

NOTAT

Dato 4. maj 2015
J. nr. 2015-1286

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.)

1. Indledning

Transportministeriet v/Trafikstyrelsen har den 25. marts 2015 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 13. april 2015.

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

- Danske Biludlejere
- Dansk Taxi Råd.

Transportministeriet v/Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- ATAX Arbejdsgiverforening for taxibranchen (ATAX)
- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
- Danske Busvognmænd
- Dansk Erhverv
- Danske Regioner
- DI
- Danske Transport og Logistik (DTL)
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)
- Kristelig Arbejdsgiverforening (KA)
- Kristelig Fagbevægelse (Krifa)
- KL
- LO
- Trafikselskaberne i Danmark
- Økonomisk Forening For Persontransport Midtjylland.



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

Side 2/17

- Brancheforeningen for Forretningslimousiner

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 er positiv overfor, at der med lovforslaget tilvejebringes en tilstrækkelig klar retstilstand på området for chaufførers løn- og arbejdsvilkår.

LO bifalder de foreslåede ændringer, der – på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 – skal skabe klar lovhjemmel for intentionerne bag gældende lovgivning, dvs. krav om et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår i transportbranchen.

DTL er meget positiv over for lovforslaget. DTL ser lovforslaget som helt nødvendigt for at ændre den uholdbare retstilstand, som Højesterets dom af 4. februar 2015 har skabt mht. overholdelse af godskørselslovens § 6, stk. 3.

Danske Busvognmænd finder, at Højesterets dom af 4. februar 2015 har bragt vejtransporterhvervet i en meget beklagelig situation, hvor sunde konkurrencevilkår og færdselssikkerheden tilsidesættes. Organisationen støtter derfor generelt lovforslaget, som ifølge Danske Busvognmænd retablerer det krav om overholdelse af kollektive overenskomster og chaufførernes løn- og arbejdsvilkår på godskørsel- og buskørselsområdet, der var gældende indtil den 4. februar 2015.

KL er generelt positivt overfor lovforslaget.

Danske Regioner støtter forslaget og lægger vægt på, at der er ordnede forhold for chauffører, der kører patienter for regionerne. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser og høj trafikikkerhed.

Trafiksekskaberne i Danmark finder det positivt, at transportministeren på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 har fremsat forslag med eksplicit hjemmel til at kræve, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører skal følge intentionen i lovgivningen og Trafikstyrelsens administrative praksis på området frem til den 4. februar 2015.

DA, DI, ATL og Dansk Erhverv finder det principielt i strid med den danske arbejdsmarkedsmodel, at der ved lov fastsættes bestemmelser om, hvem der er omfattet af kollektive overenskomster i Danmark.



DA, DI, ATL og Dansk Erhverv er i den forbindelse bevidste om, at der i lang tid har været bestemmelser i godskørselsloven, buskørselsloven og i taxiloven, hvori der er blevet stillet krav om overenskomstdækning, og at overenskomstparterne derfor har indrettet deres kollektive overenskomster på dette grundlag og i overensstemmelse med myndighedernes praksis på området.

DA, DI, ATL og Dansk Erhverv har på dette grundlag ikke bemærkninger til, at man via en lovændring justerer lovens tekst således, at denne harmonerer med den praksis, som var gældende indtil den 4. februar 2015.

KA anfører i sit høringssvar, at KA med tilfredshed har noteret, at det med lovforslaget anerkendes, at løn- og arbejdsvilkår i branchen i dag reguleres af flere landsdækkende kollektive overenskomster, og at lovforslaget lægger op til en videreførelse af Trafikstyrelsens praksis på dette punkt.

Krifa mener, at retstilstanden for så vidt angår løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører kørsel i henhold til taxiloven, var uklar før Højesterets dom af 4. februar 2015. Krifa finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at vende tilbage til den tidligere retstilstand.

Økonomisk forening for persontransport Midtjylland er overordnet positiv over for lovforslaget. Organisationen udtrykker samtidig bekymring for, at bestemmelserne ikke vil blive overholdt.

ITD kan ikke umiddelbart støtte lovforslaget.

ITD vurderer, at der med lovforslaget vil blive etableret en varig undtagelse fra den danske arbejdsmarkedsmodel i transporterhvervet i mange år frem. Det er ifølge ITD en hjørnesten i den danske arbejdsmarkedsmodel, at løn- og arbejdsvilkår fastsættes uden indblanding fra myndighedernes side.

ITD finder endvidere, at lovkrav om tilslutning til nogle få udvalgte overenskomstaftaler er et meget vidtgående og omfattende indgreb i virksomhedernes og medarbejdernes frie aftaleret, idet lovforslaget ikke blot fastsætter en lovpligtig mindsteløn, som det kendes fra en række andre EU-lande, men derimod en total regulering af aftaleforholdet mellem arbejdstagere og arbejdsgivere.

ITD finder, at en sådan ordning er uden sidestykke, ligesom det i øvrigt findes tvivlsomt, om en så vidtgående regulering er proportional med de ønskede effekter.

ITD anfører endvidere, at lovforslaget gør det umuligt for andre organisationer end de bestående landsdækkende at indgå overenskomster på det danske arbejdsmarked.



ITD finder videre, at hensynet til færdselssikkerheden, som oprindeligt var begrundelsen for at indføre kravet om overholdelse af kollektive overenskomster i 1973, ikke længere er relevant i forhold til overenskomsterne, idet dette hensyn nu er sikret ved bl.a. færdselsloven, krav om hastighedsbegrænsere i lastbiler, krav til chaufførers uddannelse, bestemmelser om køre- og hviletider og arbejdsmarkedsdirektivet.

ITD finder endelig, at lovforslaget medfører tab af danske arbejdspladser, idet lovforslaget indebærer ulige konkurrencevilkår med udlandet.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner finder, at lovforslaget indebærer en begrænsning af de virksomheder og organisationer, der kan indgå kollektive overenskomster. Derudover vil lovforslaget, ifølge Brancheforeningen for Forretningslimousiner, indebære en geografisk begrænsning. Der henvises i den forbindelse til, at lovforslaget efter ordlyd og kontekst kun kan fortolkes på den måde, at taxilovens § 5, stk. 5, ikke længere vil være opfyldt ved, at en vognmand efterlever en lokal overenskomst eller efterlever Krifa-overenskomsten.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner anfører endvidere, at hvis det er hensigten med lovforslaget, at forbyde anvendelse af provisionsløn inden for rammerne af taxiloven, bør dette klart fremgå af lovteksten.

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsmarkedsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder for hele det danske område.

Højesterets afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og taxiloven. Der er ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling efter godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorfor også godskørselsloven er omfattet af lovforslaget.

Med lovforslaget ønskes indført en udtrykkelig lovhjemmel til den praksis, der var gældende før Højesterets dom af 4. februar 2015.

Lovforslaget har endvidere til formål at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte sådan kørsel.



Arbejdsmarkedets parter har på grundlag af den danske model indgået en række kollektive landsdækkende overenskomster og derved fastsat branchestandarder for løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Arbejdsmarkedets parter har endvidere aftalt, at løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører skal reguleres ved dels på nuværende tidspunkt tillige et antal lokale kollektive overenskomster dels ved en landsdækkende kollektiv overenskomst. Taxichauffører kan efter disse kollektive overenskomster timelønnes, provisionslønnes eller aflønnes med en kombination af time- og provisionsløn, som eventuelt kan suppleres med en mindsteløn. Provisions- og bonusordninger aftales af arbejdsmarkedets parter. For så vidt angår kontrol med, at kørsel til stadighed udføres i overensstemmelse med tilladelsesgrundlaget, henvises til punkt 5.

Ved lovforslaget forudsættes det, at alene indehavere af tilladelser til godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, mens en indehaver af en taxitilladelse kan følge såvel en lokal kollektiv overenskomst som en landsdækkende kollektiv overenskomst.

Lovforslaget er ikke et indgreb i den fri aftaleret på arbejdsmarkedet, og der pålægges alene en pligt for en tilladelsesindehaver til at overholde et minimum for så vidt angår løn- og arbejdsvilkår. Der stilles således alene krav om, at en kollektiv overenskomst skal være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og landsdækkende.

Den enkelte tilladelsesindehaver er frit stillet med hensyn til, hvorledes denne rent praktisk ønsker at opfylde forpligtelsen til at leve op til niveauet for løn- og arbejdsvilkår i henhold til de gældende kollektive landsdækkende overenskomster.

Dette kan således ske ved, at en tilladelsesindehaver tilslutter sig til en gældende kollektiv overenskomst indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, eller ved at indgå individuelle aftaler om løn- og arbejdsvilkår, som lever op til niveauet for løn- og arbejdsvilkår i henhold til de gældende kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

I øvrigt 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 som nævnt efter Transportministeriets opfattelse ikke et brud på den danske aftalemodel.

Karakteren af lovforslagets virkning vurderes at være proportionalt med lovforslagets målsætning, idet kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2 og den foreslåede § 5 stk. 6, i taxiloven er egnet til at sikre, at de virksomheder, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser til godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, følger det generelle brancheniveau for så vidt angår løn- og arbejdsvilkår. Dermed er bestemmelserne egnet til at sikre, at konkurrencevilkårene blandt disse virksomheder er sunde.

3. Definition af kollektive overenskomster på godskørsels- og buskørselsområdet

3F kan støtte den foreslåede definition af kollektive overenskomster.

Danske Busvognmænd bemærker, at forslaget sikrer fornøden hjemmel til, at der med henvisning til de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, kan udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår, som indehavere af tilladelser i henhold til godskørsel- og buskørselslovgivningen skal aflønne chauffører efter.

DTL har med henvisning til lovforslagets almindelige bemærkninger anført, at det ikke findes hensigtsmæssigt, at kollektive overenskomster omtales som ”byrdefulde”. DTL henviser i den forbindelse til, at kollektive overenskomster er resultatet af en forhandling mellem en arbejdsgiver på den ene side og arbejdstagere på den anden side og dermed et udtryk for det af parterne accepterede niveau for løn- og arbejdsvilkår på det pågældende område.

DA, DI, ATL og Dansk Erhverv finder det af principielle grunde uhensigtsmæssigt, at der i de almindelige bemærkninger til lovforslaget er anført den præmis, at kollektive overenskomster er byrdefulde. DA, DI, ATL og Dansk Erhverv foreslår derfor, at der anvendes samme formulering som findes i vikarloven, og at formuleringen af punkt 3.2 ændres til, at kravet kan blive opfyldt: ”hvis den lokale overenskomst mindst respekterer den beskyttelse af medarbejderne, som tilsvarende medarbejdere opnår i henhold til de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.”

Krifa er positiv overfor, at lovforslaget søger at sikre, at lokale overenskomster, virksomhedsaftaler og lignende ikke kan danne grundlag for vurderingen af rimelige løn- og arbejdsvilkår.

Krifa anfører dog, at lovforslagets definition af kollektive overenskomster efterlader fortolkningstvív. I den forbindelse henvises til, at det er anført i



lovforslagets bemærkninger pkt. 3.1.1, at ingen af de nævnte kollektive overenskomster indeholder regler om provision. Dette er ifølge Krifa ikke korrekt, da flexkørsel i variabelbiler i den kollektive overenskomst mellem Kristlig Arbejdsgiverforening og Kristlig Fagforening i biler med EP-tilladelse kan aflønnes med provision. Krifa efterlyser i den forbindelse en eksplicit stillingtagen til provisions- og bonusordninger inden for erhvervstransport.

Krifa finder, at der bør tages stilling til, hvilke overenskomster, der indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og dermed skal være normerende for konkurrencen på området, således at Trafikstyrelsen ikke står i en situation, hvor der er modstridende overenskomster at vurdere ud fra. I den forbindelse anføres, at Krifa finder, at Krifas kollektive overenskomst som tidligere bør være med til at normere området, da der er tale om en landsdækkende kollektiv overenskomst.

På baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 har det været fundet nødvendigt at justere ordlyden af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

Det foreslås derfor, at der indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

Kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, i buskørselslovens § 18, stk. 2, og i den nye bestemmelse i forslagens § 5, stk. 6 i taxiloven, om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, som findes i de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster, anses tillige opfyldt, hvis en tilladelsesindehaver følger en lokal kollektiv overenskomst eller en virksomhedsoverenskomst, hvis det vurderes, at den pågældende overenskomst sammenholdt med de landsdækkende kollektive overenskomster derved lever op til intentionerne om, at løn, hviletid m.v. ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

På baggrund af de indkomne høringssvar har Transportministeriet fundet det hensigtsmæssigt at justere ordlyden i bemærkningerne til lovforslaget, således at kollektive overenskomster ikke omtales som byrdefulde. I stedet anvendes formuleringen, at en lokal overenskomst på transportområdet vil kunne accepteres, hvis det vurderes, at den pågældende overenskomst sammenholdt med de landsdækkende overenskomster "lever op til intentionerne om, at løn, hviletid mv. ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen og færdselssikkerheden."

Det beror på en konkret vurdering hvilke kollektive overenskomster, som på gods-, bus- eller taxiområdet kan anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder i hele det danske område.



Denne vurdering tager blandt andet udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomst. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Lokale og regionale overenskomster eller virksomhedsoverenskomster kan således ikke danne grundlag for chaufførers løn- og arbejdsvilkår.

Trafikstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. de foreslåede § 1 a i godskørselsloven, og § 1 d i buskørselsloven. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Trafikstyrelsens hjemmeside.

Krifa henviser i sit høringssvar til, at flexkørsel i variabelbiler i overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening i biler med EP-tilladelse kan aflønnes med provision.

Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. De indgåede overenskomster bygger i overvejende grad på timeaflønnning, idet der dog for så vidt angår området for de såkaldte EP-tilladelser tillige er mulighed for provisionsaflønnning. EP-tilladelser er tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring, som giver ret til udførelse af almindelig rutekørsel i køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til en kontrakt med et trafikselskab omfattet af trafikselskabsloven. Disse tilladelser blev tidligere udstedt efter buskørselsloven, men udstedes i dag med hjemmel i taxiloven under benævnelsen tilladelse til offentlig servicetrafik. I forbindelse med en ændring af taxiloven ophørte Trafikstyrelsen i 2011 med at udstede EP-tilladelser, og der er pr. 15. april 2015 til 68 indehavere udstedt 166 EP-tilladelser, som senest udløber den 30. september 2016.

4. Definition af kollektive overenskomster på taxikørselsområdet

3F og ATAX anfører, at der er en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår på taxiområdet. 3F og ATAX henviser i den forbindelse til, at den kollektive overenskomst, der er indgået mellem 3F og ATAX må anses for at være landsdækkende og repræsentativ.

3F og ATAX uddyber dette med, at overenskomsten er repræsenteret i såvel Hovedstadsområdet som Århus, at den dækker samtlige bevillingshavere i alle Danmarks større byer, at overenskomsten dækker godt 25 % af samtlige taxitilladelser i Danmark, og at de taxitilladelser, der er overenskomstdækkede, langt overvejende er dækket af 3F-ATAX overenskomsten.

3F og ATAX stiller på den baggrund forslag om, at forslagets § 3, stk. 1 og 2, udgår og erstattes med følgende formulering: "Ved kollektive overenskomster



forstås i denne lov kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

KL har bemærket, at lovforslaget ikke omfatter de store forandringer for så vidt angår taxiområdet, da kravet om, at chauffører skal følge en af de toneangivende overenskomster, alene angår indehavere af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik og ikke indehavere af tilladelser til taxikørsel.

Krifa anfører, at den foreslåede ordning på taxiområdet giver afgrænsningsproblemer og et utilstrækkeligt grundlag for sunde konkurrencevilkår.

Krifa påpeger endvidere, at det med den foreslåede bestemmelse ikke vil være muligt at vurdere, om en konkret aftale lever op til det samlede niveau på området, idet der mangler overblik over, hvor mange og hvilke lokale kollektive overenskomster, der findes på området.

Krifa stiller i den forbindelse spørgsmål ved, hvilke kollektive overenskomster, der skal bestemme niveauet på taxiområdet.

Krifa påpeger videre, at kørsel, der udføres for de regionale trafikselskaber i taxier, vil kunne udføres af chauffører med betydeligt ringere løn- og arbejdsvilkår, end tilsvarende kørsel, der udføres i biler, som fungerer på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik. Krifa finder derfor, at regulering af løn- og arbejdsvilkår bør følge kørselstypen og ikke tilladelsestypen.

Danske Busvognmænd påpeger, at provisionsbaseret aflønning af taxichauffører, som udfører kørsel for regionale trafikselskaber, indebærer en overhængende risiko for, at chaufførerne, med henblik på at opnå en tilfredsstillende indtjening påtager sig meget lange vagter til skade for færdselssikkerheden. Denne risiko er særlig stor i tilfælde, hvor de lokale kollektive overenskomster på taxiområdet ikke har bestemmelser om garanteret mindsteløn pr. time.

Danske Busvognmænd anfører endvidere, at provisionsaflønning i forbindelse med kørsel for regionale trafikselskaber skaber konkurrenceforvridning i forhold til indehavere af tilladelser til buskørsel og tilladelser til offentlig servicetrafik.

Danske Busvognmænd finder derfor, at regulering af løn- og arbejdsvilkår bør følge kørselstypen og ikke tilladelsestypen.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner har påpeget, at det ikke fremgår af klart af lovforslaget, hvad der menes med ”mest repræsentative



arbejdsmarkedsparter i Danmark". Hvis begrebet "repræsentative" retter sig mod den enkelte virksomhed, skal Transportudvalget forholde sig til, at en arbejdsgiver ikke kan registrere ansatte chaufførers valg af faglig organisation. Hvis begrebet "repræsentative" derimod retter sig mod repræsentativiteten i hele landet, ønsker brancheforeningen oplyst, hvorledes det bliver muligt at få oplyst, om en kollektiv overenskomst anses som repræsentativ.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner har endvidere anført, at det er meget udbredt, at chauffører i limousinebranchen virker på freelancebasis, således at de udelukkende ansættes og aflønnes, når der er arbejde, og at mængden af limousinekørsel året igennem er præget af betydelige sæsonudsving. Hvis limousinebranchen skal ansætte og aflønne chauffører efter de landsdækkende kollektive overenskomster, vil det, ifølge Brancheforeningen for Forretningslimousiner, ikke længere være muligt at benytte freelanceansættelser.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner anfører i den forbindelse, at hvis det er hensigten med lovforslaget, at forbyde anvendelse af freelanceansættelser inden for limousinebranchen, bør dette klart fremgå af lovteksten.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner anfører derudover, at de landsdækkende kollektive overenskomster mellem 3F og Dansk Erhverv, 3F og ATAX og den landsdækkende overenskomst mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse forudsætter, at alle former for kørsel bortset fra taxi- og offentlig servicetrafikkørsel – aflønnes med fast timeløn. Dette indebærer ifølge Brancheforeningen for Forretningslimousiner, at limousinevognmænd må opsig deres chauffører i lavsæsonen og henvise dem til at oppebære dagpenge eller søge ansættelse andre steder.

På taxiområdet findes der såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som landsdækkende kollektive overenskomster. Der foreligger således ikke på taxiområdet en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår. Der aflønnes både på provisions- og på timelønsbasis og på grundlag af en kombination af provisionsløn suppleret med en mindste garantibetaling.

Blandt andet på baggrund af de indkomne høringssvar er Transportministeriet i øjeblikket ved at undersøge nærmere, om der på området for taxikørsel og limousinekørsel findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Derudover har Transportministeriet den 30. april 2015 sendt et ændringsforslag i høring, der foreslår en ordning, hvorefter samtlige tilladelsesindehavere efter taxiloven som udgangspunkt skal følge kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.



Hvis der ikke findes sådanne kollektive overenskomster, skal tilladelsesindehaverne alene følge bestemmelserne i de pågældende kollektive overenskomster.

Det er Transportministeriets vurdering, at denne ordning er robust uanset, om der på alle områder, herunder området for limousinekørsel og taxikørsel, findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Trafikstyrelsen har noteret oplysningen om, at det skulle være meget udbredt at ansætte limousinechauffører på freelancebasis. Denne oplysning vil indgå i ovennævnte undersøgelse.

5. Kontrolbeføjelser og håndhævelsesregler i henhold til taxiloven

3F, ATAX og Danske Busvognmænd støtter forslaget om, at indehavere af tilladelser kan pålægges pligt til at indsende dokumentation for, at de følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, som findes i de pågældende kollektive overenskomster, og 3F, ATAX og Danske Busvognmænd støtter, at de tilladelsesudstedende myndigheder må pålægge tvangsbøder.

Danske Regioner støtter forslagets bestemmelser om kontrolforanstaltninger.

Krifa finder, at det er meget vigtigt, at Trafikstyrelsen får effektive redskaber til at håndhæve reglerne og føre kontrol med, at kørsel til stadighed udføres i overensstemmelse med tilladelsesgrundlaget. Krifa anfører videre, at det af hensyn til sikring af lige konkurrencemuligheder ikke må være muligt at fortsætte kørsel i strid med tilladelsesgrundlaget. Krifa finder det derfor gavnligt, at Trafikstyrelsen får hjemmel til at pålægge sanktioner overfor vognmænd, som ikke vil oplyse om løn- og arbejdsvilkår.

Krifa finder, at bestemmelsen bør præciseres med angivelse af korte tidsfrister for iværksættelse af bødesanktionen, og at det i øvrigt bør vurderes, hvilke hindringer der kan være for en hurtig og effektiv sagsbehandling.

Trafikselskaberne i Danmark finder, at en effektiv indsats mod social dumping ikke kun begrænser sig til spørgsmålet om tilsynsmyndighed knyttet til udstedelse af en tilladelse, men også til en efterfølgende ensartet, landsdækkende og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår.

Trafikselskaberne i Danmark anfører endvidere, at det forhold, at der stilles krav om, at den pågældende chauffør skal følge repræsentative landsdækkende overenskomster for at få en tilladelse, ikke i sig selv er nok til at styrke kontrollen med, at løn- og arbejdsforhold i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at undgå social dumping.

Trafikselskaberne i Danmark foreslår i forlængelse heraf en udvidelse af Trafikstyrelsens tilsynsmyndighed, således at denne også kommer til at omfatte



løbende markedskontrol, for eksempel i form af stikprøvekontrol. Ved at myndigheden i højere grad påtager sig kontrolansvaret sikres i videst muligt udstrækning en ensartet og landsdækkende kontrol med forholdene i markedet. Trafikselskaberne i Danmark anfører endvidere, at det ved en sådan udvidelse af Trafikstyrelsens tilsynsmyndighed sikres, at kontrollen ikke overlades diskretionært til privatretlige aftaleforhold via f.eks. kontraktbestemmelser, arbejdsklausuler etc., der kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold, at tilsynsmyndigheden og trafikselskaberne ikke opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt og omkostningstungt, at der kan følges op med sanktioner, som ligger ud over de beføjelser, der følger af en eventuel misligholdelse af privatretlige kontraktforhold, og at der er en effektiv og adfærdsregulerende kontrol på området, idet Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed ultimativt kan fratage bevillingshaveren den udstedte bevilling.

Økonomisk Forening For Persontransport Midtjylland efterlyser, at den relevante tilsynsmyndighed lever op til sit ansvar og forpligtelser.

Den tilladelsesudstedende myndighed vurderer, hvor lang fristen for pålæg af ugentlige tvangsbøder skal være i forbindelse med undladelse af indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik fortsat opfylder betingelserne for at have tilladelser herunder, at de bl.a. overholder lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Trafikstyrelsens tilsyn bygger dels på målrettede kontrolindsatser baseret på konkrete overvejelser, dels på grundlag af en løbende dialog med arbejdsmarkedets parter og trafikselskaberne, herunder også under indtryk af konkrete indikationer fra disse om uregelmæssigheder på området.

Kommunerne fører tilsyn med, at indehavere af tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport fortsat opfylder betingelserne for at have tilladelser herunder, at de bl.a. overholder lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Lovforslaget gør det mere effektivt for såvel Trafikstyrelsen som kommunerne at føre kontrol med tilladelsesindehavernes overholdelse af reglerne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Dette skyldes, at myndighederne med lovforslaget får mulighed for at pålægge ugentlige tvangsbøder over for tilladelsesindehavere, der sidder påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår overhørigt.



6. Overenskomstnævnet og bemyndigelsesbestemmelsen

Side 13/17

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig, at overenskomstnævnet får kompetence på taxiområdet.

KL finder det positivt, at en kommune ifølge lovforslaget kan høre overenskomstnævnet om, hvorvidt taxilovens § 5, stk. 5, er overholdt. Kommunerne får derved bedre muligheder for at tilvejebringe oplysninger til brug for afgørelser på dette område.

3F anbefaler, at ATAX får fast plads i overenskomstnævnet, når der skal behandles spørgsmål, der vedrører taxiområdet samt området for offentlig servicetrafik.

ATAX finder, at ATAX, som den organisation, der bærer den suverænt mest udbredte og reelt landsdækkende kollektiv overenskomst på taxiområdet samt området for offentlig servicetrafik, bør have en fast plads i overenskomstnævnet, når der skal behandles spørgsmål, der vedrører taxiområdet samt området for offentlig servicetrafik.

Krifa anfører, at det i forhold til den foreslåede bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 5, er vanskeligt at gennemskue, hvem de omtalte overenskomstparter er, da en kollektiv overenskomst efter bestemmelsen kan være en lokal aftale mellem arbejdsgiver og en gruppe chauffører.

Krifa anfører endvidere, at formålet med høringen af overenskomstparterne fortabes, såfremt denne høring alene går ud på at konstatere, om der er tale om en overenskomst.

Krifa anbefaler på den baggrund, at overenskomstnævnet får kompetence til at fastlægge et minimumsniveau på taxiområdet, som andre kollektive overenskomster skal vurderes ud fra.

KA kan tilslutte sig, at overenskomstnævnets kompetence udvides til at omfatte sager omfattet af taxiloven. KA finder det imidlertid betænkeligt, at overenskomstnævnet selv skal afgøre, hvilke arbejdsmarkedsparter der skal anses for at være de mest repræsentative. Denne vurdering bør, efter KA's opfattelse, henlægges til en uafhængig offentlig myndighed, der ikke varetager egne særinteresser, og som ikke står i et konkurrenceforhold til de øvrige aktører i branchen.

Ved høring af overenskomstnævnet om sager, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og 3F, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, der har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til.



Der vil blive udstedt en bekendtgørelse, hvoraf det kommer til at fremgå, hvilke kollektive overenskomster, som efter den foreslåede bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 6, anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder i hele Danmark.

Det forudsættes, at transportministeren forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen vil indhente udtalelser fra arbejdsmarkedets parter og relevante aktører i transportbranchen til brug for vurderingen af, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

7. Virksomheder, som på vegne af kommuner og regioner udbyder lovbundne kørselsopgaver

ATAX opfordrer til, at det overvejes, hvorledes de offentligt ejede trafikselskaber skal og bør agere, når de udbyder lovbundne kørselsopgaver for kommuner og regioner.

ATAX finder, at disse virksomheder gennem deres udbudsform kan bidrage til at støtte intentionerne, som ligger til grund for lovforslaget, og at disse virksomheder i forbindelse med udbud af kørselsopgaver skal kunne stille krav om prækvalificering af tilbudsgivere svarende til lovgivningens krav.

Der kunne ligeledes tænkes krav om arbejdsklausuler eller krav om, at bydende virksomheder f.eks. oplyser hvilken kollektiv overenskomst, der følges, eller oplyser om en eventuel tilslutning til en arbejdsgiverforening. Det vil efter ATAX's opfattelse afværge eller minimere de problemer, der opleves i dag.

Det ligger uden for taxilovgivningens rammer at fastsætte betingelser for, hvorledes regionale trafikselskaber og andre offentlige udbydere af kørselsopgaver skal tilrettelægge deres udbudsform.

8. Lovforslagets forhold til EU-retten

ITD har anført, at lovforslaget indebærer en sammenblanding af statens og en række organisationers interesser, hvor staten har delegeret politisk kompetence til nogle få private organisationer. ITD tilføjer i den forbindelse, at dette rejser retssikkerhedsmæssige spørgsmål og spørgsmål om, hvorvidt lovforslaget er i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

DA, DI, ATL og Dansk Erhverv har anført, at deres bemærkninger til lovforslaget er givet under forudsætning af, at lovforslaget harmonerer med EU-retten.

På baggrund af de indkomne høringssvar har Transportministeriet fundet det nødvendigt at uddybe afsnittet i bemærkningerne om lovforslagets betydning for EU-retten, således at afsnittet er affattet således:



"Dette lovforslag fastlægger, hvad der i lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel skal forstås ved kollektive overenskomster.

Ved forslag til lov om ændring af § 6 a, stk. 3, i lov om godskørsel, og § 9, stk. 3, i lov om buskørsel jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 174 som fremsat den 25. marts 2015 foreslås indførsel af lovhjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Med lovforslaget foreslås muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) artikel 3, stk. 9, udnyttet. Efter denne artikel kan medlemsstaterne bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Ved ændringen foreslås chaufførvikarer fra andre EU-lande sikret de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer. Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikararbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til lovforslag nr. L 174 vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.

Med dette lovforslag angives, at der ved kollektive overenskomster forstås overenskomster, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne definition af kollektive overenskomster er ligeledes anvendt i § 6 a, stk. 2, i lov om udstationering af lønmodtagere (herefter udstationeringsloven). Udstationeringslovens § 6 a blev indsat ved lov nr. 1394 af 27. december 2008 om ændring af lov om udstationering af lønmodtagere som følge af EU-Domstolens afgørelse af 18. december 2008 i sag C-341/05, Laval. Ved ændringen blev muligheden i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 8, 2. afsnit, 2. led, udnyttet, hvorefter en medlemsstat, som ikke har en ordning med kollektive aftaler, der finder generel anvendelse, kan beslutte at lægge kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område, til grund.

For så vidt angår virksomheder, der er etableret i Danmark, fremgår det af artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herefter forordning nr. 1071/2009), at medlemsstaterne kan stille yderligere krav til virksomheder for at få tilladelse til at udøve



vejtransporterhvervet end de krav, som er oplistet i forordningens artikel 3, stk. 1. Sådanne krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.

Side 16/17

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5 i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 6, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel og buskørsel, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område at være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009.”



Bilag 1

Side 17/17

ATAX Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Brancheforeningen for Forretningslimousiner
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Danmarks Naturfredningsforening
Danske Advokater
Dansk Arbejdsgiverforening
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Dansk Erhverv
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører
DI
DI Transport
Dansk Taxi Råd
Danske Transport og Logistik
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
Fagligt Fælles Forbund
Foreningen EP-Danmark
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport
Kristelig Arbejdsgiverforening
Kristelig Fagbevægelse
KL
Landbrug og Fødevarer
LO
NOAH – Trafik
Overenskomstnævnet v/formanden
Rådet for Sikker Trafik
Taxa 4x35
TaxiNord
Trafikselskaberne i Danmark
Økonomisk Forening For Persontransport Midtjylland