

Fra: Simone Hagedorn <SimHag@erst.dk>
Sendt: 4. februar 2015 11:21
Til: ts Info
Cc: Lea Foverskov
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. sagsnr. TS2010000-00029

Kære Trafikstyrelse,

Erhvervsstyrelsen har fra Trafikstyrelsen fået udkast til Forslag til Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af Overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager) – jeres sags nr. TS2010000-00029 i høring.

Høringen giver ikke Erhvervsstyrelsen (herunder TER) anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Simone Hagedorn
Stud.jur., Team Jura

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon nr: +45 3529 1000
www.erst.dk

Direkte tlf: +45 35291611
Email: simhag@erst.dk



*Erhvervsstyrelsen blev etableret den 1. januar 2012.
Vores opgaver blev tidligere varetaget af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Erhvervs- og Byggestyrelsen og IT- og Telestyrelsen. Vi er en del af Erhvervs- og Vækstministeriet.*

Fra: Johan Nielsen, JON. <jon@regioner.dk>
Sendt: 5. februar 2015 14:17
Til: ts Info
Cc: Rikke Olsen
Emne: Svar: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel sagsnr. TS2010000-00029
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; ATT00001.htm; Høringliste.pdf; ATT00002.htm; Udkast til lovforslag.pdf; ATT00003.htm; Signaturbevis.txt; ATT00004.htm

Til Trafikstyrelsen

Vi har ikke nogen kommentarer til høringen og forventer ikke den har økonomiske konsekvenser for regionerne

Med venlig hilsen

Johan Nielsen

Fra: Rikke Olsen [<mailto:RIO@trafikstyrelsen.dk>]

Sendt: 15. januar 2015 15:18

Til: Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL (atl@di.dk); post@cat-taxi.dk;
 Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk); da@da.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk;
dtl@dtl.eu; mail@danskeadvokater.dk; info@danske-biludlejere.dk; db@db-dk.dk;
dh@handicap.dk; Regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dch@dch.dk;
info@ecocouncil.dk; DI@DI.DK; transport@di.dk; 3f@3f.dk; FDL (fdl@fdl-vm.dk); itd@itd.dk;
kl@kl.dk; lo@lo.dk; noahtrafik@noah.dk; info@sikkertrafik.dk; mba@moviatrafik.dk

Emne: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

**Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel
 (Anvendelse af egne chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen,
 aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af
 Overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager)**

Høringsbrev, høringsliste samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk høringsfristen **den 6. februar 2015**.

Med venlig hilsen

Rikke Olsen

Fuldmægtig

**Trafikstyrelsen, Center for Transportmarkeder
 Danish Transport Authority**

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Tlf.: +45 41780288

e-mail: rio@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Fra: poul.christensen@3f.dk

Sendt: 5. februar 2015 11:31

Til: ts Info

Cc: bjarne.jensen@3f.dk; hans.graversen@3f.dk; torben.bechsgaard@3f.dk; joergen.aarestrup@3f.dk

Emne: Høringssvar fra 3F - forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Til rette vedkommende.

Hermed høringssvar fra 3F's Transportgruppe.

Hilsen Poul.

*Poul Christensen
Konsulent
3F's Transportgruppe
Tlf. 2178 6444*

TRAFIKSTYRELSEN

Sagsnr. TS2010000-00029

Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Høringssvar fra 3F

3F takker for ovennævnte høring vedr. ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. 3F ser frem til, at der med ændringsforslagene til lov om godskørsel og lov om buskørsel tages yderligere initiativer, der kan bremse social dumping og stoppe omgåelse af reglerne på transportområdet. 3F forventer, at de skitserede forslag til ændringer vil bidrage væsentlig hertil, og 3F vurderer, at ændringsforslagene, såfremt de vedtages, umiddelbart vil få betydning for en række transportfirmaer med minimum 500 til 700 lastbiler og dermed mindst 1.000 udenlandske chauffører.

3F har følgende bemærkninger:

1. Præcisering af virksomhedsbegrebet i godskørselsloven og buskørselsloven

3F er tilfreds med, at det præciseres, at en chauffør skal være ansat i den virksomhed, der har tilladelsen (til gods-/buskørsel), og at det i den forbindelse præciseres, at en "virksomhed" ikke omfatter datterselskaber o.l. (med mindre dette har egen godkendelse som chaufførvikarvirksomhed).

2. Ophævelse af muligheden for at anvende lånte chauffører fra en anden tilladelsesindehaver

3F er tilfreds med, at muligheden for at anvende lånte chauffører fra en anden tilladelsesindehaver ophæves, således at det alene vil være muligt at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen eller en chaufførvikar fra en af Trafikstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed.

3. 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 i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Endvidere, at dette skal gælde både ved udlejning til godskørsel for fremmed regning og ved firmakørsel. Samt at feriepenge og pension skal udbetales sammen med lønnen.

4. Dokumentation for aflønning af chaufførvikarer fra udenlandske chaufførvikarvirksomheder

3F finder det hensigtsmæssigt, at der indføres hjemmel til at kræve indsendelse af dokumentation for aflønning af en chaufførvikar fra en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed, således at der kan føres kontrol med at chaufførvikarvirksomheden følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende dansk kollektive overenskomster for chauffører.

5. Høring af overenskomstparterne/Overenskomstnævnet om, hvorvidt en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed følger bestemmelser om løn m.v. i

3F er tilfreds med, at Transportministeren, eksempelvis i fornyelses- og tilsynssager, hører overenskomstparterne om, hvorvidt en udenlandsk chaufførvikarvirksomhed følger bestemmelser om løn m.v. i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufførvikaren kører på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Endvidere er 3F tilfreds med, at transportministeren i sager, hvor en eller begge overenskomstparter udtaler, at chaufførvikarvirksomheden ikke følger bestemmelser om løn m.v., hører Overenskomstnævnet, og at nævnets udtalelse om, hvorvidt virksomheden følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at håndhæve reglerne over for virksomheden.

6. Ændring af domstolsprøvelse og af straffebestemmelser

3F er tilfreds med, at prøvelse af tilbagekaldelse henføres under den borgerlige retsplejes former, men beklager, at dette kombineres med en ændring af straffebestemmelserne, der indebærer, at det ikke længere vil være muligt med bøde at straffe virksomheder, der overtræder lovens bestemmelser om aflønning af chauffører eller chaufførvikarer.

7. Perspektiv

3F vurderer, at initiativerne i lov om godskørsel og lov om buskørsel 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. Samtidig vil 3F fremhæve, at ændringsforslagene til godskørselsloven og buskørselsloven bidrager til, at den hidtidige indsats mod social dumping bindes sammen med de øvrige del-aftaler om forstærket indsats mod social dumping fra finanslovsaftalen 2015. Udover ændringsforslagene til godskørselsloven og buskørselsloven drejer det sig om følgende vigtige tiltag på transportområdet: "10 millioner ekstra til kontrol på vejene", "Vurdering af muligheder for nummerplade-scanninger til kontrol af ulovlig godstransport", "Offensive initiativer i forhold til EU", "Fair vilkår i små lastbiler og varetransporter via ændringer i godsloven".

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S.

Deres ref.: TS2010000-
00029

Vor ref.:

Dato: 6.2.2015

Høringssvar forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har modtaget forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af Overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager).

DTL har alene bemærkninger til forslaget om ændring i godskørselsloven:

Generelle bemærkninger

Overordnet er DTL positive overfor lovforslaget. Vi ser forslagene til lovændringer, som nødvendige for at sikre sunde og lige konkurrencevilkår i forbindelse en styrket indsats mod social dumping.

Specifikke bemærkninger

Ansatte chauffører

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at "det foreslås, at gældende ret i form af godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 1, præciseres, således at der ikke hersker tvivl om, at når der anvendes ansatte chauffører, skal chaufføren være ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelse."

DTL er enig i, at der alene er tale om en præcisering af gældende ret. Desværre er der åbenbart dele af godskørselsbranchen, der har misforstået og fejlfortolket hensigten og formålet med bestemmelsen.

DTL støtter derfor denne nødvendige præcisering af gældende ret og godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 1.

Ophævelse af chaufførudlånsordningen

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "det foreslås, at muligheden for at anvende lånte chauffører fra en anden tilladelsesindehaver i godskørselslovens § 6 a, stk. 1, nr. 2, og buskørselslovens § 9, stk. 1, nr. 2, ophæves. Det vil således alene være muligt at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har fået udstedt tilladelsen eller en chaufførvikar fra en af Trafikstyrelsen godkendt chaufførvikarvirksomhed.

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, og udlånsordningen foreslås derfor ophævet.

Udlånsordningen foreslås endvidere ophævet med henblik på at skabe overensstemmelse med EU-retten."

Efter DTLs opfattelse, så skal også forslaget om afskaffelse af udlånsordningen for chauffører, ses i sammenhæng med indsatsen mod social dumping og sikringen af fair og lige konkurrencebetingelser for danske vognmandsvirksomheder. Og der er en risiko for, at nogle virksomheder udnytter udlånsordningen på en anden måde end den oprindeligt var tænkt. Nemlig ved at udlåne chauffører fra udenlandske virksomheder (typisk filialer eller datterselskaber) til kørsel i dansk registrerede lastbiler i Danmark, hvor overenskomsten så ikke følges.

Den gældende udlånsordning er en dansk særregel, som efter teksten kun kan anvendes mellem danske virksomheder. Dette er næppe i overensstemmelse med EU-retten, og dvs. at udenlandske vognmandsvirksomheder også vil kunne benytte ordningen, og der vil ikke være adgang for danske myndighedernes kontrol. Den adgang til kontrol, vil med lovforslaget til gengæld blive skabt, når det gælder udenlandske chaufførvikarer, der kører i Danmark i danske lastbiler.

DTL noterer, at udlånsordningen blev indført for mange år siden og før indførsel af chaufførvikarordningen, og at det er muligt at anvende chaufførvikarordningen som alternativ til udlånsordningen.

Udlånsordningen, som den fungerer i dag, stiller, lige som chaufførvikarordningen, særlige krav til dokumentation. Udlånsordningen er således ikke fri for administrativt arbejde, herunder udfyldelse og opbevaring af en autoriseret blanket udstedt af Trafikstyrelsen. Desuden er det kun tilladt, at få dækket de direkte omkostninger forbundet med udlånet.

DTL ser afskaffelsen af udlånsordningen som et beklageligt men nødvendigt element i en bred indsats imod social dumping og sikring af fair og lige konkurrencebetingelser for danske vognmandsvirksomheder.

Fra DTLs side tager vi derfor ophævelsen af chaufførudlånsordningen til efterretning.

Aflønning af udenlandske chaufførvikarer

Det fremgår af lovforslaget, at "det foreslås, at der indsættes en lovhjemmel til, at chaufførvikarer ansat i chaufførvirksomheder etableret i andre EU-lande end Danmark skal følge bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj.

Dette gælder både ved udlejning til godskørsel for fremmed regning og til kørsel med egne varer (firmakørsel). Feriepenge og pension skal udbetales sammen med lønnen.

Der skabes endvidere hjemmel til at kræve indsendelse af dokumentation for aflønning af chaufførvikaren fra den udenlandske chaufførvirksomhed, således at der kan føres kontrol med at chaufførvirksomheden følger bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske overenskomster for chauffører.

Forslaget skal sikre, at udenlandsk chaufførvirksomhed udøves under sunde og lige konkurrencevilkår, ved kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Den udenlandske chaufførvirksomhed underlægges således en regel, der i relation til aflønning svarer til § 6, stk. 3, som allerede gælder for danske chaufførvirksomheder."

Efter DTLs opfattelse så er det nødvendigt med en ligestilling mellem danske og udenlandske chaufførvirksomheder, netop for at sikre lige og sunde konkurrencevilkår.

Det fremgår af Trafikstyrelsen hjemmeside, at i forbindelse med ansøgning, så skal udenlandske chaufførvirksomheder bekræfte at ville følge niveauet i gældende danske overenskomster ved kørsel på danske biler i Danmark.

DTL støtter, at kravet nu bliver lovfæstet, samtidigt med at der nu skabes til hjemmel til at kontrollere, at reglen rent faktisk overholdes.

Overenskomstnævnet

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "der er ingen hjemmel for høring af overenskomstparterne vedrørende korrekt aflønning af chaufførvikarer eller til at høre Overenskomstnævnet, for så vidt angår udenlandske chaufførvirksomheder."

DTL finder det helt naturligt, at transportministeren samarbejder med arbejdsmarkedets partner også fsva. chaufførvirksomheder. Vi støtter derfor, at Overenskomstnævnets kompetence udvides til også at omfatte chaufførvirksomheder.

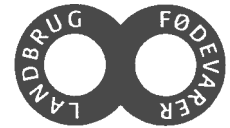
Ændring af domstolsprøvelse i visse sager

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at "ved at henhøre domstolsprøvelsen i disse sager til den borgerlige retsplejes former vil det give et forbedret grundlag for tilbagekaldelse af tilladelser i tilfælde af overtrædelse af godskørselslovens § 12, stk. 1, nr. 1, litra a, og buskørselslovens § 14, stk. 1, nr. 1, litra a, da det ikke længere er en betingelse for tilbagekaldelsen, at overtrædelsen er konstateret ved en straffesag. Der skal som hidtil være tale om grove eller gentagne overtrædelser, førend der vil kunne ske tilbagekaldelse."

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

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Sagsnr. TS2010000-00029

Høring af Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Landbrug & Fødevarer takker for at have fået lovforslaget om ændring af lov om godskørsel og buskørsel i høring.

Fødevareerhvervet kan tilslutte sig de overordnede intentioner med lovforslaget. Landbrug & Fødevarer støtter fuldt ud, at alle relevante love og regler overholdes i forbindelse med ansættelsesforhold – uanset om der er tale om dansk eller udenlandsk arbejdskraft.

Omvendt må ny lovgivning ifølge Landbrug & Fødevarer ikke 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.

Fødevareklyngen tegner sig for godt en femtedel af den danske godstransport på vejene, så rammerne for godstransport spiller en væsentlig rolle for erhvervet.

Ansatte chauffører og ophævelse af chaufførudlånsordningen

Det foreslås i lovforslaget, at anvendte chauffører skal være ansat i den virksomhed, der har fået udstedt bus- eller godskørselstilladelsen.

I tillæg hertil stilles der forslag om, at muligheden for at anvende lånte chauffører fra en anden tilladelsesindehaver jf. chaufførudlånsordningen ophæves, hvorved det alene vil være muligt at anvende en chauffør ansat i den virksomhed, som har bus- eller godskørselstilladelsen eller et vikarbureau, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

Samtidigt skabes der hjemmel til at kræve indsendelse af dokumentation for aflønning af chaufførvikarer fra udenlandske chaufførvirksomheder.

Landbrug & Fødevarer finder, at en række af ændringerne lægger en uhensigtsmæssig begrænsning på erhvervets fleksibilitet i forbindelse med afvikling af godstransporten.

Konsekvensen bliver, at eks. chauffører fra et dansk eller udenlandsk datterselskab ikke kan anvendes til kørsel på dansk område, med mindre datterselskabet er godkendt som chaufførvikarvirksomhed.

Særligt ophævelsen af chaufførudlånsordningen 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 vil derfor opfordre til, at det analyseres nærmere, om det ikke er muligt at opnå lovforslagets hensigt på en mere fleksibel og hensigt

Overenskomstnævnet og ændring af domsstolsprøvelse

Det foreslås, at transportministeren i fornyelses- og tilsynssager hører overenskomstparterne om, hvorvidt en udenlandsk chaufførvirksomhed følger danske overenskomster, når chaufførvikaren kører på dansk område.

En udtalelse fra Overenskomstnævnet indgår herefter i afgørelse af, hvorvidt der er grundlag for en advarsel eller tilbagekaldelse af godkendelser. Hertil kommer forslaget om, at det ikke længere er en betingelse for tilbagekaldelser af tilladelser og godkendelser, at overtrædelsen er vurderet gennem en straffesag, men kan ske administrativt.

Af retssikkerhedsmæssige grunde bør man generelt være særdeles varsom med at udvide mulighederne for administrative afgørelser. Det er vigtigt at understrege, at der findes mange virksomheder, der overholder og tager reglerne for ansættelsesforhold meget alvorligt. Af hensyn til virksomhedernes retsstilling er det derfor ifølge Landbrug & Fødevarer 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 eller vedvarende overtrædelser.

Hvis der er behov for en uddybning af ovenstående bemærkninger, bidrager vi naturligvis gerne til dette.

Med venlig hilsen

Esben Tranholm Nielsen

Seniorkonsulent
Generel Erhvervspolitik
Landbrug & Fødevarer



**Brancheorganisation for
den danske vejgodstransport**

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 7467 1233
Telefax: +45 7467 4317
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk

Deres ref.: TS2010000-00029

Vor ref.: AJ

Vort j. nr.:

Dato: 06.02.2015

Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af Overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager)

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, har følgende bemærkninger til lovforslaget.

Ovennævnte forslag skal sikre, at alle, der kører i en dansk lastbil på dansk område, aflønnes i henhold til dansk overenskomst – også selv om der er tale om international transport. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det endvidere, at målet med forslaget er at begrænse 'social dumping' - dvs. sikre, at lønmodtagere inden for lastbiltransporten aflønnes på niveau med dansk overenskomst.

Hertil skal vi overordnet set bemærke, at vi naturligvis bifalder, at der bør herske ordnede løn- og arbejdsvilkår i dansk vejgodstransport. Problemet er, at forslaget efter ITD's opfattelse får den modsatte effekt af det ønskede. Vi mener, at forslaget bl.a. får en negativ effekt på beskæftigelsen i Danmark.

International godstransport med lastbil er fuldt harmoniseret i henhold til EU-forordning 1072/2009. Udenlandske lastbiler kan nemlig fortsat uhindret byde ind på internationale kørsler ud og ind af Danmark, uden at være underlagt samme overenskomstkraav som de danske biler. Når det gælder international transport, er der helt åben konkurrence på tværs af EU-landene. Resultatet af fordyrende lovkrav til danske lastbiler vil derfor blot være, at kunderne vælger billigere udenlandske lastbiler, der frit kan udføre de samme internationale transporter, uden at være underlagt dansk overenskomstkraav.

Flere danske virksomheder vil med forslaget 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.

Konkrete spørgsmål

Vi har tillige nogle spørgsmål, som vi anmoder om bliver besvaret fyldestgørende. Spørgsmålene er:

Spørgsmål 1: Overholdes EU's proportionalitetsprincip?

Er det sikret, at udkastet til lovforslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet som defineret i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, herunder at de påtænkte ændringer i godskørselsloven er egnet til at opnå det ønskede mål om begrænsning af "social dumping"?

Har man endvidere i forbindelse med lovforslagets udformning foretaget en afvejning af flere valgmuligheder for at opnå det tilsigtede formål om begrænsning af "social dumping", herunder om der er foretaget en afvejning af hvilke tiltag, der er passende og nødvendige for gennemførelsen af ovennævnte formål?

Og har man endelig taget stilling til, hvorvidt de påtænkte ændringer i godskørselsloven står i rimeligt forhold til tilsigtede formål om begrænsning af "social dumping"?

Spørgsmål 2: Overholdes reglerne om EU-traktatens regler for fri bevægelighed og etableringsret?

Er lovforslaget foreneligt med EU-traktatens regler om arbejdskraftens frie bevægelighed og den frie etableringsret?

For virksomheder, der agerer på det åbne vejtransportmarked i EU, er det naturligt at have selskaber i flere lande, da kørslerne foregår på tværs af medlemslandene. 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.

Forslaget indebærer med andre ord, at man fra dansk side udøver lovgivningskompetence for ansatte i andre EU-lande. Hvilken kompetence er der fra dansk side til at lovgive om løn- og ansættelsesforhold vedrørende arbejdstagere i udenlandske virksomheder?

De pågældende virksomheder udfører godskørsel i henhold til en EU-godskørselstilladelse, udstedt af danske myndigheder, men chaufføren kan være ansat i en lovligt etableret udenlandsk virksomhed i EU, og arbejdstageren kan i kraft af sin ansættelse i den udenlandske etablerede virksomhed være underlagt lovgivningen om løn- og ansættelsesforhold i den lovformelige arbejdsgivers hjemland.

ITD ønsker sikkerhed for, at der er dansk hjemmel til at tilsidesætte dette princip, når chaufføren betjener en lastbil med dansk nummerplade.

Vi henviser til, at EU-Kommissionen i december 2014 indledte en EU-Pilot procedure over for den danske regering vedrørende de allerede gældende regler i godskørselsloven og deres forenelighed med EU retten.

Vi foreslår, at Danmark afventer resultatet af denne henvendelse, førend det overvejes at skærpe lovgivningen i en endnu mere "national" retning.

ITD mener endvidere, at godskørselsbekendtgørelsens krav om dansk godkendelse til chaufførvikarvirksomhed (§ 4) er en restriktion, der alene er i overensstemmelse med EU-Traktatens artikel 56, hvis kravet varetager tvingende almene hensyn og opfylder proportionalitetskravet.

Der foreligger ikke efter ITD's opfattelse tvingende almene hensyn, der kan begrunde de allerede eksisterende regler i godskørselslovgivningen og i endnu mindre grad de skærpselser, som

lovforslaget lægger op til. Her tænkes på hensynet til trafiksikkerhed, sociale forhold, sund konkurrence etc., som alle er løst ved lovgivning af anden vej.

Spørgsmål 3: Er der sikret overensstemmelse med EU's forordning om koordinering af sociale sikringsordninger?

EU-Forordning 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger bestemmer, hvilken EU-stats lovgivning, der finder anvendelse i de tilfælde, hvor en arbejdstager bor og arbejder i forskellige EU/EØS-lande.

Hvordan er lovforslaget foreneligt med bestemmelserne i forordning 883/2004, når der i udkastet til lovforslaget ikke tages højde for de forpligtelser om bl.a. indbetaling af bidrag til de sociale sikringsordninger, som den pågældende arbejdstager måtte være omfattet af i ét af EU-landene?

Spørgsmål 4: Medfører lovforslaget, at der ikke er krav om dansk overenskomst ved kørsel med danske lastbiler i udlandet?

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

Af hensyn til klarheden for erhvervets udøvere vil det være hensigtsmæssigt med en tydelig bekræftelse af, at denne læsning er korrekt.

Forslag om ophævelse af låneordningen

Lovforslaget har bl.a. til formål at ophæve muligheden for, at en vognmandsvirksomhed kan låne en chauffør fra en anden vognmandsvirksomhed.

ITD fraråder på det kraftigste ophævelsen af låneordningen, da den del af forslaget negativt vil påvirke stort set samtlige danske vognmandsvirksomheder i deres dagligdag.

Fleksibilitet er et helt centralt nøgleord for den daglige varelogistik, som det danske samfund er så dybt afhængig af. Hvis udlånsordningen ophæves, vil vognmandsvirksomhederne få alvorlige problemer med at få dagligdagen til at hænge sammen i tilfælde af akut opstået chaufførmangel – f.eks. ved sygdom eller ved pludseligt opståede ekstra transportbehov. Koncernforbundne virksomheder vil ikke længere kunne bruge hinandens chauffører, med mindre de er registreret i godkendte vikarbureauer.

I lyset af de alvorlige ulemper, som denne del af forslaget påfører transporterhvervet, beder ITD regeringen genoverveje de samlede fordele og ulemper ved det stillede forslag. Set fra erhvervets synsvinkel vejer ulemperne langt tungere end fordelene, som er overordentligt svære at få øje på.

Det vil kun sjældent være en option for vognmandsvirksomheden at **fastansætte** chauffører, da der, som nævnt, er behov for høj grad af fleksibilitet i dagligdagen. Virksomhederne er bl.a. afhængige af udefrakommende konjunkturer, der for nogles vedkommende kan skifte hver uge eller måske endda helt ned på den enkelte dag.

Ved akut opstået sygdom vil en evt. fastansættelse af en chauffør blot betyde afskedigelse af medarbejderen meget kort tid efter. Herved påføres virksomheden ekstraomkostninger i form af administrative ansættelseskrav, pensionsindbetalinger, betaling af tre G-dage efter endt ansættelse m.v.

For chaufføren er denne form for "in-out" i en virksomhed heller ikke attraktiv, og fastansættelse af chauffører ved akutte og midlertidige jobs vil derfor kun blive foretaget i yderst ringe omfang.

Heller ikke den anden option, nemlig at vognmandsvirksomheden søger godkendelse som **vikarvirksomhed**, vil være gangbar i de akut opståede mangelsituationer. Vikarvirksomhed indebærer som bekendt et betydeligt ekstra administrativt arbejde, ligesom det indebærer et højere kapitalkrav end almindelig vognmandsvirksomhed.

ITD's medlemmer oplyser, at den nuværende låneordning er effektiv, fleksibel og nem at arbejde med. Den har gennem årene vist sin berettigelse, og ordningen er administrativt enkel at arbejde med i en travl dagligdag. Tillige sikrer ordningen, at alle chauffører, der anvendes i en låneordning, er garanteret en løn i henhold til godskørselslovens bestemmelser.

Der er med andre ord ingen argumenter for, at en ophævelse af låneordningen medvirker til lovforslagets overordnede formål, nemlig bekæmpelse af den såkaldt påståede "sociale dumping". Den medvirker blot til øgede omkostninger og øget administration.

Endelig skal ITD henvise til, at EU-Kommissionen tilbage i februar 1998 har tilkendegivet, at selvom den danske udlånsordning alene giver mulighed for udlån mellem danske tilladelsesindehavere, indebærer ordningen ikke noget diskriminerende element ift. chaufførens nationalitet, ligesom ordningen ikke anses for en restriktion i forhold til den frie tilvejebringelse af transportydelser og den frie bevægelighed for transportarbejdere.

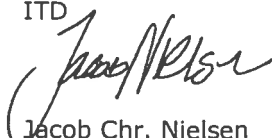
Afsluttende betragtninger

Det undrer os, at den danske regering med de foreslåede revideringer af loven er villig til at iværksætte så relativt radikale foranstaltninger og skabe tvivl i forhold til EU-retten for en sag, som ikke skaber tydelige og dokumenterbare forbedringer i forhold til dansk beskæftigelse og konkurrenceevne, men tværtimod har en negativ indflydelse på jobsituationen i Danmark.

ITD ser frem til, at de nævnte spørgsmål afklares i løbet af lovgivningsprocessen, således at det tydeligt belyses, hvor vidt de nævnte tiltag er lovmedholdelige i forhold til EU-retten. Vi opfordrer desuden regeringen til at genoverveje balancen imellem de samlede fordele og ulemper for erhvervets udøvere og for samfundet ved det stillede forslag.

Med venlig hilsen

ITD



Jacob Chr. Nielsen
Adm. direktør

Fra: Jens Groot <fdl@fdl-vm.dk>
Sendt: 6. februar 2015 10:01
Til: ts Info
Cc: Rikke Olsen
Emne: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel som senest den 6. februar 2015
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Høringliste.pdf; Udkast til lovforslag.pdf

Trafikstyrelsen cc Rikke Olsen

FDL fremsender hermed, som høringspart, svar [med](#) henvisning til J.nr.: TS2010000-00029. vedr. Høring over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

Efter granskning af materialet, har **FDL**, og dets bagland, ingen indvendinger til Høring vedrørende forslag til lov ændring af lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved lov nr. 1639 af 26. december 2013.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot
 Transitvej 10
 7100 Vejle
 Tlf. 86 88 05 44
 Mobil: 40 57 05 44
fdl@fdl-vm.dk

Fra: Rikke Olsen [<mailto:RIO@trafikstyrelsen.dk>]
Sendt: 15. januar 2015 15:09
Til: Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL (atl@di.dk); post@cat-taxi.dk; Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk); da@da.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtr@taxi.dk; dtl@dtl.eu; mail@danskeadvokater.dk; info@danske-biludlejere.dk; db@db-dk.dk; dh@handicap.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dch@dch.dk; info@ecocouncil.dk; DI@DI.DK; transport@di.dk; 3f@3f.dk; Jens Groot; itd@itd.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; noahtrafik@noah.dk; info@sikkertrafik.dk; mba@moviatrafik.dk
Emne: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af Overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager)

Høringsbrev, høringsliste samt udkast til lovforslag er vedhæftet.

Bemærk høringsfristen **den 6. februar 2015**.

Med venlig hilsen

Rikke Olsen

Fuldmægtig

Trafikstyrelsen, Center for Transportmarkeder
Danish Transport Authority

Edvard Thomsens Vej 14

DK-2300 København S

Tlf.: +45 41780288

e-mail: rio@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen

6. februar 2015

RUN

DI-2015-00933

Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov og godskørsel og lov om buskørsel

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik har følgende bemærkninger til ovennævnte lovforslag:

DI Transport og ATL mener generelt, at forslaget på en række punkter er på kant med gældende EU-regler, og skal anmode om at disse forhold afklares med EU-Kommissionen inden lovforslaget fremsættes i Folketinget.

Regeringen lægger med lovforslaget op til, at en chauffør skal være ansat hos den virksomhed, som tilladelsen er udstedt eller hos en godkendt chaufførvirksomhed.

DI Transport og ATL kan ikke støtte, at muligheden for udlån mellem tilladelsesindehavere fjernes.

Udlånsordningen benyttes i dag af både danske busvognmænd og godsvognmænd, som en fleksibilitet i forhold til ekstra arbejdsopgaver, sygdom mv. Afskaffelsen af udlånsordningen vil primært ramme den mindre danske busvognmand eller godsvognmand, der i dag benytter ordningen og den fleksibilitet, der er knyttet op til ordningen.

I henhold til Trafikstyrelsens bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel, så kan udlånsordningen kun benyttes mellem to danske tilladelsesindehavere, der begge lever op til henholdsvis godskørselslovens §6 stk. 3 og buskørselslovens §9 stk. 3 om aflønning efter gældende kollektive overenskomster. Udlånsordningen kan derfor ikke bruges til at omgå godskørselslovens §6 stk. 3, og derfor er afskaffelsen unødvendig i forhold til at leve op til aftalen mellem regeringen, Enhedslisten og SF.

Chaufførvikarordningen giver ikke den nødvendige fleksibilitet, som det ellers er anført i bemærkningerne til lovforslaget. Brugen af vikarordningen forudsætter, at den udlejende vognmand er godkendt som chaufførvikarvirksomhed. For at blive

godkendt kræver det bl.a. en ekstra uddannelse og en øget økonomisk sikkerhed i form af 200.000 kr. Dette er unødvendigt bureaukratisk og øger de administrative byrder på branchen.

DI Transport og ATL finder det endvidere uhensigtsmæssigt, at der ikke må bruges chauffører mellem koncern internt forbundne selskaber. Både inden for busbranchen og godstransportbranchen er dette i dag benyttet gennem danske datterselskaber i samme koncern, f.eks. i forbindelse med ekstra kørsel, sygdom o. lign. Fremover skal det foregå gennem chaufførvikarordningen, hvilket er unødvendigt bureaukratisk.

DI Transport og ATL har noteret sig, at regeringen foreslår en præcisering af henholdsvis godkørselslovens §6 stk. 3 og buskørselslovens §9. stk. 3, så det fremover alene er overenskomstens bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension, som en tilladelsesindehaver skal følge.

Det anføres i lovforslaget, at feriepenge og pension for chaufførvikarer skal udbetales sammen med lønnen. Dette er ikke tilfældet med de gældende overenskomster for godskørsel og buskørsel, og lovforslaget går derfor videre end de krav, der følger af de kollektive overenskomster.

DI Transport og ATL mener endvidere, at det må afklares, om det er i overensstemmelse med udstationeringsdirektivet at kræve feriepenge og pensionsindbetalinger udbetalt, idet der ikke tages højde for, hvorvidt lønmodtageren er omfattet af hjemlandets ferielov og pensionsindbetaling foretaget i hjemlandet.

Det bør endvidere afklares, hvorledes kravet om at chaufførvikarvirksomhederne skal indsende dokumentation er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i EU-retten, idet man påfører udenlandske chaufførvikarvirksomheder 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 tilgængelig ved kontroltidspunktet.

Som nævnt indledningsvis mener DI Transport og ATL, at der er en række forhold i relation til EU-retten, som bør afklares inden forslaget fremlægges.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Fra: Lasse Repsholt <lasse@db-dk.dk>
Sendt: 6. februar 2015 15:31
Til: ts Info
Cc: Lasse Repsholt
Emne: Høringssvar. Busloven. Deres ref. TS2010000-00029
Vedhæftede filer: DB Høringssvar Ændring af busloven (Chaufførvikarer og udlånsordning).pdf

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Danske Busvognmænd er i mail af 15. januar blevet anmodet om en udtalelse vedrørende lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører m.m.). Danske Busvognmænd har indvendinger på tre områder:

- Baggrunden / motivet for lovforslaget er ikke relevant for den danske busbranche og derfor bør lov om buskørsel ikke ændres.
- Isoleret set vil afskaffelsen af udlånsordningen for buschauffører medføre en række skadelige (og formentlig utilsigtede) konsekvenser for busbranchen.
- Danske Busvognmænd ønsker en juridisk revurdering i forhold til EU-retten.

Foreningens høringssvar er vedhæftet.

Med venlig hilsen
Lasse Repsholt

Chefkonsulent
Danske Busvognmænd / Danish Bus and Coach Owners' Association

Vesterbrogade 10, 3.
DK-1620 København V
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
Fax: +45 7022 1099
lasse@db-dk.dk
www.db-dk.dk



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S



Sendt pr. mail: info@trafikstyrelsen.dk

Dato 6. februar 2015
Deres ref. TS2010000-00029
Vores ref. L.sb

Høringssvar: Lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, chaufførvikarer og udlånsordning)

Danske Busvognmænd er i mail af 15. januar blevet anmodet om en udtalelse vedrørende lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører m.m.). Danske Busvognmænd har indvendinger på tre områder:

- Baggrunden / motivet for lovforslaget er ikke relevant for den danske busbranche og derfor bør lov om buskørsel ikke ændres.
- Isoleret set vil afskaffelsen af udlånsordningen for buschauffører medføre en række skadelige (og formentlig utilsigtede) konsekvenser for busbranchen.
- Danske Busvognmænd ønsker en juridisk revurdering i forhold til EU-retten.

Vi har indledningsvist noteret os, at baggrunden for lovforslaget er en politisk aftale om indsats mod social dumping indenfor godkørsel. Vi kan forstå, at der stor uenighed om omfanget og dybden af dette problem og samtidig konstatere, at det ikke er en problemstilling, vi genkender i busbranchen. Det er derfor vores opfattelse, at ændringen af lov om buskørsel primært er en konsekvens af et administrativt hensyn om, at bestemmelserne i lov om godskørsel og lov om buskørsel så vidt muligt skal følges ad.

På den baggrund mener Danske Busvognmænds, at alle dele af lovforslaget, der vedrører lov om buskørsel bør udgå. Det kan i givet fald i forbindelse med forhandlingerne aftales, at en senere ændring af lov om buskørsel gennemføres, såfremt behovet opstår, eventuelt med inddragelse af erfaringer fra lov om godskørsel. Lovforslaget og dets konsekvenser vil være unødigt byrdefulde for danske busvirksomheder, og det kan ikke forsvares med henvisning til en administrativ bekvemmelighed hos centraladministrationen.

Forslaget om ophævelse af lov om buskørsel § 9, stk. 1, nr. 2 (Lovforslagets § 2, stk. 1 nr. 2) vækker særlig bekymring. Hermed forsvinder muligheden for, at tilladelsesindehavere kan udlåne chauffører til hinanden. Vi gør opmærksom på, at udlånsordningen for chauffører i dag indebærer, at chaufføren har sit ansættelsesforhold hos en tilladelsesindehaver, og begge virksomheder (den udlånende og den, der låner) forpligter sig til at sikre, at chaufførens løn- og arbejdsvilkår følger buslovens bestemmelser. Ophævelsen af udlånsordningen medfører:

- En administrativ belastning for virksomheden
- En forringelse af den service og trafiksikkerhed, virksomheden kan levere til sine kunder.
- Forringede vilkår for de fastansatte turistbuschauffører i de forskellige virksomheder.

Den centrale problemstilling er, at den typiske, mindre turistbusvirksomhed har et stort behov for at kunne råde over lånte chauffører i forbindelse med ferie, sygdom, sæsonudsving og lignende. Her benyttes i dag i vidt omfang chaufførudlånsordningen. Alternativet er ansættelser på timebasis eller chaufførleje i vikarbureauer: Begge alternativer er i praksis vanskelige at gennemføre og under alle omstændigheder både økonomisk og administrativt byrdefulde.

Chaufførudlånsordningen bevirker, at erfarne, fuldtidsbeskæftigede turistbuschauffører kan løse opgaver primært for egen arbejdsgiver og i mindre omfang for andre tilladelsesindehavere. Afskaffes udlånsordningen vil virksomhederne i større grad være afhængig af timeansatte eller løst tilknyttede chauffører uden samme erfaring.

Endelig indebærer afskaffelsen af udlånsordningen en forringelse af chaufførernes arbejdsvilkår. Mange turistbusvognmænd har i forvejen svært ved at sikre fuldtidsbeskæftigelse til deres chauffører. Alternativet er eksempelvis 32 timers arbejdsuge eller meget svingende arbejdsmængde fra uge til uge, der gør chaufførjobbet mindre attraktivt. Udlånsordningen medvirker til at udjævne disse udsving og sikre de bedst mulige ansættelsesvilkår for chaufførerne.

Såfremt Danske Busvognmænds generelle forslag om ikke at ændre lov om buskørsel ikke vinder gehør, vil vi på det kraftigste anmode om, at udlånsordningen (Lov om buskørsel § 9, stk. 1, nr. 2) ikke afskaffes. Konsekvenserne er uacceptabelt byrdefulde for branchen.

Afslutningsvis er det vores opfattelse, at lovforslaget rejser en række spørgsmål i forhold til EU-retten. Vi er blevet gjort bekendte med høringssvaret fra ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, hvori fire spørgsmål rejses. Vi deler ITD's opfattelse af, at disse spørgsmål bør være besvaret inden, lovforslaget fremsættes for Folketinget.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis vores høringssvar giver anledning til spørgsmål eller kommentarer.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard
Adm. direktør

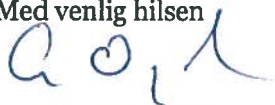
Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

6. februar 2015

**Høring om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel - Deres
sagsnr. TS2010000-00029**

Dansk Erhverv tilslutter sig i det hele de i Dansk Arbejdsgiverforenings brev af d.d. fremsendte bemærkninger i relation til de arbejdsmarkedspolitiske spørgsmål i den udsendte høring om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel.

Med venlig hilsen



Lars Overgaard
Chefkonsulent

Fra: Louise Dalbro Lakner <LLA@da.dk>
Sendt: 9. februar 2015 11:29
Til: ts Info
Emne: Høringssvar vedrørende godskørsel og buskørsel
Vedhæftede filer: 06-02-2015 DA-høringssvar vedr. godskørsel og buskørsel.pdf

Til rette vedkommende

Vedhæftet fremsender jeg DA's høringssvar vedrørende godskørsel og buskørsel.

Med venlig hilsen

Louise Dalbro Lakner
Administrativ koordinator



DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Vester Voldgade 113
DK-1790 København V

Direkte +45 33 38 94 11
Mobil +45 29 20 04 11
E-mail lla@da.dk
Web www.da.dk

Fra: Martin Steen Kabongo <MSK@da.dk>
Sendt: 6. februar 2015 16:19
Til: ts Info
Emne: Høring om gods- og buskørsel – jeres sagsnr. TS2010000-00029
Vedhæftede filer: 06-02-2015 DA-høringssvar vedr. godskørsel og buskørsel.pdf

Til Trafikstyrelsen

Vedhæftet finder I vores høringssvar vedr. ovennævnte sag.

Med venlig hilsen

Martin Steen Kabongo
Chefkonsulent



DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Vester Voldgade 113

DK-1790 København V

Direkte +45 33 38 92 19

Mobil +45 29 20 02 19

E-mail msk@da.dk

Web www.da.dk

Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk

Høring om gods- og buskørsel – jeres sagsnr. TS2010000-00029

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har følgende bemærkninger til den fremsendte høring om ændring af lovene om gods- og buskørsel.

6. februar 2015
MSK

Dok ID: 50892

DA vil gerne indledningsvis understrege, at DA anser det som den danske arbejdsmarkedsmodeles grundvilkår, at det er arbejdsmarkedets parter alene, der via aftaler, herunder aftaler indgået ved et fagforbunds brug af kollektive kampskridt, fastsætter, hvem der er omfattet af kollektive overenskomster i Danmark.

På den baggrund afviser DA 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.

Arbejdsmarkedets parter har været enige om dette princip – også specifikt i relation til udenlandske medarbejdere i Danmark. Dette blev bekræftet med ændringen af udstationeringsloven (ved indførelse af udstationeringslovens § 6 a), hvor parterne – og regeringen – var enige om, at udstationerede lønmodtageres løn- og arbejdstid alene skulle følge bestemmelserne i danske kollektive overenskomster i den udstrækning, forbundene fremsatte krav herom over for den udenlandske tjenesteyder (eller hvor den udenlandske tjenesteyder frivilligt lod sig omfatte af dansk overenskomst).

De konkrete kommentarer, som DA har til de fremsendte ændringsforslag, vil i lyset af ovenstående have en principiel karakter.

DA anser det for tvivlsomt, at de foreslåede skærper af chaufførvikarordningen er i overensstemmelse med EU-retten.

For det første er det svært at forene dokumentationskravet med kravet i vikardirektivets artikel 4, stk. 1, som opstiller skærpede betingelser for at indføre forbud eller restriktioner mod vikarbureauer.

For det andet er kravet om, at udenlandske chaufførvikarvirksomheder skal følge bestemmelser i danske kollektive overenskomster om løn, overarbejde, feriepenge og pension, efter DA's vurdering 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 værtslandet kan stille over for udenlandske tjenesteydere.

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

Dertil kommer, at kravet om at følge disse udvalgte typer af bestemmelser i kollektive overenskomster går videre, end hvad der følger af vikarloven, som specifikt gennemfører udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 9, vedrørende vilkår for vikarer, der bliver udstationeret til Danmark.

DA anser det for tvivlsomt, om en sådan henvisning til unavngivne kollektive overenskomster lever op til EU-rettens krav om klarhed.

DA skal på baggrund af ovenstående opfordre til, at det forud for lovforslagets fremsættelse i Folketinget bliver afklaret med EU-Kommissionen, om lovforslaget er i overensstemmelse med EU-retten.

Med venlig hilsen
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Sign. Martin Steen Kabongo



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sagsnr. 15-188
Vores ref. LRI/cgf
Deres ref. TS2010000-00029

Den 17. februar 2015

Sendt pr. mail: info@trafikstyrelsen.dk

Høring om forslag til lov om ændring af godskørselsloven og busloven

I anledning af styrelsens høringsbrev af 15. januar 2015 om ændring af godskørselsloven og busloven skal LO udtale:

LO kan henholde sig til 3F-transportgruppens bemærkninger i høringssvar af 6. februar 2015, hvorefter det vurderes, at initiativerne i forslaget til lovændringer vil bidrage til, at social dumping mindskes betydeligt.

Som bekendt har Højesteret imidlertid den 4. februar 2015 afsagt en dom, der nyfortolker lovens krav om kørsel på overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår. Dommen giver efter LO og 3F-transportgruppens opfattelse et påtrængende behov for en lovændring i såvel godskørsels-, bus-, og taxiloven, således at der skabes klar lov-hjemmel til opfyldelse af intentionerne bag gældende lovgivning, dvs. krav om et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår af hensyn til dels konkurrencevilkårene, dels færdselssikkerheden i branchen.

Højesterets dom indebærer, at vognmanden kan anvende vilkårene i en hvilken som helst kollektiv overenskomst.

Formålet med loven opnås alene, såfremt der opstilles kvalitative krav til den pågældende overenskomst. Ikke mindst er det nødvendigt for at imødegå social dumping, som er sigtet med styrelsens fremsendte ændringsforslag.

Ved en ændring af de relevante bestemmelser i godskørselslovens § 6, stk. 3, buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, vil det efter LO's opfattelse være nærliggende at skele til formuleringen af bestemmelsen i vikarlovens § 3, stk. 5.

LO foreslår følgende ændring af ovennævnte bestemmelser:

"Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i en landsdækkende kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark"

Med venlig hilsen


Lizette Risgaard
Næstformand

Fra: poul.christensen@3f.dk
Sendt: 18. februar 2015 16:13
Til: ts Info
Cc: bjarne.jensen@3f.dk; hans.graversen@3f.dk; torben.bechsgaard@3f.dk; joergen.aarestrup@3f.dk
Emne: SV: Høringssvar fra 3F - forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

TRAFIKSTYRELSEN

Sagsnr. TS2010000-00029

Supplerende høringssvar fra 3F

Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Til rette vedkommende.

I vores høringssvar af 5. februar 2015 – se nedenfor – skrev vi bl.a.:

6. Ændring af domstolsprøvelse og af straffebestemmelser

3F er tilfreds med, at prøvelse af tilbagekaldelse henføres under den borgerlige retsplejes former, men beklager, at dette kombineres med en ændring af straffebestemmelserne, der indebærer, at det ikke længere vil være muligt med bøde at straffe virksomheder, der overtræder lovens bestemmelser om aflønning af chauffører eller chaufførvikarer.

Vi ønsker supplerende at bemærke, at vi fortsat finder det hensigtsmæssigt at eventuel tilbagekaldelse af tilladelse skal kunne ske administrativt og en eventuel efterfølgende prøvelse heraf derfor henføres under den borgerlige retsplejes former.

Men det er med stor beklagelse, at vi konstaterer, at ministeriet finder, at dette som konsekvens 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 for os at se udhule de virkemidler, som Overenskomstnævnet har i relation til bekæmpelse af social dumping – samt forebyggelse heraf.

Venlig hilsen
Poul Christensen

*Poul Christensen
Konsulent
3F's Transportgruppe
Tlf. 2178 6444*

Fra: Poul Christensen, Transportgruppen

Sendt: 5. februar 2015 11:31

Til: 'info@trafikstyrelsen.dk'

Cc: Bjarne Jensen, Transportgruppen; Hans Christian Graversen, Transportgruppen; Torben Bechsgaard, Formandssekretariatet; Jørgen Aarestrup, Transportgruppen

Emne: Høringssvar fra 3F - forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

Til rette vedkommende.

Hermed høringssvar fra 3F's Transportgruppe.