

NOTAT

Dato 27. marts 2015
J. nr. 2015-295

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ansatte chauffører, ophævelse af chaufførudlansordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager) (L 174)

1. Indledning

Transportministeriet v/ Trafikstyrelsen har den 15. januar 2015 sendt udkast til forslag til lov om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 6. februar 2015.

Følgende organisationer m.v. kan tilslutte sig forslaget eller har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Danske Regioner
- FDL Frie Danske Lastbilmænd.

Transportministeriet v/ Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
- Dansk Erhverv
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Danske Busvognmænd
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD)
- Landbrug & Fødevarer

Efter høringsfristens udløb har Transportministeriet v/ Trafikstyrelsen modtaget høringssvar fra:



- Fagligt Fælles Forbund (3F) (supplerende høringsvar)
- Landsorganisationen i Danmark

Side 2/16

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Transportministeriets kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelt

3F vurderer, at initiativerne i godskørselsloven og buskørselsloven vil bidrage til, at social dumping mindskes betydeligt, men 3F skal opfordre til, at initiativerne løbende evalueres med henblik på vurdering af, om det er nødvendigt at gennemføre yderligere tiltag.

Endvidere fremhæver 3F, at ændringsforslagene til godskørselsloven og buskørselsloven vil bidrage til, at den hidtidige indsats mod social dumping bindes sammen med de øvrige delaftaler om forstærket indsats mod social dumping fra finanslovsaftalen 2015.

LO kan henholde sig til 3F's bemærkninger, hvorefter det vurderes, at initiativerne i forslaget til lovændringer vil bidrage til, at social dumping mindskes betydeligt.

DTL er overordnet positiv overfor lovforslaget og ser ændringerne som nødvendige for at sikre sunde og lige konkurrencevilkår i forbindelse med styrket indsats mod sociale dumping.

Danske Busvognmand anfører, at baggrunden for lovforslaget er en politisk aftale om indsats mod social dumping inden for godskørsel. Ændringen af buskørselsloven ses alene som en administrativ konsekvens, da buskørselsloven og godskørselsloven så vidt muligt følges ad. Danske Busvognmænd finder derfor, at lovforslagets dele, der vedrører buskørsel, bør udgå.

Danske Busvognmænd finder endvidere, at lovforslaget rejser en række spørgsmål i forhold til EU-retten, jf. ITD's høringsvar.

DA understreger, at DA anser det som den danske arbejdsmarkedsmodels grundvilkår, at det er arbejdsmarkedets parter alene, der via aftaler, herunder aftaler indgået ved et fagforbunds brug af kollektive overenskomster, i Danmark fremsætter, hvem der er omfattet af kollektive overenskomster i Danmark. DA afviser på den baggrund de dele af gods- og buskørselslovene, der handler om at henvise til – og dermed indirekte fastsætte vilkårene for – kollektive overenskomster, idet DA anser disse som et brud på den danske aftalemodel.

Landbrug & Fødevarer tilslutter sig de overordnede intentioner med lovforslaget, og at relevante love og regler overholdes i forbindelse med ansættelsesfor-



hold – uanset om der er tale om dansk eller udenlandsk arbejdskraft. Omvendt finder Landbrug & Fødevarer, at ny lovgivning ikke må føre til unødige administrative udfordringer eller begrænse fleksibiliteten for godstransporten. Gode fleksible rammevilkår for transport- og logistikvirksomhederne er en nødvendighed for at skabe vækst og beskæftigelse i det samlede erhvervsliv.

DI Transport og ATL finder generelt, at lovforslaget på en række punkter er på kant med gældende EU-regler og anmoder om, at disse afklares inden lovforslaget fremsættes for Folketinget.

ITD bemærker overordnet set, at organisationen naturligvis bifalder, at der bør herske ordnede løn- og arbejdsvilkår i dansk vejgodstransport. Lovforslaget vil dog efter ITD's opfattelse få den modsatte effekt af det ønskede, herunder en negativ effekt på beskæftigelsen i Danmark.

ITD finder, at flere danske virksomheder med forslaget vil være tvunget til enten at udflage eller overlade godset til udenlandske transportvirksomheder. Forslaget vil ikke skaffe flere chauffører over på dansk overenskomst, men blot underminere grundlaget for en række andre jobs inden for lager, administration og logistik i Danmark.

ITD rejser endvidere spørgsmål om, hvorvidt lovforslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet som defineret i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union.

Lovforslaget har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og dermed bekæmpelse af social dumping. Det er Transportministeriets vurdering, at de foreslåede § 6 a, stk. 3, i godskørselsloven, og § 9, stk. 3, i buskørselsloven, hvorefter der stilles krav om, at chaufførvirksomheder skal overholde bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører vil være egnet til at opnå, at udenlandske chaufførvirksomheder konkurrerer på lige konkurrencevilkår med danske chauffører. Det vurderes, at lovforslaget ikke går videre end nødvendigt til at opnå dette formål, og at lovforslaget er i overensstemmelse med det EU-retlige proportionalitetsprincip.

En virksomhed godkendt som chaufførvirksomhed enten efter godskørselsloven eller buskørselsloven, kan udleje chauffører til både godskørsel for fremmed regning og erhvervsmæssig personbefordring. Det er således både hensigtsmæssigt og nødvendigt at foretage en samtidig ændring af buskørselsloven.

Det bemærkes, at det henholdsvis siden 1973 og 1990 har været fastsat i godskørselsloven og buskørselsloven, at indehaveren af en tilladelse skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Dette er efter Transportministeriets opfattelse ikke et brud på den danske aftalemodel.



Da lovforslaget kun indeholder elementer, der præciserer gældende ret, nemlig anvendelse af egne ansatte chauffører og aflønning af chaufførvikarer, og ophæver chaufførudlånsordningen, der kun har været tilladt mellem danske tilladelsesindehavere, findes dette ikke i sig selv at give grundlag for udflagning.

3. Ansatte chauffører

3F er tilfreds med, at det præciseres, at en chauffør skal være ansat i den virksomhed, der har tilladelsen, og at det i den forbindelse præciseres, at en ”virksomhed” ikke omfatter datterselskaber.

DTL støtter præciseringen af gældende ret.

Landbrug & Fødevarer finder, at præciseringen er en u hensigtsmæssig begrænsning på erhvervslivets fleksibilitet i forbindelse med afvikling af godstransporten. Konsekvensen bliver, at f.eks. chauffører fra et dansk eller udenlandsk datterselskab ikke kan anvendes til kørsel på dansk område, med mindre datterselskabet er godkendt som chaufførvikarvirksomhed.

DI Transport og ATL finder det u hensigtsmæssigt, at der ikke må bruges chauffører mellem koncerninternt forbundne selskaber. De finder det endvidere unødvendigt bureaukratisk, at chaufførvikarordningen fremover skal anvendes.

ITD ønsker oplyst, om lovforslaget er foreneligt med EU-traktatens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed og den frie etableringsret.

ITD finder, at lovforslaget forhindrer danske virksomheder i at anvende chauffører ansat i udenlandske datterselskaber, medmindre de enten flyttes til det danske moderselskab, eller datterselskabet registreres som vikarvirksomhed i Danmark og dermed overholder dansk overenskomst. Koncernforbundne virksomheder vil ikke længere kunne bruge hinandens chauffører, medmindre de er registreret i godkendte vikarbureauer. ITD finder endvidere, at lovforslaget medfører, at man fra dansk side udøver lovgivningskompetence for ansatte i andre EU-lande.

Endvidere finder ITD, at kravet i medfør af godskørselsbekendtgørelsens § 4, om dansk godkendelse til chaufførvikarvirksomhed er en restriktion, der alene er i overensstemmelse med EU-Traktatens artikel 56, hvis kravet varetager tvingende almene hensyn og opfylder proportionalitetsprincippet.

Endelig henviser ITD til, at EU-Kommissionen i december 2014 indledte en EU-pilotprocedure over for den danske regering vedrørende de gældende regler i godskørselsloven og disses forenelighed med EU-retten.



I relation til de foreslåede § 6 a, stk. 1, nr. 1, i godskørselsloven, og § 9, stk. 1, nr. 1, i buskørselsloven, hvorefter godskørsel for fremmed regning alene må udføres af tilladelsesindehaveren, jf. godskørselsloven § 1, stk. 1, eller buskørselsloven § 1, stk. 1, eller en chauffør, som er ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, udgør dette alene en præcisering af gældende ret.

Når en vognmandsvirksomhed gør brug af chauffører, som ikke er ansat i virksomheden, er der tale om vikarer, der dermed falder inden for reglerne om chaufførvikarvirksomheder, herunder reglerne om godkendelse, jf. godskørselsloven § 6 a, stk. 2, og buskørselsloven § 9, stk. 2.

Lovforslaget forhindrer ikke udenlandske chauffører i at arbejde i Danmark. Dette kan således ske enten ved, at den udenlandske chauffør ansættes direkte af den danske vognmandsvirksomhed, eller at den danske vognmandsvirksomhed lejer arbejdskraft ind fra en godkendt chaufførvikarvirksomhed, dansk eller udenlandsk. I begge tilfælde vil den udenlandske chauffør/chaufførvikar ved vedtagelsen af lovforslaget skulle aflønnes efter bestemmelse i danske kollektive overenskomster for chauffører.

Lovforslaget rummer desuden ikke problemer i forhold til etableringsretten. Således indebærer lovforslaget ikke nogen begrænsning i muligheden for at etablere sig som vognmandsvirksomhed eller chaufførvikarvirksomhed i Danmark.

For så vidt angår bestemmelsen i godskørselsbekendtgørelsens § 4, stk. 1, og hjemlen for godkendelseskravet til at drive chaufførvikarvirksomheden, henvises til lovforslaget til lov nr. 1121 af 29. december 1999 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, herunder de deri omtalte domme afsagt af EU-Domstolen henholdsvis den 18. januar 1979 i de forenede sager nr. 110/78 og 111/78, Willy van Wesemael, og den 17. december 1981 i sag 279/80, Alfreds John Webb, der begge vedrører krav om bevilling i forbindelse med vikarbureauvirksomhed og fastslår, at medlemsstaterne kan betinge retten til at drive vikarbureau af en godkendelse.

ITD henviser i sit hørings svar til en henvendelse fra EU-Kommissionen fra december 2014. Efter fast praksis udtaler man sig ikke fra dansk side uden EU-Kommissionens samtykke om indholdet af sådanne EU-pilotproceduresager. Det kan dog bemærkes, at den pågældende henvendelse ikke giver anledning til at indstille eller udsætte arbejdet med dette lovforslag.

4. Ophævelse af chaufførudlånsordningen

3F er tilfreds med afskaffelsen af udlånsordningen.



DTL tager ophævelsen af udlånsordningen til efterretning. DTL ser afskaffelsen som et beklageligt, men nødvendigt element i en bred indsats mod social dumping og sikring af fair og lige konkurrencebetingelser for danske vognmandsvirksomheder.

Landbrug & Fødevarer finder, at ophævelsen af udlånsordningen vil begrænse fleksibiliteten og øge de administrative omkostninger for erhvervet. Den nuværende udlånsordning bliver bl.a. benyttet i forbindelse med sygdom eller ekstra travlhed og vil således begrænse dag-til-dag driften i erhvervet.

Landbrug & Fødevarer opfordrer til, at det analyseres nærmere, om det ikke er muligt at opnå lovforslagets hensigt på en mere fleksibel måde.

DI Transport og ATL kan ikke støtte, at muligheden for udlån mellem tilladelsesindehavere fjernes. DI Transport og ATL finder, at udlånsordningen især benyttes af bus- og godsvognmænd som en fleksibilitet i forhold til ekstra arbejdsopgaver, sygdom mv. Afskaffelsen vil især ramme mindre bus- eller godsvognmænd.

Chaufførvikarordningen giver ikke den nødvendige fleksibilitet, som ellers er anført i bemærkningerne til lovforslaget. Brugen af vikarordningen forudsætter, at den udlejende vognmand er godkendt som chaufførvikarvirksomhed. Dette er unødvendigt bureaukratisk og øger de administrative byrder på branchen.

ITD fraråder en ophævelse af udlånsordningen, da det negativt vil påvirke stort set samtlige danske vognmandsvirksomheder i deres dagligdag. Vognmandsvirksomhederne vil få alvorlige problemer med at få dagligdagen til at hænge sammen i tilfælde af akut opstået chaufførmangel.

Vognmandsvirksomhederne vil have to muligheder. Den ene er at fastansætte chauffører, som sjældent vil være en mulighed, da det vil påføres virksomhederne ekstraomkostninger i form af administrative ansættelseskrav, pensionsindbetalinger m.v.

Den anden mulighed er godkendelse som chaufførvikarvirksomhed. Dette vil indebære et betydeligt ekstra administrativt arbejde, ligesom det indebærer et højere kapitalkrav end almindelig vognmandsvirksomhed.

ITD henviser desuden til, at EU-Kommissionen tilbage i februar 1998 har tilkendegivet, at den danske udlånsordning ikke udgør et problem i forhold til EU-retten.

Danske Busvognmænd finder, at ophævelse af udlånsordningen vil medføre en administrativ belastning for virksomhederne, en forringelse af den service og trafiksikkerhed, virksomhederne kan levere til sine kunder, og forringede vilkår



for de fastansatte turistbuschauffører. Danske Busvognmænd finder, at mindre turistbusvirksomheder har et stort behov for at kunne råde over lånte chauffører i forbindelse med ferie, sygdom, sæsonudsving osv. De alternative muligheder, ansat chauffør eller en chaufførvikar, er både økonomisk og administrativt byrdefulde.

Afskaffelse af udlånsordningen vil medføre en forringelse af chaufførvikarernes arbejdsvilkår, og Danske Busvognmænd anmoder derfor om, at udlånsordningen i buskørselsloven ikke afskaffes.

Transportministeriet har forståelse for, at udlånsordningen har været en ordning, som har medført en fleksibilitet for vognmandsvirksomhederne. Forslaget om ophævelsen af udlånsordningen sker imidlertid for at bringe godskørselsloven og buskørselsloven i overensstemmelse med EU-retten.

Baseret på vurderinger fra både Justitsministeriet og Kammeradvokaten er det således Transportministeriets vurdering, at den gældende udlånsordning i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 2, må ophæves, fordi udlånsordningen er i modstrid med EU-retten.

Chaufførudlånsordningen indebærer en fleksibilitet for danske tilladelsesindehavere, som tilladelsesindehavere etableret i andre medlemsstater ikke har mulighed for at opnå, da de ikke har mulighed for at udlåne chauffører til dansk etablerede vognmandsvirksomheder.

Da chaufførudlånsordningen alene gælder for dansk etablerede virksomheder, er der tale om direkte diskrimination, der ikke kan begrundes i hensynet til offentlig orden, sikkerhed eller sundhed, og således er i strid med forbuddet i TEUF artikel 56.

Det er imidlertid ikke klart ud fra EU-Domstolens praksis, om chaufførudlånsordningen er omfattet af artikel 58, stk. 1, der medfører, at tjenesteydelser inden for transporterhvervet skal vurderes efter afsnit VI vedrørende transport.

Hvis chaufførudlånsordningen ikke skal vurderes efter artikel 56, men alene efter bestemmelserne i afsnit VI vedrørende transport, er det vurderingen, at ordningen strider mod TEUF artikel 92, den såkaldte stand still-forpligtelse, der indeholder et forbud mod indførelsen af nye nationale foranstaltninger, der direkte eller indirekte er mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for indenlandske transportvirksomheder, idet ordningen er indført i 1996 og således ikke har eksisteret uændret siden Danmarks tiltrædelse af EF i 1973.

EU-Kommissionens tilkendegivelse fra februar 1998 giver efter Transportministeriets opfattelse ikke grundlag for at ændre ved vurderingen. Tilkendegi-



velsen ses at være et svar på en henvendelse fra marts 1997, hvori Trafikministeriet anmoder om EU-Kommissionens vurdering af, dels (1) om udlånsordningen (muligheden for en vognmandsvirksomhed, der har tilladelse i henhold til godskørselsloven eller buskørselsloven, for at gøre brug af chauffører ansat i en anden vognmandsvirksomhed, som selv har tilladelse i henhold til godskørselsloven eller buskørselsloven) giver anledning til EU-retlige problemer, samt til (2) om det forhold, at det ikke er lovligt at leje en chauffør hos et udlejningsbureau udgør et EU-retligt problem.

I tilkendegivelsen fra februar 1998 synes EU-Kommissionen ikke klart at forholde sig til udlånsordningen, idet EU-Kommissionen i stedet snarere synes at udtale sig om, at den manglende mulighed for at leje chauffører ikke ses at udgøre en "unacceptable restriction on the freedom to provide transport services or on the free movement of transport workers".

For en ordens skyld bemærkes, at det brev af 20. januar 1998, som omtales i EU-Kommissionens tilkendegivelse fra februar 1998, på det foreliggende grundlag, synes at være en "rykkerskrivelse", hvorved EU-Kommissionen erindres om henvendelsen fra marts 1997.

Transportministeriet skal i øvrigt bemærke, at udlånsordningen blev indført før reglerne om udleje af chaufførvikarer. Den fleksibilitet, bestemmelsen oprindeligt var tiltænkt at give vognmandsvirksomhederne, vurderes nu varetaget af bestemmelsen om udleje af chaufførvikarer.

5. Aflønning af udenlandske chaufførvikarer

3F er tilfreds med, at der indføres lovhjemmel til, at chaufførvikarer, ansat i chaufførvikarvirksomheder etableret i andre EU-lande end Danmark skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension. 3F er endvidere tilfredse med, at forslaget tillige gælder ved firmakørsel.

DTL støtter, at kravet nu bliver lovfæstet samtidig med, at der nu skabes hjemmel til at kontrollere, at reglen rent faktisk overholdes. DTL finder, at det er nødvendigt med en ligestilling mellem danske og udenlandske chaufførvikarvirksomheder netop for at sikre lige og sunde konkurrencevilkår.

DI Transport og ATL anfører, at udbetaling af feriepenge og pension til chaufførvikaren sammen med lønnen går videre end de krav, der følger af de kollektive overenskomster. DI Transport og ATL finder, at der bør afklares, om det er i overensstemmelse med udstationeringsdirektivet at kræve feriepenge og pension udbetalt, idet der ikke tages højde for, hvorvidt lønmodtageren er omfattet af hjemlandets ferielov og pensionsudbetalinger foretages i hjemlandet.

DA finder, at kravet om, at udenlandske chaufførvikarvirksomheder skal følge bestemmelser i danske kollektive overenskomster om løn, overarbejde, ferie-



penge og pension, er i strid med EU-retten. F.eks. er arbejdsmarkedspension (erhvervstilknyttede tillægspensionsordninger) efter udstationeringsdirektivets ordlyd i artikel 3, stk. 1, litra c, undtaget fra den kerne af regler, som værtsmedlemslandet kan stille over for udenlandske tjenesteydere.

Arbejdsmarkedspension for udstationerede lønmodtagere er endvidere reguleret i direktivet om supplerende pensionsrettigheder (98/49/EF) på en måde, som synes uforenelig med et ubetinget krav om indbetaling til dansk arbejdsmarkedspension.

DA finder endvidere, at kravet om at følge de udvalgte typer af bestemmelser i kollektive overenskomster går videre end, hvad der følger af vikarloven, som specifikt gennemfører udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 9. Det anses som tvivlsomt, om en sådan henvisning til unavngivne kollektive overenskomster lever op til EU-rettens krav om klarhed.

DA ønsker endelig afklaring med EU-Kommissionen om, hvorvidt lovforslagets er i overensstemmelse med EU-retten, inden lovforslaget fremsættes for Folketinget.

Dansk Erhverv tilslutter sig DA's hørings svar i relation til de arbejdsmarkedspolitiske spørgsmål.

ITD læser forslaget således, at kravene om overholdelse af overenskomster alene gælder ved kørsel på dansk jord med dansk lastbil.

ITD rejser endvidere spørgsmål om, hvorvidt lovforslaget er foreneligt med bestemmelserne i EU-Forordning 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger.

Udstationeringsdirektivet finder bl.a. også anvendelse i situationer, hvor en virksomhed enten i sin egenskab af vikarbureau eller i sin egenskab af virksomhed, der stiller en arbejdstager til rådighed, udstationerer en arbejdstager til en brugervirksomhed, der er etableret i en medlemsstat. Dette følger af artikel 1, stk. 3, litra c.

Udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 9, giver hjemmel til at en værtsstat kan stille samme krav til vikarer, der er udstationerede på medlemsstatens område, som de krav, der stilles i relation til vikarer i værtsstaten.

Det EU-retlige ligebehandlingsprincip betyder, at en udenlandsk tjenesteyder ikke kan mødes med krav om dobbelt betaling. Dette gør sig gældende både i forhold til pension og feriepenge. Der vil derfor i forbindelse med konvertering af lønkrav efter den gældende danske overenskomst, der er en betingelse for tilladelsen, skulle tages højde for evt. indbetalinger til pension og feriepenge i hjemlandet.



Det bemærkes i forhold til vikarloven, at denne ikke hindrer, at der på et særskilt område udformes andre og mere specielle regler, så længe disse holder sig inden for vikardirektivets rammer.

Om forholdet til direktivet om supplerende pensionsrettigheder og dette direktivs artikel 6, stk. 2 skal det bemærkes, at det i relation til nærværende lovforslag vurderes, at der er tale om, at pensionsbidraget konverteres til et lønkrav og ikke om, at chaufførsvirksomheden pålægges at indbetale til en dansk supplerende pensionsordning. Situationen vurderes således ikke at være omfattet af ordlyden af 98-direktivet.

I fortsættelse heraf er det i lovforslaget præciseret, at der ikke i lovforslaget stilles krav om indbetaling af pensionsbidrag til en dansk arbejdsmarkeds-pensionsordning, eller for feriepenges vedkommende indbetaling til FerieKonto. Disse lønandele konverteres i stedet til lønkrav og udbetales til den udenlandske chaufførsvirksomhed sammen med dennes løn.

På tilsvarende vis er det i lovforslaget præciseret, at dette ikke indebærer, at den udenlandske chaufførsvirksomhed samlet mødes med et krav om dobbeltbetaling. Således vil det alene være en eventuel difference mellem en lavere udenlandsk pension og en højere (til et lønkrav konverteret) pensionsbidrag under den relevante danske kollektive overenskomst, som den udenlandske chaufførsvirksomhed vil skulle betale i medfør af lovforslaget. Tilsvarende gælder for feriepenge.

Transportministeriet kan bekræfte, at en udenlandsk chaufførsvirksomhed alene skal følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i henhold til gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når en chaufførsvirksomhed foretager kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

I relation til EU-forordning nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger vurderes lovforslaget ikke at være i modstrid hermed, idet forordningens anvendelsesområde som defineret i artikel 3 er et andet end det, som er omfattet af lovforslaget.

6. Chaufførsvirksomheders indsendelse af dokumentation

3F er tilfreds med, at der indføres hjemmel til at kræve indsendelse af dokumentation for aflønning af en chaufførsvirksomhed fra en udenlandsk chaufførsvirksomhed, således at der kan føres kontrol med, at bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension følges.

DA anfører, at vikardirektivets artikel 4, stk. 1, opstiller skærpede betingelser for at indføre forbud eller restriktioner mod vikarbureauer, hvorefter det vil være svært at forene lovforslagets dokumentationskrav hermed.



DI Transport og ATL finder, at det bør afklares, hvorledes kravet om, at chaufførsvirksomhederne skal indsende dokumentation er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i EU-retten, idet udenlandske chaufførsvirksomheder påføres en række administrative byrder, som formentlig går ud over, hvad der er nødvendigt i forhold til formålet. I henhold til håndhævelsesdirektivet kunne en mulig kontrolforanstaltning være, at de nævnte dokumenter er tilgængelige ved kontroltidspunktet.

Lovforslaget vurderes også på dette punkt at være i overensstemmelse med det EU-retlige proportionalitetsprincip, idet indsendelse af dokumentation vurderes at være nødvendigt med henblik på at sikre effektiv kontrol med overholdelse af de foreslåede bestemmelser om udenlandske chaufførsvirksomheders overholdelse af bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, og § 2, nr.2.

Det bemærkes, at de foreslåede § 6 a, stk. 4, i godskørselsloven og § 9, stk. 4, i buskørselsloven er præciseret sådan, at det nu udtrykkeligt fremgår, at en udenlandsk chaufførsvirksomhed skal indsende dokumentation for overholdelse af de respektive bestemmelser "efter påbud fra transportministeren". Dermed bringes ordlyden af bestemmelserne overens med godskørselslovens § 6, stk. 4, henholdsvis buskørselslovens § 18, stk. 3, der gælder for danske vognmandsvirksomheder.

Bestemmelsen om indsendelse af dokumentation sidestiller udenlandske chaufførsvirksomheder med danske vognmandsvirksomheder. Ligesom med danske vognmandsvirksomheder, er det således Transportministeriets forventning, at udenlandske chaufførsvirksomheder vil kunne dokumentere overholdelse af bestemmelsen ved indsendelse af relevant materiale i form af lønsedler m.v.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, at dokumentationen skal være tilgængelig på kontroltidspunktet, da det ikke vil være muligt for politiet at kontrollere, at bestemmelsen om løn, overarbejde, feriepenge og pension i henhold til gældende danske kollektive overenskomster for chauffører følges, i forbindelse med en vejkontrol.

Det bemærkes, at lovforslaget ikke indeholder krav eller restriktioner i forhold til vikarbureauer, som grundlæggende adskiller sig fra de krav eller restriktioner vedrørende løn- og arbejdsvilkår, som i øvrigt gælder for bruger- virksomhederne på gods- og buskørselsområdet.

Transportministeriet mener ikke, at lovforslaget i sin nuværende form strider mod vikardirektivets artikel 4, stk. 1, idet lovforslaget ikke indeholder problemer i forhold til anvendelse af vikararbejde. Muligheden for danske vogn-



mænd til at leje vikararbejdskraft fra en godkendt, udenlandsk chaufførvirksomhed består uændret.

7. Overenskomstnævnet

3F og DTL støtter, at overenskomstnævnets kompetence udvides til også at omfatte chaufførvirksomheder.

8. Ændring af domstolsprøvelse i visse sager

3F finder det hensigtsmæssigt, at eventuel tilbagekaldelse af tilladelse skal kunne ske administrativt, og at en eventuel prøvelse heraf henføres under den borgerlige retsplejes former. Det er med beklagelse, at forbundet konstaterer, at dette indebærer, at straffebestemmelserne må ændres, således at det ikke længere vil være muligt med bøde at straffe virksomheder, der overtræder lovens bestemmelser om aflønning af chauffører eller chaufførvikarer. Denne konsekvens vil efter 3F's opfattelse udhule de virkemidler, som overenskomstnævnet har i relation til bekæmpelse af social dumping samt forebyggelse heraf.

DTL støtter, at grundlaget for tilbagekaldelse af tilladelse forbedres ved grove eller gentagne overtrædelse af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a.

Landbrug & Fødevarer finder, at man generelt bør være særdeles varsom med at udvide mulighederne for administrative afgørelser, og at det er særdeles vigtigt at sikre, at der er fyldestgørende grundlag for afgørelser vedr. advarsler og tilbagekaldelser. Det vil konkret sige, at der skal være konstateret grove og vedvarende overtrædelser.

Administrativ tilbagekaldelse af tilladelser eller godkendelser vil kun komme på tale i tilfælde af grove eller gentagne overtrædelser, og overenskomstnævnet vil i givet fald forinden have afgivet udtalelse om, hvorvidt virksomheden følger gældende danske kollektive overenskomster.

Når domstolsprøvelsen i sager om tilbagekaldelse efter godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, henholdsvis buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, henføres til den borgerlige retsplejes former, vil det give et forbedret grundlag for tilbagekaldelse i tilfælde af overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, henholdsvis buslovens § 18, stk. 2. Dette skyldes, at det herefter ikke vil være påkrævet, at vognmandsvirksomheden/chaufførvirksomheden er dømt eller har vedtaget en bøde for overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, eller den foreslåede § 6 a, stk. 3, henholdsvis buskørselslovens § 18, stk. 2, eller den foreslåede § 9, stk. 3, for at kunne tilbagekalde tilladelsen/godkendelsen.

Ved at lade domstolsprøvelsen af tilbagekaldelsen ske efter den borgerlige retsplejes former, vil det imidlertid ikke samtidig være muligt at opretholde muligheden for at straffe vognmandsvirksomhe-



den/chaufførvikarvirksomheden for overtrædelse af de pågældende bestemmelser med bøde.

Side 13/16

Lovændringen vil ikke have betydning for overenskomstnævnets arbejde, der består i at afgive udtalelser til Transportministeriet om, hvorvidt transportvirksomheder følger gældende kollektive overenskomster for chauffører.

9. Højesterets dom af 4. februar 2015

Baggrund:

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag angående fortolkning af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, hvorefter en indehaver af en tilladelse ”skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster”. Højesteret underkendte Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne, hvorefter der skulle gælde visse materielle krav til den kollektive overenskomst for at opfylde de pågældende lobestemmelser. I øvrigt bemærkes, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, hvorfor der ikke anses at være grundlag for at antage, at retsstillingen skulle være en anden efter godskørselsloven § 6, stk. 3.

Den afsagte dom giver efter LO og 3F's opfattelse et behov for en ændring af såvel godskørsels-, buskørsels- og taxiloven, således at der skabes lovhjemmel til opfyldelse af intentionerne bag gældende lovgivning, dvs. krav om et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår af hensyn til dels konkurrencevilkårene og dels færdselssikkerheden i branchen. LO foreslår på denne baggrund, at ordlyden i godskørselslovens § 6, stk. 3, buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ændres, og at der i den forbindelse skeles til ordlyden i vikarlovens § 3, stk. 5 (”en landsdækkende kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark”).

En ændring af godskørselslovens § 3, stk. 6, buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, er ikke en del af det foreliggende lovforslag.

Transportministeren har den 25. marts 2015 udsendt et udkast til lovforslag om ændring af godskørselsloven, buskørselsloven og taxiloven i høring. Lovforslaget har til formål at skabe lovhjemmel for den fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, der var gældende frem til Højesterets dom af 4. februar 2015. Konkret foreslås det med lovudkastet, at der indføres en bestemmelse i de pågældende love, hvorefter det fremgår, at der ved kollektive overenskomster forstås ”kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”. Udkastet til lovforslag er udformet sådan, at også de foreslåede ”overenskomstbestemmelser” i de foreslåede § 6 a, stk. 3, i godskørselsloven, og § 9, stk. 3, i buskørselsloven, om



udenlandske chaufførvikarvirksomheder, vil blive omfattet af dette overenskomstbegreb.

Side 14/16

Det er Transportministeriets vurdering, at der med det omtalte udkast til lovforslag tages hånd om indholdet af høringsvarene fra LO og 3F.

Endelig bemærkes for en ordens skyld, at Højesterets dom af 4. februar 2015 ikke ændrer ved Transportministeriets opfattelse af, at lovforslaget anses som egnet til at sikre sunde og lige konkurrencevilkår, jf. bemærkningerne ovenfor under afsnit 2. Lovforslaget sikrer således, at udenlandske chaufførvikarer aflønnes på samme måde som danske chauffør(vikar)er, idet chaufførvikarvirksomheden skal følge bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører.



Bilag 1

Side 15/16

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Erhverv

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik

Danske Advokater

Danske Biludlejere

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Danske Speditører

Det Centrale Handicapråd

Det Økologiske Råd

DI

DI Transport

Fagligt Fælles Forbund

FDL Frie Danske Lastbilvognmænd

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Kommunernes Landsforening

Landsorganisationen i Danmark



NOAH-Trafik

Side 16/16

Rådet for Sikker Trafik

Trafikselskaberne i Danmark