold til såvel taxibetjeningen som den offentlige servicetrafik. Ved at sætte et loft på antallet af tilladelse til offentlig servicetrafik vil en kommunalbestyrelse kunne vælge at sikre taxierhvervet en større andel af den samordnede kørsel, som trafikskabet lader udføre.

Endelig indebærer forslaget, at der i taxiloven indsættes en bestemmelse om, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte krav til beklædning af førere af taxier. Kravet indføres for at sikre og fastholde en høj kvalitet inden for taxierhvervet og for at lette genkendeligheden af førere.

2. Gældende ret

Efter taxilovens § 1 kræves der tilladelse til erhvervmæssig personbefordring med personbiler (køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet). Dette gælder dog ikke køretøjer, der udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel.

Busloven regulerer erhvervmæssig personbefordring med busser (køretøjer indrettet til befordring af flere end 9 personer, føreren medregnet) og stiller også krav om tilladelse hertil.

Alle former for rutekørsel kræver endvidere tilladelse efter lov om trafikskaber.

Rutekørsel er i § 19 i lov om trafikskaber defineret som regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder. Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Ved almindelig rutekørsel forstås endvidere individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, som rækker ud over befordring til behandling, terapi og lignende.

En virksomhed kan ansøge Trafikstyrelsen om udstedelse af en EP-tilladelse. En EP-tilladelse er en tilladelse efter busloven, som alene omfatter motorkøretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel. For at få udstedt en EP-tilladelse skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt om udførelse af almindelig rutekørsel for et trafikselskab.

Den almindelige rutekørsel, der udføres for trafikselskaberne på grundlag af en EP-tilladelse, er dels den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, dels den samordnede kørsel, dvs. handicapkørsel, patientkørsel, lægekørsel og teletaxa- eller telebustrafik i det samme bestillingssystem. Kørslen kan også udføres af taxier med taxitilladelse og af busser med tilladelse efter busloven.

Buslovgivningen giver ikke mulighed for at stille energi- og miljøkrav til køretøjer, der udfører kørsel på grundlag af EP-tilladelser, eller for at stille uddannelsesmæssige krav til førere af disse køretøjer.

Der er ikke i taxilovgivningen krav til taxichaufførers beklædning. Visse bestillingskontorer har dog på eget initiativ indført bestemmelser om chaufførernes beklædning.

3. Lovforslaget i hovedtræk

3.1. Tilladelse til offentlig servicetrafik

Det foreslås, at der i taxiloven indføres en ny tilladelsestype, »tilladelse til offentlig servicetrafik«. Tilladelsen giver indehaveren ret til at udføre erhvervsmæssig personbefordring i forbindelse med kontrakt med et trafikselskab om almindelig rutekørsel. Der kan ikke på grundlag af den nye tilladelsestype udføres andre former for erhvervsmæssig personbefordring.

Der vil med forslaget blive skabt en klar opdeling af køretøjer omfattet af taxiloven og køretøjer omfattet af busloven. Den usikkerhed, der er både hos lokale og regionale myndigheder og hos vognmandsvirksomhederne på bus- og taxiområdet om de to loves anvendelsesområder, vil således blive fjernet.

Det foreslås, at kommunalbestyrelsen kan fastsætte antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik i lighed med fastsættelse af antallet af taxitilladelser.

Fastsættelsen foreslås at ske ud fra hensynet til en tilfredsstillende betjening af offentligheden inden for hele kommunens område. Det er op til den enkelte kommunalbestyrelse at vurdere, om der er behov for en antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik og i givet fald, hvor stort antallet af tilladelser skal være.

Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at tilladelser til offentlig servicetrafik giver et problem i udkantsområderne, kan de lægge loft på antallet af disse tilladelser. Omvendt hvis der ikke vurderes at være problemer i udkantsområderne, eller hvis problemerne ikke vurderes at have meget at gøre med antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik, kan kommunalbestyrelsen vælge ikke at lægge loft på antallet af tilladelser til offentlig servicetrafik.

I modsætning til taxitilladelser, som har en geografisk begrænsning inden for en kommunes område, kan en tilladelse til offentlig servicetrafik anvendes til kørsel inden for et trafikskabs område. Det foreslås derfor, at kommunalbestyrelsen forhandler med Regionsrådet inden fastsættelsen af antallet af tilladelser til offentlig service trafik. Kommunalbestyrelsen skal indberette en eventuel antalsbegrænsning af tilladelser til offentlig servicetrafik til transportministeren, der herefter vil kunne udstede tilladelser.

Udstedelse af den nye tilladelsestype efter taxiloven og tilsyn hermed foreslås bibeholdt i Transportministeriet... ”

Opmandens begrundelse

Parternes overenskomst vedr. taxiområdet 1997-99 indeholdt en bestemmelse om dækningsområdet, der nøje svarede til den dagældende taxilovs dækningsområde. Efter bestemmelsen dækkede overenskomsten ”taxikørsel”, og det fremgik af overenskomstens udtrykkelige ordlyd, at man herved forstod erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Det fremgik endvidere af bestemmelsen, at overenskomsten i særlige tilfælde dækkede personbefordring med et motorkøretøj indrettet til befording af op til 15 personer, føreren medregnet. Denne undtagelsesbestemmelse svarer fuldstændig til den dagældende taxilovs § 1, stk. 3, og må således antages at være indsat i overenskomsten med henblik på at sikre, at overenskomstens dækningsområde i alle tilfælde var sammenfaldende med lovens dækningsområde. Det lægges imidlertid efter direktør Karsten Høgilds forklaring til grund, at undtagelsesbestemmelsen ikke har haft nogen praktisk betydning. Det må herefter antages, at 1997-99 overenskomstens dækningsområde i alt væsentligt omfattede erhvervsmæssig personbefordring (taxikørsel og sygetransport) med et motorkøretøj indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet.

Der er ikke forelagt voldgiftsretten oplysninger om overenskomstforholdene fra 1999 til 2001, men det er oplyst, at dækningsområdet for parternes taxioverenskomst 2001-2004 var ”taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel”, jf. overenskomstens § 1. I mangel af oplysninger om baggrunden for, at dækningsområdet i 2001-2004-overenskomsten var formuleret anderledes end i 1997-99-overenskomsten, lægger opmanden til grund, at der ikke indholdsmæssigt var sket andre ændringer, end at ”handicapkørsel” udtrykkeligt blev tilføjet overenskomstens dækningsområde.

Dækningsområdet for fagoverenskomsten for taxikørsel i parternes transportoverenskomst 2004-2007 var formuleret nøjagtig som dækningsområdet for taxioverenskomsten 2001-2004. Mindste-

lønsatsen var pr. 1/3-04 99,70 kr. Mindstelønssatsen for ”chauffører-rute” i fagoverenskomsten for transport var pr. 1/3-04 106,65 kr., dvs. 6,7 pct. højere end mindstelønnen efter fagoverenskomsten for taxikørsel.

I den sammenskrevne transportoverenskomst 2007-2010 var der en særlig mindstelønssats for ”Chauffører taxi”. Denne udgjorde pr. 1/3-07 107,00 kr. Der fandtes endvidere en mindstesats for ”chauffører- persontransport” (der erstattede de hidtidige kategorier ”Chauffører turist” og ”Chauffører rute”) på 114,00 kr., dvs 6,6 pct. højere end mindstelønnen for ”Chauffører taxi”).

Som sagen foreligger oplyst, kan det ikke antages, at parterne med sammenskrivningen af de to fagoverenskomster i 2007 skulle have tilsigtet nogen ændring af de hidtidige dækningsområder (taxi og turist- og rutetransport). Dette bekræftes af, at den procentuelle forskel på mindstelønnen for ”Chauffør persontransport” og ”Chauffører taxi” i 2007-2010-overenskomsten stort set videreførte den procentuelle forskel på mindstelønningerne i fagoverenskomsterne 2004-2007 for henholdsvis for transport og taxi. Det lægges derfor til grund, at den mindstelønssats, der i 2007-2010 overenskomsten gjaldt for ”Chauffører taxi”, vedrørte de medarbejdere, hvis arbejde var omfattet af det hidtidige dækningsområde for fagoverenskomsten for taxi.

Det er oplyst, at de overenskomstfornyelser, der er sket siden 2007, ikke har ændret ved ordlyden af bestemmelserne om mindsteløn i 2007-2010 overenskomsten, bortset fra beløbsangivelserne.

Samlet set lægges det herefter til grund, at der ikke siden 1997 er sket ændringer i dækningsområdet for overenskomstens regler om taxikørsel, bortset fra, at ”handicapkørsel” udtrykkeligt blev tilføjet i 2001, og at den gældende overenskomsts mindstelønssatser for ”Chauffører taxi” således gælder for de medarbejdere, hvis arbejde består i taxikørsel, sygetransport og handicapkørsel med et motorkøretøj indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet.

Det lægges efter de afgivne forklaringer og det fremlagte materiale til grund, at indførelsen af begrebet OST-kørsel ved den ovenfor nævnte lovændring, der trådte i kraft 1. september 2011, ikke gav anledning til ændringer i overenskomsten ved overenskomstfornyelsen i 2013. Det må derfor antages, at parterne ved denne overenskomstfornyelse ikke anså indførelsen af begrebet OST-kørsel i 2011 for relevant for overenskomstens minimumssatser. På denne baggrund finder opmanden, at

besvarelsen af spørgsmålet om, hvorvidt OST-kørsel skal vederlægges efter persontransport-satsen eller taxi-satsen i den gældende overenskomsts § 2, stk. 1, afhænger af, hvilke typer kørsel OST-kørsel omfatter. Opmanden finder på baggrund af oplysningerne i bemærkningerne til forslaget til den ovenfor omhandlede ændring af taxiloven i 2011 og det i øvrigt oplyste, at OST-kørsel, der ikke udføres af busser, i det væsentlige består af sygetransport og handicapkørsel i køretøjer, der indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet. Den type af kørsler, der udføres som OST-kørsel, falder således ind under dækningsområdet for taxa-overenskomsten 2001-2004, der som anført ovenfor må antages at være videreført uændret siden, hvorfor denne type kørsler som beskrevet ovenfor skal vederlægges efter taxa-satsen. Da det endvidere lægges til grund, at udtrykket flex-kørsel i hvert fald i denne sammenhæng svarer til OST-kørsel (jf. klagers påstand), gives der indklagede medhold i dennes påstand.

Det er ikke under voldgiftssagen godtgjort, at KA på noget tidspunkt skulle have erkendt eller accepteret, at OST-kørsel skal aflønnes efter satsen for persontransport. Det forhold, at nogle af indklagedes medlemsvirksomheder muligt har haft denne opfattelse, kan ikke føre til andet resultat. Da der er tale om en minimallønsoverenskomst, er der ikke noget til hinder for, at en arbejdsgiver udbetaler medarbejderne en højere løn, end hvad minimallønsbestemmelserne i overenskomsten fører til. Det har derfor heller ikke nogen indflydelse på udfaldet af nærværende sag, at medlemsvirksomheder dækket af overenskomsten evt. har aflønnet medarbejdere efter satsen for persontransport, selv om de pågældende alene har haft krav på at bliver aflønnet efter den lavere taxi-sats, og at indklagede KA muligt har været bekendt hermed uden at have reageret heroverfor i forhold til medlemsvirksomhederne.

Roskilde, den 8. december 2014

Niels Waage