

DOM

afsagt den 18. april 2013 af Vestre Landsrets 12. afdeling (landsdommerne Torben Geneser, Ida Skouvig og Trine Poulsen (kst.)) i 1. instanssag V.L. B-2635-10

Vognmandsforeningen NORTRA
v/ formand Frank Bjerregaard
som mandatar for
vognmand Jørn Færch
(advokat Henrik Karl Nielsen, København)

mod

Trafikstyrelsen
(Kammeradvokaten ved advokat Nina Ammitzbøll Juul, København)

Indledning

Sagen er anlagt ved Retten i Aalborg den 3. september 2010. Ved kendelse af 22. november 2010 blev sagen efter parternes samstemmende anmodning henvist til behandling ved Vestre Landsret i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

Kristelig Arbejdsgiverforening er indtrådt i sagen til støtte for sagsøgeren, jf. retsplejelovens § 252.

Sagen drejer sig om, hvorvidt Jørn Færch, der driver en vognmandsvirksomhed, har overholdt buslovens § 18, stk. 2, og senere taxilovens § 5, stk. 5, ved at følge henholdsvis NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten for provisionslønnede taxichauffører. Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at de nævnte overenskomster ikke lever op til kravene i busloven

og taxiloven.

Jørn Færch er fra juni 2012 ikke længere indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, men kun af tilladelser udstedt i henhold til taxiloven.

Påstande

Sagsøgeren, Vognmandsforeningen NORTRA ved formand Frank Bjerregaard som mandatar for Jørn Færch, har nedlagt følgende påstande:

1. Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved at efterleve overenskomst af 1. marts 2010 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA af 1. marts 2010 overholder kravet i lov om buskørsel § 18, stk. 2.
2. Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved at efterleve bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening overholder kravet i lov om buskørsel § 18, stk. 2.
3. Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved i forhold til ansatte chauffører på sine køretøjer med tilladelse til Offentlig Service Trafik at efterleve overenskomst af 1. marts 2010 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA af 1. marts 2010 overholder kravet i lov om taxikørsel § 5, stk. 5.
4. Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved i forhold til chauffører på sine køretøjer med tilladelse til Offentlig Service Trafik at efterleve bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening overholder kravet i lov om taxikørsel § 5, stk. 5.

Sagsøgte, Trafikstyrelsen, har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Sagsøgeren nedlagde oprindeligt kun påstande svarende til påstand 1 og 2 vedrørende lov om

buskørsel.

Som nævnt er Jørn Færch fra juni 2012 ikke længere indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, men kun af tilladelser udstedt i henhold til taxiloven. Jørn Færch er således ikke længere underlagt krav om overholdelse af buslovens § 18, stk. 2. Det var herefter Trafikstyrelsens opfattelse, at Jørn Færch ikke længere havde den fornødne retlige interesse i at få realitetsbehandlet den materielle tvist i sagen, og at sagen skulle afvises. Det var Jørn Færchs opfattelse, at han fortsat havde fornøden retlig interesse i søgsmålet.

Spørgsmålet om afvisning har i medfør af retsplejelovens § 253 været udskilt til særskilt behandling og afgørelse. I landsrettens kendelse af 2. oktober 2012 om dette spørgsmål anføres det blandt andet:

”....

Påstande

Sagsøgeren, Vognmandsforeningen NORTRA ved formand Frank Bjerregaard som mandatar for Jørn Færch, har nedlagt følgende påstande:

1. Sagen fremmes i realiteten.
2. Principalt: Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved at efterleve overenskomst af 1. marts 2010 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA af 1. marts 2010 overholder kravet i lov om buskørsel § 18, stk. 2.

Subsidiært: Trafikstyrelsens afgørelse af 17. juni 2010 annulleres, og sagen hjemvises til fornyet behandling hos Trafikstyrelsen.

3. Principalt: Trafikstyrelsen tilpligtes at anerkende, at Jørn Færch ved at efterleve bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening overholder kravet i lov om buskørsel § 18, stk. 2.

Subsidiært: Trafikstyrelsens afgørelse af 28. april 2011 annulleres, og sagen hjemvises til fornyet behandling hos Trafikstyrelsen.

Sagsøgte, Trafikstyrelsen, har nedlagt påstand om afvisning, subsidiært frifindelse.

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen har i sit påstandsdokument og sammenfattende processkrift af 21. august 2012 blandt andet anført:

”Trafikstyrelsens sagsbehandling

Den 17. juni 2010 traf Trafikstyrelsen afgørelse over for sagsøger, vognmand Jørn Færch (bilag 7). Det fremgår af afgørelsen, at Trafikstyrelsen fandt, at ”Overenskomst 2010-2013 mellem Vognmandsforeningen Nortra og Chaufførforeningen Nortra” (herefter benævnt NORTRA-overenskomsten) – ikke lever op til de krav, der stilles til indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed i henhold til buslovens § 18, stk. 3 (nu § 18, stk. 2). Af afgørelsen fremgår følgende, jf. side 1, sidste afsnit:

”Den omhandlende ”Overenskomst 2010-2013 mellem Vognmandsforeningen Nortra og Chaufførforeningen Nortra” lever efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke op til de løn- og arbejdsvilkår, der findes i landsdækkende brancheoverenskomster. Efter ”Nortra-overenskomsten” aflønnes chaufførerne med ren provision svarende til 47% af den omsætning, som chaufførerne genererer på en vagt, og der ydes ikke løn under sygdom.

Det fremgår endvidere af afgørelsen, at Trafikstyrelsen ikke fandt det nødvendigt at sende NORTRA-overenskomsten til overenskomstparterne til udtalelse, da overenskomsten efter styrelsens opfattelse klart ikke afspejler det niveau, der generelt er i branchen.

Ved brev af 18. juni 2010 (bilag A) modtog Trafikstyrelsen meddelelse om, at sagsøgte fra den dato fulgte overenskomsten mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F.

Ved brev af 30. juni 2010 (bilag B) anmodede Trafikstyrelsen om at modtage dokumentation for, at sagsøger fulgte overenskomsten mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F. Sagsøger indsendte efterfølgende en række lønsedler og ansættelsesbeviser (bilag C, D og E). Sagsøger oplyste i den forbindelse, at han fulgte den mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening indgåede overenskomst (herefter benævnt KRIFA-overenskomsten), jf. bilag D og E.

Efter svar fra Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening (bilag F) om, at sagsøger ikke overholdt bestemmelserne i deres overenskomst, opfordrede Trafikstyrelsen ved brev af 5. oktober 2010 (bilag G) sagsøger til at fremsende dokumentation for ansættelse og aflønning i overensstemmelse med en landsdækkende overenskomst inden for busområdet, idet styrelsen i modsat fald varslede at indlede en sag om tilbagekaldelse af tilladelserne.

Da sagsøger ikke indsendte den ønskede dokumentation meddelte Trafikstyrelsen den 9. november 2010 sagsøger en advarsel (bilag M), hvoraf bl.a. fremgik, at såfremt der konstateredes yderligere overtrædelser af gældende lovgivning, ville det på ny blive vurderet, om sagsøgers bustilladelser skulle tilbagekaldes. Trafikstyrelsen anmodede samtidigt Nordjyllands Politi om at rejse tiltale mod sagsøger for overtrædelse af buslovens § 18, stk. 2, jf. bilag M. Nordjyllands Politi har efterfølgende optaget politirapport i sagen, men har meddelt, at de herefter vil afvente afgørelsen af den civile sag.

Det er oplyst for Trafikstyrelsen, at sagsøger pr. 1. januar 2011 tilsluttede sig Kristelig Arbejdsgiverforening og med virkning fra samme dato blev omfattet af KRIFA-overenskomsten på transportområdet for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører, jf. bilag 10.

Ved afgørelse af 28. april 2011 (bilag 10) meddelte Trafikstyrelsen sagsøger, at det på det foreliggende grundlag ikke fandtes godtgjort, at KRIFA-overenskomsten på transportområdet for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører lever op til intentionerne bag buslovens § 18, stk. 2.

Trafikstyrelsen meddelte imidlertid ved brev af 1. juli 2011 (bilag N) sagsøger, at styrelsen genoptog behandlingen af sagsøgers sag, hvori der var truffet afgørelse af 28. april 2011 (bilag 10). Trafikstyrelsen iværksatte samtidig partshøring af sagsøger vedrørende de vejledende udtalelser, som styrelsen havde modtaget fra Fælles Fagligt Forbund og Dansk Erhverv om sagen.

Trafikstyrelsen har den 9. september 2011 truffet afgørelse over for sagsøger i den genoptagne sag. Det fremgår af afgørelsen (bilag P), at Trafikstyrelsen fandt, at KRIFA-overenskomsten på transportområdet for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører ikke lever op til de krav, der stilles til indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed i henhold til buslovens § 18, stk. 2.

I begrundelsen for afgørelsen har Trafikstyrelsen bl.a. anført, at

”Sagsøgers virksomhed er baseret på udførelse af rutekørselsopgaver i henhold til kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab, som omfatter regionale og kommunale kørselsordninger, f.eks. befordring af visse kategorier af skoleelever, befordring af ældre til læge mv. Kørselsopgaverne fastlægges på dagsbasis på grundlag af rekvisition fra Nordjyllands Trafikselskab.

Sagsøgers chauffører har således i modsætning til taxichauffører ingen mulighed for gennem omfanget af deres daglige arbejdsindsats at påvirke

omsætningens størrelse og dermed størrelsen af deres personlige indkomst, eftersom tilrettelæggelsen af kørslen og af dennes omfang helt afhænger af trafikelskabets efterspørgsel.”

Efter henvendelse fra sagsøgers advokat har Trafikstyrelsen ved brev af 8. december 2011 (bilag Q) supplerende oplyst, at

”Trafikstyrelsen finder det således uforeneligt med § 18, stk. 2, i busloven at aflønne chauffører, som ikke har indflydelse på omfanget af indtjeningen ved deres daglige kørsel, på provisionsbasis.”

Trafikstyrelsen har således lagt til grund, at Jørn Færchs virksomhed er baseret på udførelse af på forhånd fastlagte rutekørselsopgaver i henhold til kontrakt med Nordjyllands Trafikelskab. Styrelsen finder derfor, at chauffører ansat hos Jørn Færch – i modsætning til taxichauffører – ikke har nogen mulighed for gennem omfanget af deres daglige arbejdsindsats at påvirke omsætningens og dermed størrelsen af deres personlige indkomst, idet omsætningen helt afhænger af trafikelskabets efterspørgsel.”

Der henvises herved til beskrivelsen nedenfor af den af sagsøger udførte rutekørsel (”EP-kørsel”). Det bemærkes i øvrigt, at Trafikstyrelsens afgørelse af 28. april 2011 (bilag 10) efter udstedelsen af afgørelsen af 9. september 2011 (bilag P) ikke længere står ved magt.

Sagsøger har i øvrigt i februar 2011 oplyst over for Trafikstyrelsen, at han med virkning fra den 1. marts 2011 ville følge KRIFA-overenskomsten på transportområdet for så vidt angår timelønnede buschauffører, jf. bilag 10. Denne overenskomst anser Trafikstyrelsen for at opfylde kravene efter buslovens § 18, stk. 2.

Sagsøger har ved brev af 13. maj 2012 indgivet ansøgning (bilag R) til Trafikstyrelsen om ombytning af sine tilladelser udstedt i henhold til busloven til tilladelser til offentlig servicetrafik (OST-tilladelser). OST-tilladelser udstedes i henhold til taxilovens bestemmelser herom.

Trafikstyrelsen har ved et brev af 19. juni 2012 imødekommet sagsøgers ansøgning om udstedelse af OST- tilladelser i henhold til taxiloven, jf. bilag S.

Det er en forudsætning for opretholdelsen af de pågældende OST-tilladelser, at sagsøger returnerer sine hidtidige tilladelser udstedt i henhold til busloven, jf. bilag U, hvilket sagsøger også har gjort. Trafikstyrelsen har den 22. juni 2012 tilbagekaldt sagsøgers tilladelser udstedt i henhold til busloven i sit system med den virkning, at de nu er ugyldige.

Sagsøger er således ikke længere indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, men kun af tilladelser udstedt i henhold til taxiloven, og sagsøger er derfor ikke længere underlagt krav om overholdelse af buslovens § 18, stk. 2.
...”

Forklaringer

Jørn Færch og Lars Hirsch har afgivet forklaring for landsretten.

Jørn Færch har forklaret, at han har været vognmand siden 2000. Han startede med at have en taxitilladelse. I 2002 fik han to EP-tilladelser. En EP-tilladelse omfatter køretøjer, der benyttes til befordring af maksimalt 9 personer. Tilladelsen gives til erhvervsmæssig personbefordring og er klausuleret således, at den kun kan benyttes til kørsel for fælleskommunale trafikselskaber. Han har på nuværende tidspunkt en enkelt taxi i sin virksomhed. Hans virksomhed er vokset gennem årene. Før den 1. marts 2012 havde han 16 EP-tilladelser. Disse var alle udstedt i henhold til busloven. Han udfører flexkørsel for Nordjyllands Trafikselskab, og indtil medio juli 2012 var det det eneste trafikselskab, som han udførte kørsel for. Arbejdet består bl.a. i at køre med passagerer, der skal til behandlinger, gangbesværede ældre og skoleelever, der har et fysisk eller psykisk handicap. Fælles for kørslerne er, at det er det offentlige, der helt eller delvist betaler for kørslen.

Vognmandsforeningen NORTRA blev stiftet med virkning fra den 1. marts 2010. De var 9-10 vognmænd, der deltog i drøftelserne i forbindelse med stiftelsen. Han var en af disse vognmænd. Der blev samtidig stiftet en chaufførforening, og der var nok 30-40 chauffører, som deltog i mødet. De havde lejet et forsamlingshus, og de havde inviteret advokat Henrik Karl Nielsen med til mødet. På mødet blev der nedsat to grupper bestående af henholdsvis vognmænd og chauffører. De forhandlede i hvert sit rum. Overenskomsten er et resultat af reelle forhandlinger mellem de to grupper. Der blev fremsat flere ændringsforslag, som blev indsat i overenskomsten. De stiftede foreningerne, da der ikke eksisterede en overenskomst, der var gearret til at håndtere den type kørsel, som de udfører for trafikselskaberne.

Det er hans opfattelse, at chauffører, der kører flexkørsel, også forud for overenskomstens indgåelse blev provisionslønnen i lighed med taxichauffører. Han aflønnede sine chauffører med provisionsløn. Dette blev ikke anfægtet af chaufførerne.

Det tilbud, som han afgav vedrørende kørslerne, blev afgivet, før NORTRA-overenskomsten blev indgået. Det er klart, at størrelsen på aflønningen af chaufførerne har betydning for, hvilket bud han kunne afgive. Han var ikke medlem af andre arbejdsgiverforeninger, og det

var de andre vognmænd ham bekendt heller ikke.

Man kan ikke sammenligne vilkårene for de chauffører, der kører bybusser, med vilkårene for de chauffører, der kører flexkørsel. En bybus er disponeret til kørsel med mere end 9 personer, og der køres i et fast rutenet efter køreplaner. Det er relativt let at budgettere med, idet vognmanden får betaling uanset hvor mange passagerer, der er med bussen. En chauffør, der kører flexkørsel, skaffer ingen indtjening, hvis der ikke er nogen passagerer at køre med. Det er derfor svært for en vognmand at beregne indtjeningen ved flexkørsel. En sammenligning med chauffører, der kører turistbusser, kan heller ikke foretages, da opgaven og turen i de tilfælde også er givet på forhånd, og vognmanden vil kunne beregne sin indtjening.

Da Trafikstyrelsen truede med at inddrage hans EP-tilladelser, meldte han sig pr. 1. januar 2011 ind i Kristelig Arbejdsgiverforening. Han blev dermed automatisk omfattet af overenskomsten på området. Han havde nogle forhandlinger med den juridiske chef hos Kristelig Arbejdsgiverforening, Nikolaj Nikolajsen. De blev enige om, at den kørsel, som hans virksomhed udfører, ligner taxikørsel. Når der udbydes flexkørsel, er der også taxiselskaber, som afgiver bud.

Det er hans opfattelse, at flexkørsel og taxikørsel har store lighedspunkter. Ved begge typer af kørsler er vognen ikke belagt hele tiden, og man kan ikke påvirke størrelsen af sin omsætning. Der er en given mængde kørsel både ved flexkørsel og ved taxikørsel.

Ved indgåelsen af overenskomsten blev det dyrere for ham at aflønne sine chauffører, idet han f.eks. skal betale pensionsbidrag og udbetale løn under sygdom.

Mange af hans EP-tilladelser ville udløbe i 2013, og på grund af en lovændring var han derfor tvunget til at ombytte sine EP-tilladelser til OST-tilladelser for at kunne fortsætte sin forretning. Det er fysisk de samme biler, de samme nummerplader og de samme chauffører, der nu kører på OST-tilladelser. Det er også de samme kørselsopgaver, der udføres. Han har drøftet dette med Trafikstyrelsen, som imidlertid stadig kræver, at han ikke provisions aflønner sine chauffører.

Trods ombytningen til OST-tilladelser skal han stadig overholde en bestemmelse i taxiloven, som er enslydende med bestemmelsen i buslovens § 18, stk. 2, og sagen er derfor stadig relevant for ham. Der kan også blive tale om et erstatningskrav.

Trafikstyrelsen har indgivet en politianmeldelse mod ham. Politiet har telefonisk oplyst ham om, at de afventer udfaldet af denne sag, forinden de vil foretage sig yderligere.

Lars Hirsch har forklaret, at han driver en virksomhed, hvor der alene køres med EP-tilladelser. Han har drevet virksomheden siden den 1. marts 2010. Han har tre EP-tilladelser. Busserne er indrettet således, at der er plads til 9 personer. Han var en af medstifterne af Vognmandsforeningen NORTRA, og han har været medlem siden stiftelsen. Han er efterfølgende blevet medlem af Kristelig Arbejdsgiverforening. Han valgte at blive medlem af Kristelig Arbejdsgiverforening af samme grund som Jørn Færch, og han blev også medlem på samme tidspunkt som Jørn Færch.

Han har modtaget en henvendelse fra Trafikstyrelsen om, at de ikke mener, at den indgåede KRIFA-overenskomst er god nok, og at det er styrelsens opfattelse, at han skal følge en anden overenskomst. Alle vognmænd i Vognmandsforeningen NORTRA havde EP-tilladelser, og disse vognmænd står alle i samme situation som Jørn Færch. Han bekendt er der ikke andre vognmænd end Jørn Færch, der af Trafikstyrelsen er blevet truet med tilbagekaldelse af tilladelser. Jørn Færch er den største vognmand i Vognmandsforeningen. Der er en latent tvist mellem vidnet og Trafikstyrelsen.

Der har under sagens forberedelse været drøftelser om, at Kristelig Arbejdsgiverforening skulle indtræde i sagen som biintervenient. Dette er ikke blevet en realitet, men Kristelig Arbejdsgiverforening er orienteret om sagen og har fået overleveret alt materiale.

Procedure

Sagsøgeren har til støtte for påstanden om sagens fremme i et påstandsdokument af 21. august 2012 gjort gældende:

”...

At sagsøgte har truffet afgørelser om, at sagsøger ikke overholder kravet i

buslovens § 18, stk. 2, ved at efterleve de kollektive overenskomster, der er nævnt i påstand 2 og 3,

- At sagsøgte har stillet i udsigt, at sagsøgte vil tilbagekalde sagsøgers tilladelser til buskørsel, hvis sagsøger fortsætter med at efterleve de i påstand 2 og 3 nævnte kollektive overenskomster,
- At sagsøger har indrettet sig i overensstemmelse hermed, så længe sagen verserer, hvilket har medført merudgifter og dermed et driftstab for sagsøger, og
- At sagsøger har et retskrav på en domstolsprøvelse af den fortolkning af buslovens § 18, stk. 2, som sagsøgte har påtvunget sagsøger at leve op til, jf. hertil grundlovens § 63 og EMRK artikel 6, og
- At sagen derfor ikke skal afvises fra realitetsbehandling.”

Sagsøgeren har under hovedforhandlingen procederet i overensstemmelse hermed og har supplerende anført, at sagen vedrører fortolkning af busloven § 18, stk. 2, og dermed spørgsmålet om, hvorvidt en vognmand kan leve op til reglens formål gennem efterlevelse af NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten. Sagen angår herunder den principielle tvist om, hvorvidt en vognmand må provisionsafløne chauffører, der udfører flexkørsel.

Buslovens § 18, stk. 2, er en meget vag bestemmelse. Der står alene, at man skal følge nogle overenskomstmæssige forpligtelser. Dette har Jørn Færch forsøgt gennem overholdelse af henholdsvis NORTRA-overenskomsten og KRIFA-overenskomsten.

Sagen angår bebyrdende afgørelser fra en offentlig myndighed. Trafikstyrelsens trussel om tilbagekaldelse af tilladelser har tvunget Jørn Færch til at indgå overenskomstaftaler. Uanset at han indgik overenskomstaftaler, er det fortsat Trafikstyrelsens opfattelse, at han ikke overholdt buslovens § 18, stk. 2. Han har derfor ret til at få prøvet, om Trafikstyrelsens opfattelse er i overensstemmelse med reglerne.

Efter at sagen er blevet berammet til hovedforhandling, er Jørn Færchs EP-tilladelser blevet ombyttet til OST-tilladelser, fordi lovgivningen er blevet ændret. Den verserende sag skal ikke kunne falde til jorden, fordi Jørn Færch har måttet indrette sig efter de nye regler.

Den retspraksis, som Trafikstyrelsen har henvist til, vedrører primært en brancheforenings

ønske om en afgørelse af et generelt spørgsmål. I denne sag er EP-tilladelserne blevet ombyttet, fordi lovgivningen er blevet ændret, og tvisten mellem parterne er ikke blevet løst. Det skal afklares, om det, Jørn Færch gjorde frem til den 19. juni 2012, var i strid med busloven, eller om han levede op til sine forpligtelser efter loven.

Der er et latent erstatningskrav. Hvis denne sag behandles i realiteten, vil der under sagen reelt blive taget stilling til ansvarsgrundlaget. Da sagen blev anlagt, vidste man ikke, at den ville være under behandling så længe, som tilfældet er blevet. Der løber omkostninger på hver dag, idet Jørn Færch ved Trafikstyrelsens afgørelse er blevet pålagt at betale mere, end han skulle efter de overenskomster, han indgik.

Der er ikke tale om en sag, hvor man forsøger at få et responsum fra landsretten. Begge parter var enige om, at sagen skulle henvises til landsretten, ligesom begge parter var enige om, at sagen angik fortolkningen af buslovens § 18, stk. 2.

Trafikstyrelsen har indgivet en politianmeldelse mod Jørn Færch, og politiets sag afventer udfaldet af denne sag. Hvis sagen afvises, vil der være tale om ressourcespild, og en ny sag med samme problemstilling kunne anlægges med henvisning til taxilovens § 5, stk. 5, der har samme ordlyd som buslovens § 18, stk. 2. Der vil desuden kunne anlægges en sag om erstatning. Disse sager vil i givet fald dreje sig om præcis den samme problemstilling.

Sagsøgte har i sit påstandsdokument og sammenfattende processkrift af 21. august 2012 anført følgende til støtte for påstanden om afvisning:

”1. Ad sagsøgtes principale påstand om afvisning

Til støtte for den principale påstand om afvisning gør Trafikstyrelsen gældende, at sagsøgeren ikke længere har den fornødne retlige interesse i at få realitetsbehandlet sagen og dermed få prøvet de af sagsøgeren nedlagte påstande.

Nærværende sag angår fortolkning af buslovens § 18, stk. 2, herunder særligt om sagsøger opfylder kravet i buslovens § 18, stk. 2, ved at efterleve enten NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører.

Sagsøger har hidtil drevet sin vognmandsvirksomhed på grundlag af tilladelser udstedt i henhold til buslovens bestemmelser, herunder buslovens § 18, stk. 2, i form af henholdsvis bustilladelser og EP-tilladelser.

Som nævnt ovenfor, har sagsøger imidlertid ved brev af 13. maj 2012 (bilag R) indgivet ansøgning til sagsøgte om ombytning af sine tilladelser udstedt i henhold til busloven til tilladelser til offentlig servicetrafik (OST-tilladelser). OST-tilladelser udstedes i henhold til taxilovens bestemmelser herom.

Sagsøgte har ved brev af 19. juni 2012 imødekommet sagsøgers ansøgning om udstedelse af OST-tilladelser i henhold til taxiloven, jf. bilag S. Som bilag T er fremlagt et eksempel på, hvordan en OST-tilladelse ser ud.

Det er en forudsætning for opretholdelsen af de pågældende OST-tilladelser, at sagsøger returnerer sine hidtidige tilladelser udstedt i henhold til busloven, jf. bilag U, hvilket sagsøger også har gjort. Sagsøgte har den 22. juni 2012 tilbagekaldt sagsøgers tilladelser udstedt i henhold til busloven i sit system med den virkning, at de nu er ugyldige.

Sagsøger er således ikke længere indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, men kun af tilladelser udstedt i henhold til taxiloven, og sagsøger er derfor ikke længere underlagt krav om overholdelse af buslovens § 18, stk. 2. Det gøres gældende, at såfremt sagsøger måtte få dom efter sine påstande, vil dommens virkninger derfor ikke have betydning for sagsøgerens retsstilling. I forlængelse heraf gøres det gældende, at sagsøger således på nuværende tidspunkt ikke har en konkret interesse i at få prøvet fortolkningen af buslovens § 18, stk. 2, og derfor heller ikke har en rimelig interesse i at få prøvet sine påstande.

For så vidt angår det i sagsøgers brev af 30. juli 2012 anførte om, at Trafikstyrelsens afgørelser "*fortsat står ved magt*" bemærkes, at Trafikstyrelsen afgørelser af henholdsvis 17. juni 2010 (bilag 7) og 9. september 2011 (bilag P) (sidstnævnte trådte i stedet for afgørelsen af 28. april 2011, bilag 10) begge vedrørte efterlevelse af kravet i buslovens § 18, stk. 2, som sagsøger var underlagt i henhold til sine tilladelser udstedt i henhold til busloven. Disse tilladelser er imidlertid nu tilbagekaldt og dermed ugyldige, jf. ovenfor. De afgørelser, som

sagsøger ønsker prøvet, er derfor på nuværende tidspunkt alene af historisk – og altså ikke aktuel – interesse.

For så vidt angår det i brevet af 30. juli 2012 anførte om, at *”sagsøgtes krav om, at vores mandant følger andre overenskomster end dem, virksomheden er forpligtet af, vil medføre, at der består et betydeligt erstatningskrav i forhold til sagsøgte”* bemærkes, at sagsøger på intet tidspunkt i løbet af retssagen har fremført hverken påstande eller anbringender vedrørende et sådant erstatningskrav, som da også fremstår som fuldstændig udokumenteret. Sagsøgers bemærkning vedrørende erstatningskrav kan således ikke tillægges nogen betydning ved vurderingen af hans retlige interesse i at få gennemført nærværende retssag.

Det gøres på den baggrund gældende samlet set gældende, at sagsøger ikke længere har den fornødne retlige interesse i at få realitetsbehandlet sagen, og at sagen derfor skal afvises fra realitetsbehandling.”

Sagsøgte har under hovedforhandlingen procederet i overensstemmelse hermed og har supplerende anført, at det fremgår af teori og retspraksis, at den, der anlægger en sag, skal have en aktuel, retlig interesse, og at sagen skal angå en konkret situation.

Sagsøgerens anbringender om, at der er en lignende bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 5, og at det vil være ressourcemæssigt spild at afvise sagen, er ikke denne sag vedkommende. En prøvelse af de under sagen nedlagte påstande vil ikke have nogen betydning for Jørn Færchs aktuelle retsstilling. Det er ligegyldigt for spørgsmålet om retlig interesse, hvorfor EP-tilladelserne er blevet ombyttet.

En borgers ret efter reglerne i Grundlovens § 63 og Den Europæiske Menneskerettigheds-konventions artikel 6 kan begrænses, hvis det er begrundet i et legitimt formål.

Det fremstår uklart, om Jørn Færch mener at have et erstatningskrav. Det er ikke antydnet under skriftvekslingen, og anbringendet om merudgifter kan derfor ikke tillægges betydning på dette tidspunkt af sagen. Da der ikke længere er udstedt tilladelser i henhold til busloven, vil der ikke fremadrettet kunne påføres Jørn Færch merudgifter som følge af Trafikstyrelsens fortolkning af busloven. Det er ikke dokumenteret, at Jørn Færch er påført merudgifter,

ligesom et eventuelt driftstab også er udokumenteret. Trafikstyrelsen har under sagens forberedelse opfordret sagsøgeren til at fremlægge dokumentation for bl.a. lønudgifter, men denne opfordring er ikke blevet fulgt. På baggrund af sagens bilag fremstår det usikkert, om Jørn Færch overhovedet har overholdt de krav, som Trafikstyrelsen har opstillet.

Landsrettens begrundelse og resultat

Det fremgår af buslovens § 18, stk. 2, at indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Ifølge taxilovens § 5, stk. 5, skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det kan ikke på forhånd afvises, at Trafikstyrelsens administration af busloven har haft betydning for Jørn Færchs måde at drive virksomhed på, og at en fortolkning af buslovens § 18, stk. 2, også vil kunne have betydning for fortolkningen af taxilovens § 5, stk. 5.

Herefter, og uanset at Jørn Færch ikke længere er indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, finder landsretten, at Jørn Færch har retlig interesse i at få prøvet, om Trafikstyrelsens fortolkning af buslovens § 18, stk. 2, var korrekt.

Afvisningspåstanden vedrørende sagsøgerens principale påstande i påstand 2 og 3 tages derfor ikke til følge. Den omstændighed, at påstandene er formuleret i nutidsform, kan ikke i sig selv føre til et andet resultat.

Da Jørn Færch ikke længere er indehaver af tilladelser udstedt i henhold til busloven, vil en hjemvisning af sagen til fornyet behandling i Trafikstyrelsen ikke tjene noget formål, og landsretten afviser derfor sagsøgerens subsidiære påstande i påstand 2 og 3.

Thi kendes for ret:

Sagen fremmes til realitetsbehandling af sagsøgerens principale påstande i påstand 2 og 3.

Sagsøgerens subsidiære påstande i påstand 2 og 3 afvises.”

Efter afsigelsen af kendelsen har sagsøgeren i et processkrift af 16. november 2012 nedlagt de ovennævnte påstande 3 og 4 vedrørende taxiloven.

Supplerende sagsfremstilling

Af det tidligere omtalte brev af 17. juni 2010 fra Trafikstyrelsen til Jørn Færchs advokat fremgår yderligere, at Vejtransportrådet i november 2005 bl.a. besluttede følgende vedrørende styrelsens fremtidige administration af godskørselslovens § 6, stk. 4, og buslovens § 18, stk.

2:

- Ved nyansøgninger og fornyelse anses overenskomstkra­vet for opfyldt, hvis virksomheden oplyser, at den vil følge en af de landsdækkende brancheoverenskomster på området.
- En lokal overenskomst på transportområdet kan accepteres, hvis styrelsen på baggrund af en høring af de organisationer, der har landsdækkende brancheoverenskomster, kan anse den pågældende overenskomst for at leve op til intentionerne om, at løn, hviletid mv. ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen og færdselssikkerheden.
- ...
- ...”

Trafikstyrelsen har i et brev af 11. januar 2013 til Kammeradvokaten bl.a. anført følgende om NORTRA overenskomsten set i forhold til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik:

”Trafikstyrelsen accepterer ikke, at virksomheder, som udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, aflønner chauffører efter en provisionsbaseret overenskomst.

Styrelsen lægger således vægt på, at chauffører, som udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, ikke har indflydelse på fastlæggelsen og omfanget af kørselsopgaverne, og at de - i modsætning til taxichauffører - ikke har indflydelse på omsætningen ved deres kørsel og dermed ikke har indflydelse på størrelsen af deres egen indtægt.

Styrelsen lægger endvidere vægt på, at der i en række kollektive overenskomster sondres mellem taxikørsel, som aflønnes på provisionsbasis, og offentlig servicetrafik, der aflønnes på grundlag af timeløn.

Taxilovens § 5, stk. 5, omfatter således – jf. forskellene mellem kørselsarterne – forskellige branchenormer, hvorved taxikørsel kan provisionslønnes, mens offentlig servicetrafik alene kan timelønnes.

Trafikstyrelsen finder derfor, at Overenskomst 2010 – 2013 mellem Vognmandsforeningen Nortra og Chaufførforeningen Nortra ikke kan lægges til grund for ansættelse og aflønning af chauffører, som udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik.

Trafikstyrelsen kan i øvrigt henvise til styrelsens brev af 17. juni 2010 til advokat Henrik Karl Nielsen ...

...”

EP- og OST-tilladelser:

Ved lov nr. 633 af 14. juni 2011 om ændring af lov om taxikørsel m.v. blev reguleringen af de såkaldte EP-tilladelser flyttet fra busloven til taxiloven. Lovændringen trådte i kraft den 1. september 2011, og tilladelse benævnes nu ”tilladelser til offentlig servicetrafik” (OST-tilladelser). I de almindelige bemærkninger til lovforslaget er ordningen med EP-tilladelser og ændringen til OST-tilladelser beskrevet således:

”2. Gældende ret

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

Busloven regulerer erhvervmæssig personbefordring med busser (køretøjer indrettet til befording 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 befording af personer med motorkøretøjer 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 den som ”almindelig rutekørsel”. Ved almindelig rutekørsel

forstås endvidere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befording 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 befording af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til kontrakt med et trafikselskab om almindelige 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.

...

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 om de to loves anvendelsesområder, vil således blive fjernet.

...

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

...

For at få udstedt en tilladelse til offentlig servicetrafik skal ansøgeren dokumentere, at vedkommende har kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik (almindelig rutekørsel) for et trafikselskab.

...”

Overenskomsterne på transportområdet:

NORTRA-overenskomsten

Af ”Overenskomst 2010-2013 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA” fremgår bl.a. følgende:

”§ 1

Denne overenskomst omfatter chauffører ansat hos vognmænd, der er medlemmer af Vognmandsforeningen NORTRA og som arbejder med taxi- og limousinekørsel samt specialkørsel for fælleskommunale trafikselskaber.

§ 2

Parterne er enige om, at denne overenskomst fastlægger minimumsvilkår, og at overenskomsten ikke er til hinder for, at der individuelt aftales vilkår, der er mere favorable for den enkelte ansatte.

§ 3

Chauffører aflønnes med ren provision svarende til 47% af den omsætning, som chaufføren genererer på en vagt. Dette gælder uanset om kørslen finder sted til taxameterpris eller til rabattakst forhandlet med kunden.

§ 4

Der ydes i tillæg til lønnen ikke pensionsbidrag, medmindre dette er skriftligt aftalt mellem vognmanden og den enkelte chauffør.

§ 5

Der ydes ikke løn under sygdom, men ansatte chauffører er under sygdom berettiget til dagpenge efter dagpengelovens bestemmelser.

§ 6

Ret til ferie optjenes og afvikles efter ferielovens bestemmelser.

§ 7

Det tilstræbes, at den normale ugentlige arbejdstid er 37 timer. Arbejdstiden kan individuelt aftales til såvel et højere som et lavere ugentligt timetal.

Aflønningen ud over 37 timer ugentligt er som anført i § 3.

§ 8

Chauffører skal efterleve de krav til vognens renholdelsesstandard, deltagelse i kurser og efteruddannelse og chaufførers beklædning, der til enhver tid stilles af de fælleskommunale trafikskaber. Efterlevelse af denne forpligtelse anses som indeholdt i den i § 3 aftalte aflønning. ...

§ 9

En ansættelsesaftale kan af begge parter opsiges med et varsel på 14 dage. Ved grove eller gentagne overtrædelser af gældende regler kan ansættelsesforholdet bringes til ophør uden varsel.

...”

KRIFA-overenskomsten

KRIFA overenskomsten er indgået mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening og indeholder dels en hovedoverenskomst, dels en række fagoverenskomster.

Af hovedoverenskomsten fremgår af § 7, at den ugentlige arbejdstid for fuldtidsansatte er 37 timer. Der kan med den enkelte medarbejder aftales en anden arbejdstid, dog maksimalt 45 timer pr. uge. § 7 indeholder herudover bl.a. nærmere bestemmelser om pauser. Af § 29 fremgår, at der betales fuld løn under sygdom.

Af § 1 i fagoverenskomsten for transport fremgår, at overenskomsten gælder for medarbejdere, der udfører arbejde inden for gods- og persontransport samt hermed beslægtede opgaver.

I fagoverenskomstens kapitel 1, der vedrører timelønnskørsel, anføres i § 2, at timelønningerne er minimumslønninger. Mindste timelønnen pr. 1. marts 2010 var for chauffører indenfor godstransport 118,25 kr., for chauffører indenfor persontransport 121kr. og for taxichauffører 114 kr. Overarbejde honoreres med et tillæg på 50 % for den 1. – 3. time og med et tillæg på 100 % for efterfølgende timer og for søn- og helligdage. Arbejdstiden skal ifølge § 3 tilrettelægges i henhold til § 7 i hovedoverenskomsten. Den daglige arbejdstid er højst 10 timer, og der skal betales et tillæg på 100 % af mindstelønnen, hvis den daglige arbejdstid udgør mere end 10 timer. Arbejdstiden kan placeres på ugens 5 første hverdage mellem kl. 06.00 og kl. 18.00, uden at dette medfører betaling af tillæg. Det fremgår videre af § 3, at der ydes tillæg ved arbejde på særlige tidspunkter. Af § 10 om pauser fremgår, at

hovedoverenskomstens pausebestemmelser erstattes af køre/hviletidsbestemmelserne, når de finder anvendelse.

I fagoverenskomstens kapitel 4, der finder anvendelse for provisionslønnede taxichauffører, bestemmes i § 15, at lønnen afregnes med 46 % af det indkørte beløb, og at faste chauffører efter 4 ugers uafbrudt ansættelse har krav på garantibetaling for det præsterede antal timer, dog max. 37 timer pr. uge.

Ved brev af 10. februar 2011 orienterede Kristelig Arbejdsgiverforening ved juridisk chef, advokat Nikolaj Nikolajsen, Trafikstyrelsen om, at der mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening var enighed om, at transportoverenskomsten mellem disse parter gælder alle former for transportvirksomhed og således også buskørsel i henhold til buskørselsloven. Af brevet, der er tiltrådt af afdelingschef Kurt Bech, Kristelig Fagforening, fremgår bl.a. følgende:

”Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening er på baggrund af de særlige forhold, der gør sig gældende i forhold til EP-kørsel, hvor der ikke er garanteret et bestemt antal timers kørsel, og denne kørselsforms ganske slående ligheder med egentlig taxakørsel, enige om at denne del af buskørslen, kan reguleres efter principperne i overenskomstens særlige regler for provisionslønnede taxachauffører der kører under fastpris- og tilbudsaftaler, jf. overenskomstens § 15, stk. 5.

...”

I et brev af 4. april 2012 fra Kurt Bech, Kristelig Fagforening, til Trafikstyrelsen bekræftede Kristelig Fagforening, at der var indgået et protokollat af 10. februar 2011 om provisionsløn til chauffører, der kører EP-kørsel. Endvidere anførtes i brevet følgende:

”Kristelig Fagforening er efterfølgende kommet til den konklusion at denne aflønningsform antagelig er i strid med Busloven eller dennes analogi.

Der er imidlertid ikke pt. enighed mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening om bortfald af protokollatet.”

Turistchauffør-overenskomsten

Overenskomst 2010-2012 for turistchauffører, taxichauffører, busstewardesser, ungarbejdere, lærlinge/elever og andre er indgået mellem DI Overenskomst I (TA) og 3F Fagligt Fælles Forbund og indeholder bl.a. ”Landsoverenskomst for turistchauffører mv.”

Landsoverenskomstens gyldighedsområde er beskrevet i § 1. Om turistchaufførernes arbejdstid fremgår af overenskomstens § 2, at den normale arbejdstid er 37 timer pr. uge eller 160,33 timer pr. måned. Af hensyn til branchens særlige vilkår kan der lokalt træffes skriftlig aftale om en ugentlig arbejdstid på 40 timer. I § 2, stk. 5, reguleres spisepauser, og § 3 omhandler frihed, herunder ved barns første sygedag, børns hospitalsindlæggelse og ret til 5 feriefridage pr. år. For så vidt angår lønsatser fremgår det af § 4, stk. 3, at timelønnen pr. 1. marts 2010 er 124,60 kr. og månedslønnen er 19.977, 12 kr. § 5 indeholder bestemmelser om overarbejdsbetaling. Der betales pr. 1. marts 2010 tillæg på mellem 30,35 kr. og 79,70 kr. for mellem 1 og mere end 3 timers overarbejde. Reglerne for anciennitetstillæg pr. normaltime fremgår af § 7. Derudover er der et arbejdsgiverbetalt pensionsbidrag på 8 %, jf. § 16 og søgnehellidagsbetaling, jf. § 17. Af § 23 fremgår, at arbejdsgiveren ved sygdom supplerer fra sygepengebeløbet og op til fuld løn for chauffører med mindst 9 måneders anciennitet, og der er bestemmelser om løn ved barsels-, fædre- og forældreorlov.

Rutebil-overenskomsten

Landsoverenskomsten for rutebilkørsel 2010-2012 er indgået mellem DI Overenskomst I (AKT) og 3F Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen.

Reglerne om arbejdstid fremgår af overenskomstens § 1, hvorefter den ugentlige arbejdstid er 37 timer med to ugentlige fridøgn. Den daglige maksimale arbejdstid er 8 timer og 50 minutter, jf. § 1, stk. 2, punkt b, der kan fraviges for indtil 10 % af virksomhedens samlede antal vagter indenfor det enkelte trafikselskabs område med en maksimalt betalt vagtlængde på 10 timer. Forholdene omkring pauser, herunder pausebetaling, er reguleret i § 1, stk. 3. § 2 indeholder bestemmelser om løn. Af oversigten over lønninger i provinsen for rutebilchauffører pr 1. marts 2010 fremgår bl.a., at fastansatte chauffører på fuld tid har en timeløn på 127,36, inkl. tillæg, og en samlet månedsløn på 20.420,05 kr. Der findes diverse tillæg i form af aften-, nat-, søndags- og anciennitetstillæg. § 4 indeholder bestemmelser om betaling for overarbejde. Der ydes ifølge § 7 et arbejdsgiverbetalt pensionsbidrag på 8 %, og

de ansatte har efter § 16 ret til 5 feriefridage pr. år. Ifølge § 17 betaler arbejdsgiver løn under sygdom til ansatte med mindst 9 måneders anciennitet. Den ansatte har ret til betalt frihed ved barns første sygedag, jf. § 18, og der er bestemmelser om løn ved barsels-, fædre- og forældreorlov (§ 19) og ved børns hospitalsindlæggelse (§ 20).

Taxi-overenskomster

Dansk Erhverv Arbejdsgiver for TA Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og 3F Fagligt Fælles Forbund, Transportgruppen, har indgået landsoverenskomst 2012-2014 for turistchauffører mv. Om overenskomstens gyldighedsområde fremgår det af § 1, stk. 1, at overenskomsten bl.a. gælder for "EP-tilladelse med begrænset anvendelse (M1)", dvs. OST-tilladelser. Overenskomsten indeholder i § 2 bestemmelser om arbejdstid og i § 3 bestemmelser om ret til frihed, for eksempel ved barns første sygedag og barns hospitalsindlæggelse. Ifølge § 4 er chaufføren som udgangspunkt ugelønnet. Lønsatserne fremgår af § 4, stk. 3, og timelønnen var pr. 1. marts 2012 128,45 kr. § 4, stk. 4 og 5, indeholder bestemmelser om tillæg, og § 5 indeholder bestemmelser om overarbejdsbetaling. I § 7 er der bestemmelser om anciennitetstillæg. § 15 indeholder bestemmelser om pension, herunder om arbejdsgivers pensionsbidrag, og § 16 indeholder bestemmelser om søgnehelligdagsbetaling. Der er desuden i § 21 bestemmelser om dagpenge ved sygdom og sygeløn.

Mellem samme overenskomstparter er der desuden indgået en overenskomst vedrørende løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører i provinsen 2012- 2014. (Provinsoverenskomst for taxichauffører).

Om overenskomstens gyldighedsområde fremgår af § 1, stk. 1, at overenskomsten gælder for al kørsel efter lov nr. 329 af 14. maj 1997 om taxikørsel m.v. uden for Storkøbenhavn, og ifølge § 1, stk. 2, er en række paragraffer i landsoverenskomsten for turistchauffører, herunder §§ 3, 16 og 21, gældende for overenskomsten for taxichaufførerne. Efter § 4 om lønaftale aftales det mellem chauffør og vognmand, om chaufføren skal være provisionslønned, jf. § 5, og/eller timelønnet, jf. § 6. Ved provisionsløn aflønnes chaufføren med 48 % af indkørslen, jf. § 5. Efter 4 ugers uafbrudt beskæftigelse er chaufføren garanteret en mindstebetaling pr. time, og efter 3 års uafbrudt beskæftigelse får chaufføren et anciennitetstillæg.

Mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F Faglig Fælles Forbund, Transportgruppen, er der endvidere indgået en overenskomst gældende for taxikørsel 2012-2014.

Af § 1 om gyldighedsområdet fremgår, at overenskomsten gælder for al kørsel i henhold til den til enhver tid gældende taxilov med tilhørende bekendtgørelser. Kørsel i køretøj med tilladelse til taxikørsel aflønnes ifølge § 4, stk. 1, med provisionsløn. Efter 4 ugers uafbrudt ansættelse har faste chauffører krav på en garantibetaling pr. time, jf. § 4, stk. 3. Af § 5 fremgår, at der ydes timeløn, såfremt kørslen foregår i køretøj, som ikke har tilladelse til taxikørsel. Det gælder bl.a. ved kørsel i vogn med tilladelse til offentlig servicetrafik (OST-tilladelse). Timelønnen udgør pr. 1. marts 2012 128,45 kr. § 8 indeholder bestemmelser om pension, og i § 13 er der bestemmelser om dagpenge ved sygdom, ulykke og barsel.

Der foreligger endvidere en overenskomst indgået mellem Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening (DTA)/ Taxibranchens Arbejdsgivere (TBA) og 3F, dateret den 12. april 2012.

Overenskomsten gælder ifølge § 1 for erhvervmæssig persontransport i Danmark med tilladelse til taxi, limousine, sygetransport og offentlig servicetrafik. Efter § 4 om provisionsløn kan provisionslønnen kørsel udelukkende ske i en vogn med taxitilladelse, og al overtid for provisionslønnede, der forlanges af arbejdsgiveren, betales med et tillæg på 25 kr. pr. time. Af § 5 om timeløn fremgår, at beskæftigelse i vogn med tilladelse til offentlig servicetrafik, i limousine og vogn med sygetransport tilladelse alene kan udføres på timeløn. § 6 indeholder en bestemmelse om garantiløn til medarbejdere på fuld tid. Ifølge § 7 ydes der tillæg ved beordret overarbejde. § 8 indeholder bestemmelser om pension og § 13 indeholder bestemmelser om sygdom og barsel.

Forklaringer

Jørn Færch og Lars Hirsch har afgivet supplerende forklaringer under den fortsatte hovedforhandling. Der er endvidere afgivet forklaring af Nikolaj Nikolajsen, Allan Andersen og Allan Jensen.

Jørn Færch har supplerende forklaret, at der ikke er noget nyt vedrørende politianmeldelsen.

Han har nu en bil med taxi tilladelse og 11 biler med OST tilladelser. Han har - udover kørslen for Nordjyllands Trafikselskab - også kørsel for Midttrafik. Han har 4 biler, der kører for Midttrafik. Der er mange vognmænd, der kører OST kørsel i Nordjylland, men han kender ikke det præcise antal. Der er udbud af OST kørsel én gang årligt. Han ved således kun et år frem i tiden, om der er kørsel til hans biler. Han har ikke på forhånd kendskab til de andre vognmænds tilbud. Ved beregningen af et tilbud indgår udgiften til aflønning af chauffører som en meget væsentlig del.

Det er - bl.a. på baggrund af oplysninger, som han har fået i forbindelse med ansættelse af en chauffør - hans opfattelse, at andre vognmænd, der udfører flexkørsel, også reelt anvender provisionsløn, selv om de formelt har en aftale om timeløn. Flexkørsel udføres i øvrigt ofte af taxichauffører, der kører på taxitilladelser og aflønnes med provisionsløn.

Han havde bl.a. sammen med Lars Hirsch et møde med Nikolaj Nikolajsen fra Kristelig Arbejdsgiverforening, hvor man drøftede ordningen med flexkørsel, og man blev under mødet enige om, at flexkørsel lignede taxikørsel og derfor kunne aflønnes efter samme regler. Herefter sendte Nikolaj Nikolajsen sammen med Kurt Bech fra Kristelig Fagforening brevet af 10. februar 2011 til Trafikstyrelsen. Alle borgere kan benytte sig af ordningen med flexkørsel, og det er således ikke en betingelse, at man er handicappet eller syg. Man må blot tåle, at kørslen sker efter den planlagte rute.

I den kontrakt, som han indgik med Nordjyllands Trafikselskab, var der oprindeligt et vilkår om, at han skulle følge bestemte overenskomster. Dette vilkår indgik ikke i de andre vognmænds kontrakter, og efter at han havde klaget derover, blev vilkåret slettet.

Lars Hirsch har forklaret, at han for øjeblikket er fungerende formand for Vognmandsforeningen NORTRA, idet Frank Bjerregaard er langtidssygemeldt. Han er nu også taxi-vognmand, idet han har én bil med taxitilladelse. Han har fortsat 3 EP tilladelser. Der er ham bekendt 105 entreprenører, der har tegnet kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab. Heri er også medregnet entreprenører med taxitilladelser, og disse kører således i konkurrence med entreprenører med EP eller OST tilladelser. Han aflønner alle sine chauffører med provisionsløn efter KRIFA overenskomsten, herunder også de chauffører, der kører EP kørsel. Flexkørsel kan køres både med taxi-, EP eller OST tilladelser.

Hvis en EP bil ikke har en kunde, sendes den til sin hjemmezone ligesom en taxi, og der venter den, indtil den får en tur fra bestillingskontoret. Den eneste forskel i forhold til taxikørsel er, at man ikke selv kan søge hyre ved at samle passagerer op undervejs. Det er forskelligt, hvor meget kørsel der er den enkelte dag. Man kan ikke planlægge sig ud af det, og det svarer derfor ganske til taxikørsel. Man kan ikke vinde noget ved at køre stærkere. Langt hovedparten af taxikørsel i dag er bestillingsture.

Nikolaj Nikolajsen har forklaret, at han frem til sommeren 2012 var ansat i Kristelig Arbejdsgiverforening som juridisk chef. Han deltog i udarbejdelsen af brevet af 10. februar 2011 til Trafikstyrelsen. Baggrunden herfor var, at nogle medlemmer, der udførte flexkørsel, var omfattet af andre bestemmelser end de bestemmelser, der gjaldt for taxikørsel. Han talte med Kurt Bech, som var overenskomstchef i Kristelig Fagforening, og de syntes, at det lød rimeligt, at de, der kørte samme form for kørsel, skulle have samme løn. Han undersøgte de EU-retlige regler og fandt, at der ikke var noget til hinder for en aftale af denne art. Brevet af 10. februar 2011 er udtryk for en aftale mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening, og brevet er underskrevet af såvel ham som Kurt Bech. Han har ikke inden sin fratreden talt med Kurt Bech om, at Kristelig Fagforening har ændret synspunkt, men han ved, at spørgsmålet har været drøftet under den seneste overenskomstforhandling, hvor fagforeningen ville have aftalen ud af overenskomsten. Kristelig Arbejdsgiverforening fastholdt imidlertid aftalen, og derfor blev aftalen ikke ændret.

Allan Andersen har forklaret, at han er forhandlingssekretær i 3F indenfor transportområdet. 3F har inden for det relevante område 3 overenskomster, som i det væsentlige er identiske. Der er dels en overenskomst med DI, dels en overenskomst med Dansk Erhverv. Desuden er der en overenskomst med DTA (Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening) og TBA (Taxibranchens Arbejdsgivere). Arbejdstagerens rettigheder efter alle 3 overenskomster indebærer bl.a. ret til timeløn og overtidsbetaling, pension og en række tillæg. Der er desuden barselsaftale, løn under sygdom og løn under uddannelse. NORTRA overenskomsten indebærer alene ret til en provisionsløn på 47 % af omsætningen. Det er efter hans opfattelse en discountaftale, der ligger langt under niveauet for de andre overenskomster. KRIFA-overenskomsten ligger under 3F's overenskomster på timelønnen, men ligger for eksempel højere på pension.

EP-kørsel blev tidligere udført af taxivognmænd, men kørslen sendes nu i udbud af trafik-selskaberne, og herefter er det den vognmand, der vinder udbuddet, der står for kørslen. Det er trafik-selskabet, der styrer kørslen. Der er ”garantibiler”, der er garanteret fast kørsel, og der er ”variable biler”, der kun får kørsel, når der er noget. En taxi har mulighed for at få en ny kørsel, når den returnerer til sin faste holdeplads, mens EP- bilen må vente, indtil der er en ny kørsel fra bestillingskontoret. Provisionsafklønning er et problem for EP-kørsel. Dels får man alene andel i den rabatpris, som vognmanden har indgået aftale om, dels kan man ikke påvirke, hvor meget man kører hjem. Det kan desuden være et problem i forhold til færdselssikkerheden, hvis chaufføren er på vagt i hele kørselsperioden, der typisk går fra kl. 6.30 til kl. 22. Man kan således have en vagt på 16-17 timer, og kørslen er ikke underlagt køre/hviletidsbestemmelserne. Han ved ikke, om der vedrørende EP kørsel på provisionsløn er blevet rejst sager for overtrædelse af færdselsloven eller arbejdsmiljøloven. Der har været store avisartikler om chaufførernes arbejdsforhold.

Da EP-kørslen blev rykket over i taxiloven, lavede man en ændring i overenskomsterne, der tog hensyn til de særlige forhold, som EP chaufføren arbejder under. På taxiområdet har der tidligere været en række lokaloverenskomster, som blev indgået med lokalafdelingerne, men disse er nu tilpasset de nye landsdækkende overenskomster. Der er enkelte lokalaftaler tilbage, som endnu ikke er tilpasset, men der er i lokalaftalerne aftaler om pension og garantibetaling. De lokale taxivognmænd kan tage flexture for trafik-selskabet. I så fald aflønnes chaufføren med provisionsløn i henhold til den almindelige aftale med taxi-vognmanden.

Allan Jensen har forklaret, at han er advokat og ansat i Dansk Erhverv. Han forhandler på arbejdsgiversiden overenskomsterne på bus- og taxiområdet. Der er de tre fremlagte overenskomster på busområdet. Området har været undergivet en betydelig udvikling. Oprindeligt indeholdt overenskomsten blot en aftale om timeløn eller provisionsløn, men med tiden er overenskomsten blevet udvidet med en række rettigheder om for eksempel opsigelsesvarsel, barsel, barns første sygedag, feriefridage og pension. Hertil kommer en række tillæg. Dette indebærer, at den reelle omkostning pr. time for arbejdsgiveren er på 215 kr.

Niveauet i NORTRA overenskomsten er væsentligt lavere end niveauet efter overenskom-

sterne på busområdet. Disse overenskomster adskiller sig fra Krifa overenskomsten, som giver mulighed for provisionsløn, da overenskomsterne på busområdet har en bestemmelse om timeløn. Ved taxikørsel er der desuden efter busoverenskomsterne – udover provisionslønnen – en garantiløn.

Med henblik på at sikre billigere kørsel er der med tiden kommet nye kørselsordninger til, som overenskomsterne ikke har kunnet nå at tilpasse sig. Den omstændighed, at OST tilladelserne nu reguleres i taxiloven, har ikke givet anledning til, at man flytter området ud af busoverenskomsten. Det hænger sammen med, at der ikke er noget taxameter i EP-bilerne. Man kan ikke flytte aflønningen over i en overenskomst med provisionsløn, når der ikke er et taxameter i bilen, som provisionslønnen kan beregnes efter.

Dansk Erhverv har ca. 300 vognmænd som medlemmer, heraf har nok ca. 50 taxitilladelser og 200 OST tilladelser.

Han har ikke kendskab til, hvor stor en procentdel af en arbejdsdag en taxi eller en EP bil normalt holder stille. EP biler adskiller sig fra taxier derved, at de ikke kan hyres på gaden, men EP biler kan – ligesom taxier – have perioder i løbet af dagen, hvor der ikke er kørsel. Ved såkaldte ”garantibiler” ved man, at der er kørsel i et bestemt tidsrum. De såkaldte ”variable biler” er til rådighed indenfor bestemte tidsrum, hvor man ikke ved, hvor meget kørsel der kommer. Hvis der ikke er noget at lave, kan vognmanden lukke vognløbet ned.

NORTRA overenskomsten er atypisk, idet der ikke er en garantiløn. Det typiske er en timeløn, som man ikke kommer under. Han har ikke hørt om sager vedrørende overtrædelse af færdselsloven eller arbejdsmiljøloven i forhold til EP biler. EP biler skal ikke indeholde køreskiver, og derfor kan man ikke kontrollere, om chaufførerne overholder køre/hviletids reglerne. Chaufførerne skal overholde 11-timers reglen. Han har ikke kendskab til, at EP biler kører mere galt end andre biler.

Procedure

Vognmandsforeningen NORTRA har til støtte for sine påstande gjort gældende, at udgangspunktet i dansk ret er aftalefrihed, og at det i særlig grad gælder på arbejdsmarkedet,

hvor spørgsmålet om løn ikke er lovreguleret, men er overladt til forhandling mellem parterne. En fravigelse af dette udgangspunkt kræver klar lovhjemmel.

Kravet i busloven og taxiloven om, at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, er upræcist og giver ikke den fornødne hjemmel til at fravige princippet om aftalefrihed. Bestemmelserne indebærer blot, at indehavere af tilladelser skal følge en kollektiv overenskomsts bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, men stiller ikke krav om, at en bestemt overenskomst eller et bestemt forbunds overenskomst skal følges. Der er således ikke hjemmel til at stille krav om, at man skal følge en landsdækkende overenskomst, ligesom der ikke er hjemmel til, at Trafikstyrelsen foretager en sammenligning af de enkelte overenskomster med henblik på at finde frem til et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår, som skal opfyldes. Trafikstyrelsens forbud mod provisionsløn for EP-/ OST-kørsel er således klart uden hjemmel.

Det er ubestridt, at NORTRA-overenskomsten opfylder betingelserne for at være en kollektiv overenskomst, og ved at følge NORTRA-overenskomsten opfylder Jørn Færch dermed kravet i busloven og taxiloven. NORTRA-overenskomsten henviser til dagpengeloven og ferieloven, og der kan ikke stilles krav om, at Jørn Færch skal give sine ansatte bedre vilkår, end hvad der følger af disse love. Hensynet til færdselssikkerheden er varetaget via færdselsloven og bestemmelserne i arbejdsmiljøloven om bl.a. hviletid. Der er i øvrigt ikke dokumentation for, at provisionsløn til chauffører, der kører EP-kørsel, indebærer en fare for færdselssikkerheden.

KRIFA-overenskomsten er en landsdækkende overenskomst, og overenskomstparterne har skrevet under på, at EP-kørsel kan provisionsaflønnes. Ved at følge denne overenskomst opfylder Jørn Færch i hvert fald kravet i busloven og taxiloven.

Trafikstyrelsen har til støtte for sin påstand om frifindelse over for påstand 1 gjort gældende, at udtrykket ”pågældende kollektive overenskomster” i buslovens § 18, stk. 2, skal fortolkes således, at det ikke har været hensigten, at enhver kollektiv overenskomst, der er dækket af den brede arbejdsretlige definition af kollektiv overenskomst, opfylder kravet i buslovens forstand. Det er hensigten med bestemmelsen, at såfremt indehaveren af en tilladelse vælger

at indgå en overenskomst, så skal niveauet i den overenskomst for så vidt angår løn- og arbejdsvilkår svare til det generelle niveau på det pågældende område. Såfremt de kollektive overenskomster på det pågældende område indeholder vilkår om pension, løn under sygdom, overarbejdsbetaling, honorering af chaufførers deltagelse i kurser og efteruddannelse, spisepauser, barns 1. sygedag, omsorgsdage eller udvidet beskyttelse af ansatte under graviditets- eller barselsorlov, indebærer bestemmelsen i buslovens § 18, stk. 2, derfor, at der gælder et lovkrav om, at en overenskomst skal indeholde tilsvarende vilkår. Dette synspunkt har støtte i forarbejderne til bestemmelsen, hvoraf det fremgår, at hensynene bag bestemmelsen er at bidrage til sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster om arbejdstid – at fremme færdselssikkerheden. Buslovens § 18, stk. 2, skal endvidere fortolkes i lyset af artikel 6 i transportforordningen, hvor der stilles krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at transportvirksomhederne opfylder nogle grundlæggende betingelser, herunder overholdelse af ”løn- og arbejdsvilkår indenfor erhvervet”. Dette tilsiger, at de regler, som kan kræves overholdt, har en vis almen gyldighed. Buslovens § 18, stk. 2, må desuden i lyset af forarbejderne og transportforordningen forstås således, at løn- og arbejdsvilkår skal være fastsat således, at hensynet til færdselssikkerheden ikke risikerer at blive tilsidesat.

NORTRA-overenskomsten yder provisionsløn uden en minimumsgarantiløn, og der ydes ikke ekstrabetaling for overarbejde eller arbejde uden for normal arbejdstid, ligesom der ikke betales løn under sygdom. Maksimal arbejdstid er heller ikke reguleret, og der er ikke regler om afholdelse af pauser. Overenskomsten afspejler dermed ikke det generelle niveau i branchen, således som det fremgår af de øvrige overenskomster på området. Trafikstyrelsens afgørelse af 17. juni 2010, hvori styrelsen vurderede, at NORTRA-overenskomsten ikke lever op til kravene i buslovens § 18, stk. 2, er derfor korrekt.

Til støtte for påstanden om frifindelse over for påstand 2 har Trafikstyrelsen anført, at KRIFA-overenskomsten på transportområdet om provisionslønnede taxichauffører ikke opfylder kravet i buslovens § 18, stk. 2, idet det generelle niveau i branchen indebærer, at der skal udbetales timeløn og ikke provisionsløn for den pågældende type arbejde. Jørn Færchs chauffører har således – i modsætning til taxichauffører – ikke mulighed for gennem omfanget af deres daglige arbejdsindsats at påvirke omsætningens størrelse og dermed størrelsen af deres personlige indkomst, eftersom tilrettelæggelsen af kørslen og dennes

omfang helt afhænger af trafikskabets efterspørgsel.

Til støtte for påstanden om frifindelse over for påstand 3 og 4 har Trafikstyrelsen anført, at bestemmelsen i taxilovens § 5, stk. 5, skal fortolkes på samme måde som buslovens § 18, stk. 2.

Der er forskellige ”branchenormer” for kørsel omfattet af taxiloven, idet provisionsløn er normen for kørsel på grundlag af en taxitilladelse, mens timeløn er normen for kørsel på grundlag af OST-tilladelser. Den rutekørsel, der udføres på grundlag af OST-tilladelser, er ikke sammenlignelig med almindelig taxikørsel, og man har ikke med lovændringen i 2011, der flyttede tilladelse fra busloven til taxiloven, tilsigtet nogen ændring i OST-/EP-chaufførernes løn- og ansættelsesvilkår, som hidtil havde været reguleret af buslovens § 18, stk. 2. Det er derfor med rette, at Trafikstyrelsen har vurderet, at provisionsafklønning af chauffører, som udfører kørsel på grundlag af OST-tilladelser, ikke lever op til kravene i taxilovens § 5, stk. 5.

Hverken NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten vedrørende provisionslønnede taxichauffører lever dermed op til kravet i taxilovens § 5, stk. 5, idet der efter begge overenskomster ydes provisionsløn til chaufførerne.

Landsrettens begrundelse og resultat

Lov om buskørsel (busloven) indeholder i § 18, stk. 2, følgende bestemmelse:

”Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

I forarbejderne til § 18, stk. 2, (tidligere § 18, stk. 3) anføres det i lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen:

”Bestemmelsen i stk. 3, der ikke findes i den gældende lov, svarer til § 6, stk. 5, i lov om godskørsel, og de samme hensyn, der ligger til grund for denne bestemmelse, gør sig gældende i relation til buskørsel. Det primære formål med bestemmelsen, der ligeledes er in-

deholdt i det gældende adgangsdirektiv, 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.”

I forarbejderne til den nævnte § 6, stk. 5, i lov om godskørsel anføres det i lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen:

”Bestemmelsen i stk. 5 svarer til den nugældende bestemmelse i § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer. Som hidtil er sigtet med bestemmelsen 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. Bestemmelsen tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger.”

I forarbejderne til lov om godstransport med motorkøretøjer, der i § 6, stk. 2, indeholdt en bestemmelse svarende til § 6, stk. 5, i lov om godskørsel, anføres det i de almindelige bemærkninger blandt andet:

”... . Den ofte meget svage økonomi, som præger mange vognmandsvirksomheder, frister endvidere til overtrædelse af færdselslovens bestemmelser især i form af kørsel med overlæs, mangelfuld vedligeholdelse af materiellet og kørsel med overtrætte chauffører ved rattet, med de deraf følgende konsekvenser for færdselssikkerheden.

Ved at inddrage den almindelige vognmandskørsel under en offentlig regulering således, at man dels får mulighed for at regulere antallet af vognmandsbiler med 6 tons totalvægt og derover, dels stiller krav til vognmændenes faglige kvalifikationer og økonomiske forudsætninger, får samfundet mulighed for for det første at skabe mere lige konkurrencevilkår inden for transporterhvervet med en deraf følgende bedre samfundsøkonomisk fordeling af transportopgaverne og bedre sociale kår for vognmandserhvervets udøvere, for det andet at understøtte de bestræbelser, der fra samfundets side i øvrigt udfoldes for at øge færdselssikkerheden.”

I de specielle bemærkninger til § 6, stk. 2, anføres det i lovforslaget:

”Det er ikke hensigten med bestemmelsen i stk. 2 om, at indehaveren af en tilladelse til vognmandskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de gældende kollektive overenskomster, at man ved lovgivning på transportområdet vil gribe ind i forholdet mellem arbejdsgiver og arbejder. Således vil en chauffør, der f.eks. måtte være underbetalt i forhold til kollektiv overenskomst, ikke med hjemmel i lovforslagets § 6, stk. 1, [skal være stk. 2] kunne støtte et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren. Det er ej heller hensigten at gøre indgreb i organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Sigtet med bestemmelsen er derimod at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår, ikke alene inden for vognmandserhvervet, men også i forholdet mellem de enkelte transporterhverv, samt – for så vidt angår de i de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden.”

Lov om taxikørsel m.v. (taxiloven) indeholder i § 5, stk. 5, følgende bestemmelse:

”Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

I forarbejderne til § 5, stk. 5, anføres det i lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen:

”Kravet, om at indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, findes tilsvarende på bus- og godskørselsområdet. 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. Bestemmelsen tager primært sigte på de situationer, der indebærer konkurrenceforvridning.”

Det fremgår blandt andet af transportministerens besvarelse den 21. marts 2012 af et spørgsmål fra Folketingets Transportudvalg (Transportudvalget 2011-12, L 78 endeligt svar på spørgsmål 4), at Trafikstyrelsen ikke accepterer, at en virksomhed med tilladelse til offentlig servicetrafik aflønner chaufførerne efter en provisionsbaseret taxioverenskomst. Styrelsen lægger vægt på, at en chauffør ved offentlig servicekørsel for et regionalt trafik-selskab – ligesom ved anden rutekørsel – ikke har indflydelse på fastlæggelsen af hverken opgavemængden eller størrelsen af omsætningen, således som en taxichauffør har. Det

fremgår ligeledes af Trafikstyrelsens brev af 11. januar 2013 til Kammeradvokaten, at styrelsen ikke accepterer, at virksomheder, som udfører kørsel på grundlag af tilladelse til offentlig servicetrafik, aflønner chauffører efter en provisionsbaseret overenskomst. Trafikstyrelsen har i den forbindelse også lagt vægt på, at der i en række kollektive overenskomster sondres mellem taxikørsel, som aflønnes på provisionsbasis, og offentlig servicetrafik, der aflønnes på grundlag af timeløn.

Dommerne Torben Geneser og Trine Poulsen udtaler herefter:

Busloven og taxiloven bygger på et tilladelsessystem, og det følger af buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, at den tilladelsesudstedende myndighed kan påse, at indehaverne af tilladelser følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Hvis det ikke er tilfældet, kan der blandt andet blive tale om tilbagekaldelse af tilladelse.

Det kan ved fortolkningen af buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, med henblik på at fastlægge rammerne for Trafikstyrelsens administration af tilladelsessystemet ikke tillægges afgørende betydning, at overtrædelse af bestemmelserne kan straffes med bøde efter henholdsvis buslovens § 22 og taxilovens § 16. Det må under en eventuel straffesag afgøres ud fra almindelige strafferetlige grundsætninger, herunder vedrørende kravene til lovhjælp, om der er grundlag for at pålægge straf.

Buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, indebærer ikke en pligt til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår og heller ikke en pligt til i givet fald at indgå en aftale med en bestemt fagforening. Bestemmelserne regulerer også de situationer, hvor der ikke er indgået en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår, og hvor det derfor må afgøres efter en konkret vurdering af individuelle ansættelsesaftaler, om lovens krav er opfyldt.

Efter ordlyden af buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, sammenholdt med disse bestemmelsers forarbejder må Trafikstyrelsen anses for at være berettiget til som led i administrationen af tilladelsessystemet at lægge vægt på, om de ansatte chauffører hos en vognmand har løn- og ansættelsvilkår, der svarer til det generelle niveau på det pågældende område. Det fremgår således ikke af ordlyden, at man blot skal følge ”en kollektiv

overenskomst”, men derimod, at man skal følge ”de pågældende kollektive overenskomster”. Det kan efter forarbejderne ikke antages at have været hensigten med bestemmelserne, at efterlevelse af enhver kollektiv overenskomst på området, uanset hvor ringe den måtte stille chaufførerne, er tilstrækkeligt til at opfylde lovens krav. I så fald ville bestemmelserne næppe kunne opfylde deres formål.

Efter de for landsretten foreliggende oplysninger om de kollektive overenskomster, der gælder på området for den form for kørsel, der nu betegnes som offentlig servicetrafik, må det lægges til grund, at der generelt betales timeløn på området. Baggrunden herfor må antages at være, at chaufførerne ikke har indflydelse på tilrettelæggelsen og omfanget af kørslen og dermed størrelsen af deres indtjening i forbindelse med offentlig servicetrafik. I modsætning til, hvad der er tilfældet ved almindelig taxikørsel, har chaufførerne ikke mulighed for i ledige perioder mellem de tilrettelagte kørsler selv at opsøge kunder.

Anvendelse af en provisionsbaseret aflønning i forbindelse med offentlig servicetrafik indebærer en nærliggende risiko for, at chaufførerne for at opnå en tilfredsstillende indtjening påtager sig meget lange vagter til skade for færdselssikkerheden. Provisionsbaserede overenskomster vil endvidere kunne indebære en konkurrenceforvriddning i forhold til de vognmænd, der anvender timeløn i forbindelse med offentlig servicetrafik. Dette gør sig i særlig grad gældende, hvis der ikke er fastsat bestemmelser om en garanteret mindsteløn.

Såvel NORTRA-overenskomsten som KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører er provisionsbaserede. NORTRA-overenskomsten indeholder endvidere ikke bestemmelser om en garanteret mindsteløn og svarer på en række andre punkter – herunder med hensyn til pension og løn i forbindelse med fravær på grund af sygdom m.v. – heller ikke til det generelle niveau på området.

Vi finder herefter ikke grundlag for at tilsidesætte Trafikstyrelsens vurdering, hvorefter hverken NORTRA-overenskomsten eller KRIFA-overenskomsten for så vidt angår provisionslønnede taxichauffører i forbindelse med offentlig servicetrafik kan anses for at leve op til kravene i buslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5.

Vi stemmer derfor for at frifinde Trafikstyrelsen.

Dommer Ida Skouvig udtaler:

Bestemmelserne i buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, pålægger efter deres ordlyd indehaveren af en tilladelse at følge ”de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.” De kollektive overenskomster på området indeholder ikke ens bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, og lovens ordlyd giver derfor anledning til tvivl om, hvilke løn- og arbejdsvilkår en indehaver af en tilladelse skal følge for at opfylde betingelserne for tilladelsen.

Jeg finder ikke, at forarbejderne til bestemmelserne, herunder forarbejderne til godsloven, giver det fornødne sikre grundlag for at antage, at det med bestemmelserne har været tilsigtet, at der, som anført af Trafikstyrelsen, skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan følges. Det bemærkes herved, at en sådan ordning indebærer, at en arbejdsgiver kan være tvunget til - i hvert faldt delvist - at følge en anden overenskomst end den overenskomst, som hans organisation har indgået med en arbejdstagerorganisation, og en sådan indskrænkning i princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet må kræve klar lovhjemmel.

Jeg finder derfor, at det må lægges til grund, at bestemmelserne må forstås således, at indehaveren af en tilladelse opfylder betingelserne i henholdsvis buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, såfremt tilladelsesindehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster på området. Denne forståelse stemmer overens med Trafikministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 2973/1997, hvori det om taxilovens § 5, stk. 5, anføres, at denne bestemmelse alene indebærer, ”at vognmanden skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en af de kollektive overenskomster, der måtte være indgået på taxiområdet.” Det bemærkes herved også, at en sådan forståelse af bestemmelsen sikrer, at ansættelse på ikke-overenskomstmæssige vilkår undgås, og derved tilgodeses det formål om forbedring af konkurrenceforholdene og færdselssikkerheden, som omtales i forarbejderne. Endvidere får bestemmelsen ved en sådan forståelse et klart og entydigt indhold, som er bedst foreneligt med, at overtrædelse af bestemmelserne kan føre til tilbagekaldelse af tilladelsen og til straf.

Der er mellem parterne enighed om, at såvel overenskomsten mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA som overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening er kollektive overenskomster. På baggrund af det ovenfor anførte finder jeg, at Jørn Færch ved at efterleve en af disse overenskomster opfylder bestemmelserne i henholdsvis buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Jeg stemmer derfor for at tage Vognmandsforeningens påstande 1-4 til følge.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Efter en samlet vurdering af sagen, hvorunder landsretten navnlig har taget hensyn til, at sagen har principiel karakter og er anlagt mod en offentlig myndighed, skal ingen af parterne betale sagsomkostninger til den anden part, jf. retsplejelovens § 312, stk. 2.

Der er ikke anledning til at tillægge eller pålægge Kristelig Arbejdsgiverforening sagsomkostninger, jf. retsplejelovens § 252, stk. 4.

Th i k e n d e s f o r r e t:

Trafikstyrelsen frifindes.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part.