

**Fra:** Poul Tvede <tvede@europcar.dk>  
**Sendt:** 13. april 2015 09:42  
**Til:** Peter Maltesen  
**Cc:** danske-biludlejere@mail.tele.dk  
**Emne:** Journalnr. TS20000-00065 Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, buskørsel, taxikørsel m.v.

**Prioritet:** Høj

Kære Peter Maltesen

Danske Biludlejere har ikke umiddelbart nogen kommentarer til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen/Kind Regards  
Poul H. Tvede  
Formand, Danske Biludlejere



Gl. Kongevej 13 - DK1610 København V  
Tlf. +45 33 55 99 55  
Fax +45 33 55 99 66

E-mail: <mailto:tvede@europcar.dk>

 Please consider the environment before printing this email!

**Fra:** Trine <Tw@taxi.dk>  
**Sendt:** 13. april 2015 13:29  
**Til:** ts Info  
**Emne:** vedr. journalnr. TS20000-00065

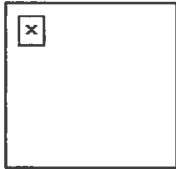
Til Trafikstyrelsen

Dansk Taxi Råd har modtaget forslag til ændring af taxilovens § 5, stk. 5 m.v. Dansk Taxi Råd kan støtte det fremlagte forslag.

Med venlig hilsen

Trine Wollenberg  
direktør

Dansk Taxi Råd  
Valhøjs Allé 126  
2610 Rødovre  
Tlf. 38777890 - mobil 22222205



Økonomisk Forening

Ljørringvej 14

7490 Aulum

Trafikstyrelsen

Edvard Thomsensvej 1

2300 København S

Rønde den 30.03.15

Vedr. TS 20000-00065

Vi kan kun billige de ændringer, der forslås for branchen, men vi er kun bekymret for om det bliver overholdt, det er desværre ikke sådan vi ser det i dag. Det er fint at lave ændringer og skrive dem, men vi mangler altså, at den kontrol myndighed som har kontrollen også tager deres ansvar som det er.

Med venlig hilsen

Økonomiskforening for persontransport Midtjylland

Tommy Nielsen



Organisation for erhvervslivet



— arbejdsgivere i bevægelse

Trafikstyrelsen  
info@Trafikstyrelsen.dk

13. april 2015

AWT

DI-2015-00933

## Høringssvar vedr. løn- og arbejdsvilkår i GKL, jf. sagsnr. TS20000-00065

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

DI og ATL skal henvise til DA's høringssvar af 13. april 2015, som vi fuldt ud tilslutter os.

Med venlig hilsen

Anne Windfeldt Trølle  
Branchedirektør



Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

13. april 2015

**Høring om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel - Deres  
sagsnr. TS20000-00065**

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

Med venlig hilsen

**Lars Overgaard**  
Chefkonsulent

LOV/LOV  
lov@danskerhverv.dk

Side 1/1

-

Vores ref.: SAG-2015-00369

-

478631



Landsorganisationen i Danmark  
Danish Confederation of Trade Unions

Islands Brygge 32 D  
Postboks 340  
2300 København S

Telefon 3524 6000  
Fax 3524 6300  
E-mail lo@lo.dk

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

Sagsnr. 15-680  
Vores ref. LRI/cgf  
Deres ref. TS20000-00065

Sendt pr. mail til: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

Den 13. april 2015

### Høring om forslag til lov om ændring af godskørselsloven m.fl.

I anledning af styrelsens høringsmail af 25. marts 2015 angående bestemmelserne om løn- og ansættelsesvilkår i godskørselsloven, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv. skal LO udtale:

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

Med venlig hilsen



Lizette Risgaard  
Næstformand



**Høringssvar lov om taxikørsel mv april 2015 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)**

KL takker for muligheden for at kommentere på lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence)

Da lovsaget giver kommunerne flere opgaver, og evt. øgede omkostninger, (vi skal bl.a. foretage flere høringer), vil vi gerne have lovforslaget i økonomisk høring.

KL er generelt positivt indstillet overfor forslaget. Det findes bl.a. positivt, at en kommune ifølge forslaget kan høre overenskomstnævnet om hvorvidt § 5, stk. 5 er overholdt, og at kommunerne bl.a. på denne baggrund får bedre mulighed for at skaffe oplysninger til baggrund for en afgørelse/påbud.

KL bemærker, at der på taxiområdet ikke sker de store forandringer som følge af forslaget, i og med at lovhjemlen vedr. at overenskomsterne skal følge de toneangivende overenskomster kommer til at gælde på alle de andre kørselsområder og ikke på taxi-tilladelsesområdet.

På grund af den korte høringsfrist tages forbehold for den efterfølgende politiske behandling af sagen. Denne ventes at finde sted den 27. april 2015.

Med venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Den 13. april 2015

Sags ID: [Sags ID]  
Dok.ID: [Dok ID]

CRO@kl.dk  
Direkte 3370 3861  
Mobil 2383 1527

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1/1



Til Trafikstyrelsen  
[Info@trafikstyrelsen.dk](mailto:Info@trafikstyrelsen.dk)

13-04-2015  
Sag nr. 14/128  
Dokumentnr. 19282/15  
Johan Nielsen  
Tel.  
E-mail:

**Høringssvar vedr. forslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv. TS 20000-00065**

Danske Regioner lægger vægt på, at der er ordnede forhold for chaufførerne, der kører patienter for regionerne. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser og høj trafiksikkerhed. Danske regioner støtter derfor, at indehavere af tilladelser til buskørsel, sygetransport og offentlig servicekørsel følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Danske Regioner støtter desuden, at myndighederne foretager en kontrol af, at de regler, der er på området, følges.

Der tages forbehold for efterfølgende politisk godkendelse.

Vi vil senere fremsende en vurdering af forslaget økonomiske konsekvenser.

Med venlig hilsen

Lotte Holten-Møller  
Kontorchef

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

T 35 29 81 00  
F 35 29 83 00  
E [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)



Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S.

Deres ref.: TS2010000-  
00065

Vor ref.: 15-550102-002

Dato: 13.4.2015

## Høringsvar forslag til ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

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

DTL har alene bemærkninger til lovforslaget om ændring i godskørselsloven:

### Generelle bemærkninger

DTL meget positive overfor lovforslaget.

Vi ser lovforslaget og præciseringen af godskørselsloven, som helt nødvendig for at ændre den uholdbare retstilstand som Højesterets dom af 4. februar 2015 har skabt mht. overholdelse af overenskomstkrauet i godskørselslovens § 6, stk. 3.

### Specifikke bemærkninger

#### *Byrdefulde kollektive overenskomster*

Bla. på side 5, 2. afsnit i bemærkningerne til lovforslaget anvendes formuleringen "byrdefulde" om kollektive overenskomster.

DTL finder, at man generelt bør anvende en anden formulering i bemærkningerne, idet kollektive overenskomster er resultatet af en forhandling mellem arbejdsgiver på den ene side og arbejdstagerne på den anden side og er dermed et udtryk for det af parterne accepterede niveau for løn- og ansættelsesvilkår på det pågældende område.

Med venlig hilsen



John Roy Vesterholm  
Chefjurist

Dansk Transport og Logistik

**Fra:** poul.christensen@3f.dk  
**Sendt:** 10. april 2015 11:15  
**Til:** ts Info  
**Cc:** torben.bechsgaard@3f.dk; bjarne.jensen@3f.dk  
**Emne:** VS: UDKAST - hørings svar - ændring af af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

**Trafikstyrelsen**  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
**Sagsnr. TS20000-00065**

### **3F's bemærkninger til 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)**

#### **Indledende bemærkninger**

Højesterets dom af 4. februar 2015 (sag 146/2013) om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5 fastslog, at de gældende love om gods-, bus- og taxikørsel ikke indeholder den fornødne klare lovhjemmel til at fastholde, at chauffører skal aflønnes i henhold til kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Højesterets dom indebærer en uacceptabel situation for chaufførerne med hensyn til deres løn- og arbejdsvilkår.

3F hilser det derfor velkommen, at der med dette lovforslag tilvejebringes en tilstrækkelig klar lovhjemmel på området.

3F er dog ikke enig med hensyn til forslagene vedrørende taxiområdet. Der henvises til bemærkningerne nedenfor.

#### **Bemærkninger til forslagene vedrørende lov om godskørsel:**

Med hensyn til forslagene vedrørende lov om godskørsel finder 3F det hensigtsmæssigt, at der efter § 1 indsættes en ny § 1a: *"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."*

#### **Bemærkninger til forslagene vedrørende lov om buskørsel:**

Med hensyn til forslagene vedrørende lov om buskørsel finder 3F det hensigtsmæssigt, at der efter § 1c indsættes en ny § 1d: *"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."*

#### **Bemærkninger til forslagene vedrørende lov om taxikørsel:**

I pkt. 1 i de indledende bemærkninger anføres:  
*Da løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører er reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster, og da der derfor ikke på dette område vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, foreslås det, at de gældende regler for indehavere af taxitilladelser ikke ændres.*

3F er ikke enig.

Efter 3F's opfattelse er vores overenskomst med ATAX reelt landsdækkende

- den er repræsenteret i såvel Hovedstadsområdet som Århus
- den dækker samtlige bevillingshavere i alle Danmarks større byer som eksempelvis Odense, Aalborg, Esbjerg, Roskilde, Næstved, Fredericia, Viborg, hele Fyn samt en lang række mindre byer
- 3F-ATAX-overenskomsten dækker godt 25 % af samtlige taxitilladelser i Danmark.

De taxitilladelser der ikke er omfattet af denne overenskomst, hvilket primært er tilladelsesområde 1, som dækker Hovedstadsområdet, kører generelt uden overenskomst efter en gammel traditionel 50/50 provisionslønsordning uden pension og garantibetaling.

Samlet set er de taxitilladelser, der er overenskomstdækkede, langt overvejende er dækket af 3F-ATAX overenskomsten. Derfor bør denne overenskomst betragtes som repræsentativ.

I pkt. 3.1.2 i de indledende bemærkninger anføres (vores understregning): *På taxiområdet findes der såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som landsdækkende kollektive overenskomster. Efter de kollektive overenskomster på området for taxikørsel aflønnes der både på provisions- og timelønsbasis såvel som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Idet der som følge af de forskelligartede kollektive overenskomster på taxiområdet ikke eksisterer en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, foreslås det, at de gældende regler i taxilovens § 5, stk. 5 videreføres for taxitilladelser.*

Under henvisning til ovenstående anser 3F dette for at være fejlagtigt.

Såvel 3F som ATAX betragter det som en branchestandard, at der fx er en samlet pension på 12 %, 5 feriedage, en garantiløn ved provisionslønnen taxikørsel og garantiløn under de første 30 dage af en sygeperiode. Endvidere – i tilknytning til pensionsordningen - en række sikringsordninger, der blandt andet betyder, at såfremt den taxichauffør, der tragisk blev dræbt i november i Nordsjælland, havde kørt hos en vognmand under ATAX overenskomsten, så havde hans efterladte modtaget en erstatning på kr. 500.000,00.

I pkt. 4.2 i de indledende bemærkninger anføres: *Det har været fundet nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for så vidt angår tilladelser i henhold til taxiloven.*

*Det foreslås på den baggrund, at der indføres en tilsvarende bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse til taxikørsel efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det foreslås videre, at der i taxiloven indføres pligt til, at en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger de 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.*

3F hilser en sådan styrkelse af tilsynet velkommen.

I pkt. 6.2 i de indledende bemærkninger anføres: *Det foreslås derfor, at der i taxiloven indføres en mulighed for den tilladelsesudstedende myndighed kan udskrive ugentlige administrative tvangsbøder i tilfælde af, at en indehaver af en tilladelse til taxikørsel, tilladelse til limousinekørsel, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i relevante kollektive overenskomster.*

3F finder initiativet påkrævet og hilser det velkommen.

3F bemærker, at der flere gange henvises til Overenskomstnævnet, som man gør sig overvejelser om at supplere i konkrete sager. 3F anbefaler, at ATAX - som den organisation, der bærer den mest udbredte, og reelt landsdækkende, overenskomst på taxi- og OST-

området – bør have fast plads i Overenskomstnævnet, når der skal behandles spørgsmål, der vedrører taxi- og OST-området.

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser", Til § 3" anføres: *Taxiområdet er karakteriseret ved i vidt omfang at være reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster. Ifølge de kollektive overenskomster på taxiområdet aflønnes der såvel på provisions- og timelønsbasis såvel som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Der findes dermed ikke på taxiområdet en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, som det er tilfældet for tilladelser til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik.*

3F er ikke enig i denne opfattelse. Der henvises til begrundelserne ovenfor.

### **Ændringsforslag – lov om taxikørsel**

Under henvisning til ovenstående foreslår 3F, at der i lov om taxikørsel m.v. indsættes en ny § 1a:

*"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."*

Den foreslåede ændring af taxilovens §5 stk. 5 samt forslaget til nyt stk. 6 trækkes som konsekvens heraf tilbage.

Med venlig hilsen

Poul Christensen  
Konsulent  
3F. Transportgruppen



Arbejdsgiverforening for taxibranchen  
Rosenlunds Allé 8  
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00  
Fax 38 71 83 00

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

Vanløse, april 2015  
J.nr. 2015-020

**Sagsnr. TS20000-00065 Høring 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)**

Tak for det modtagne udkast til lovforslag, som vi har følgende kommentarer til.

**Til "Almindelige bemærkninger"**

Det konstateres i indledningen på side 3, at der ikke på taxiområdet vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område.

Vi skal hertil bemærke, at ATAX' overenskomst med 3F er reelt landsdækkende idet den er repræsenteret i såvel Hovedstadsområdet som Århus og dækker samtlige bevillingshavere i alle Danmarks større byer som eksempelvis Odense, Aalborg, Esbjerg, Roskilde, Næstved, Fredericia, Viborg, hele Fyn samt en lang række mindre byer. Der er således kun et par enkelte mindre byer i Danmark, hvor ATAX' overenskomst ikke er repræsenteret.

ATAX' overenskomst med 3F dækker godt 25 % af samtlige taxitilladelser i Danmark.

De taxitilladelser, der ikke er omfattet af denne overenskomst, hvilket primært er tilladelsesområde 1, som dækker Hovedstadsområdet, kører generelt uden overenskomst efter en gammel traditionel 50/50 provisionslønsordning uden pension og garantibetaling.

Det betyder, at de taxitilladelser, der er overenskomstdækkede, langt overvejende er dækket af ATAX-3F overenskomsten, hvorfor den, i hvert tilfælde for så vidt angår overenskomstdækkede taxier, er repræsentativ.

Under henvisning til ovenstående kan der godt argumenteres for, at der eksisterer en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår på taxiområdet, i modsætning til, hvad der er anført under 3.1.2. på bemærkningernes side 5.

En branchestandard, der indebærer en samlet pension på 12 %, 5 feriedage, en garantiløn ved provisionslønnen taxikørsel og garantiløn under de første 30 dage af en sygeperiode. Pensionsordningen indeholder en række sikringsordninger, der blandt andet betyder, at såfremt den taxichauffør, der tragisk blev dræbt i november i Nordsjælland, havde kørt hos en vognmand under ATAX overenskomsten, så havde hans efterladte modtaget en erstatning på kr. 500.000,00.

For så vidt angår Transportministeriets overvejelser jf. pkt. 4.2 på side 6 om at indføre en bestemmelse, hvorefter den tilladelsesudstedende myndighed kan udbede sig dokumentation for løn- og arbejdsvilkår, så kan ATAX tiltræde dette initiativ.

Vi finder fra ATAX side ligeledes, at man ved at indføre muligheden for at udskrive tvangsbøder jf. pkt. 6.2 side 9, understøtter formålet om at skabe lige konkurrencevilkår, hvorfor ATAX går ind for dette initiativ.

Vi har bemærket, at der flere gange henvises til Overenskomstnævnet, som man gør sig overvejelser om at supplere i konkrete sager.

Som den organisation, der bærer den suverænt mest udbredte overenskomst på taxi og OST området og denne eneste reelt landsdækkende overenskomst på området, finder vi fra ATAX' side, at det var relevant, at ATAX havde fast plads i Overenskomstnævnet, når der skal behandles spørgsmål, der vedrører taxiområdet og OST området.

#### **Til "Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser"**

På side 13 under "Til § 3" anføres, "modsat taxitilladelser gælder der på området for tilladelser til at udføre limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik landsdækkende kollektive overenskomster."

Vi skal hertil bemærke, at det er ATAX' opfattelse, at den mellem ATAX og 3F indgåede overenskomst også er landsdækkende for så vidt angår taxitilladelser.

For så vidt angår det på side 14 anførte om branchestandard på taxiområdet, skal vi henvise til det ovenfor anførte.

Vi finder på baggrund heraf, at teksten i taxilovens § 5, stk. 5, bør ændres, så den bliver enslydende med teksten i det nye stk. 6, så der også i stk. 5, om taxi kommer til at stå, "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."

Ovenstående bør så naturligvis medføre en konsekvensrettelse af den foreslåede bestemmelse § 5 a.

Det er ATAX' opfattelse, at de ovenfor nævnte ændringer til ministeriets forslag vil være nødvendige for at sikre, at også taxiområdet undgår konkurrenceforvridninger og får sunde konkurrencevilkår, ligesom der sikres lige løn- og arbejdsvilkår.

Vi kan fra ATAX' side undres over, at når nu hele det øvrige transportområde skal være af danske løn- og arbejdsvilkår/overenskomster, hvorfor skal så den danske taxibranche stilles anderledes.

Det giver særligt anledning til undren, når det nu stort set kun er Hovedstadsområdet, hvor der ikke stilles krav til ordnede løn- og arbejdsvilkår. Med den konsekvens, at der bliver nogle chauffører, der har sikrede vilkår og en pensionssikring til deres alderdom og en stor gruppe af chauffører i Hovedstadsområdet, der ikke har sikring til deres alderdom og ikke er sikret ved uarbejdsdygtighed eller kritisk sygdom.

Dette er samtidig et samfundsproblem, hvor der skabes med A og B sikrede mennesker.

#### **Virksomheder, som på vegne af kommuner og regioner udbyder lovbundne opgaver**

Der er i det af Trafikstyrelsen udarbejdede materiale ikke taget stilling til eller gjort overvejelser om, hvorledes de 100 % offentligt ejede virksomheder skal eller bør agere, når de på vegne af kommuner og regioner udbyder lovbundne opgaver.

Det skal imidlertid ikke afholde ATAX fra at give udtryk for vores opfattelse af, hvordan vi gerne så disse virksomheder (trafikselskaberne), gennem deres udbudsform, var med til at understøtte intentionerne i ministeriets udkast til lovforslag.

Man kunne jo godt forestille sig, at betaler blev gjort ansvarlig for, at dem de udbetaler penge til har ordnede forhold.

Det er vores opfattelse, at såfremt trafikselskaberne i deres udbud indførte arbejdsklausuler og stillede direkte krav til de bydende virksomheder, om at de i forbindelse med deres bud skulle anvise, hvilken overenskomst de følger, eller hvilken arbejdsgiverforening de eventuelt var medlem af, så ville en lang række af de problemer vi i dag oplever på området være afværget eller minimeret.

Eventuelt kunne der i forbindelse med udbud stille krav om prækvalifikation svarende til lovgivningens krav.

Såfremt der ønskes uddybning af vores kommentarer, står vi gerne til rådighed.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck

Direktør

[jvb@atax.dk](mailto:jvb@atax.dk)

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S



Dato 13. april 2015  
Deres ref. TS20000-00065  
Vores ref. k-lr

**Hørings svar: Lov om godskørsel m.fl. (Løn- og arbejdsvilkår, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence). (TS20000-00065)**

Danske Busvognmænd har den 25. marts 2015 modtaget Trafikstyrelsens udkast til lov om ændring af lov om godskørsel m.fl. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetencer).

I den anledning har foreningen følgende bemærkninger:

*Generelt*

Efter Danske Busvognmænds opfattelse har Højesterets kendelse af 4. februar 2015 bragt vejtransporterhvervet i en meget beklagelig situation, hvor sunde konkurrencevilkår og færdselssikkerheden tilsidesættes. Derfor støttes lovforslaget generelt, idet lovforslaget genetablerer det krav om overholdelse af overenskomster og chaufførernes løn- og arbejdsvilkår på bus- og godsområdet, der har været gældende indtil den 4. februar 2015 som konsekvens af Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning og tilsynspraksis på området.

Foreningen ønsker en grundig lovgivningsproces i forbindelse med forslaget, men skal samtidig opfordre til at forslaget så vidt muligt fremskyndes.

*Lovforslagets §§ 1 og 2*

Bestemmelserne sikrer efter foreningens opfattelse, at der er den fornødne lovhjemmel 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 tilladelsesindehaverne i henhold til hhv. godsloven og busloven skal aflønne deres chauffører efter.

Danske Busvognmænd støtter ændringerne.

*Lovforslagets § 3*

For så vidt angår tilladelser udstedt i medfør af lov om taxikørsel sondres mellem tilladelse til taxikørsel på den ene side og tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik på den anden side, idet den relevante bestemmelse om overenskomster angående taxitilladelser forbliver uændret. Dette sker med henvisning til, at der som følge af de forskelligartede kollektive overenskomster på taxiområdet ikke eksisterer en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår.



Det foreslås, at de gældende regler videreføres for så vidt angår taxitilladelser. For så vidt angår limousine-, sygetransport- og OST-tilladelser refereres – i lighed med ændringerne af gods- og busloven – til overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Lovforslaget forsømmer at forholde sig til en alvorlig konkurrencemæssig og trafikikkerhedsmæssig problematik. I den offentlige servicetrafik der tilrettelægges af trafikelskaberne – generelt benævnt flextrafik – benyttes i dag både busser, OST-vogne og taxier til at udføre den samme type kørsel. Dette foregår under de samme betingelser uanset tilladelsestype, og her har chaufføren ikke på nogen måde mulighed for at påvirke sin egen indtjening eller tilrettelægge egne pauser, hvilket har været de gængse begrundelser for anvendelsen af provisions aflønning i taxibranchen.

Når taxichauffører i flextrafikken aflønnes med en provisionsbaseret aflønning indebærer det 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 vil være særligt stor i de tilfælde, hvor lokale taxioverenskomster ikke har bestemmelser om en garanteret mindsteløn pr. time.

Derudover skaber adgangen til at benytte provisionsbaserede overenskomster i flextrafikken en konkurrenceforvriddning i forhold til de bus- og OST-vognmænd, der skal følge repræsentative, landsdækkende overenskomster.

Danske Busvognmænd vil på den baggrund opfordre til, at der indarbejdes en bestemmelse, der sikrer, at tilladelsesindehavere der udfører offentlig servicetrafik / flextrafik på baggrund af en taxitilladelse – i lighed med andre tilladelsesindehavere efter lov om taxikørsel – forpligtes til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark.

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig de øvrige ændringer, hvorefter muligheden for påbud om dokumentation, høring af overenskomstparterne samt overenskomstnævnets kompetence indføres i taxiloven.

Jeg står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard  
Adm. direktør



Fremsendt pr. mail 13.04.2015

til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) Cc [pma@trafikstyrelsen.dk](mailto:pma@trafikstyrelsen.dk)

Sagsnummer TS20000-00065

## Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv.

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til lovforslaget vedrørende løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

## Høringssvar

8. april 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

[mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)

### Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafiksikkerhed og en professionel service i transportløsningerne.

Trafikselskaberne finder det positivt, at Transportministeren, på baggrund af Højesterets afgørelse i Færch-sagen stiller forslag om at give eksplicit hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafikstyrelsen praksis på området, således at de repræsentative landsdækkende overenskomster skal følges.

Trafikselskaberne har noteret, at Transportministeren i den forbindelse har udtalt: "*Lovforslaget er et bidrag i regeringens kamp mod social dumping, som er en trussel mod den danske aftalemodel, og som er med til at skabe ulige konkurrencevilkår i branchen.*" (Transportministeriets hjemmeside d. 25.03.2015: 'Lovændring skal sikre bedre lønvilkår for gods- og buskørsel').

## **Sikring mod social dumping – udvidet myndighedskontrol**

Med lovforslaget fastslås, at indehaveren af en tilladelse "skal følge de 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."

Trafikselskaberne finder, at en effektiv indsats mod social dumping ikke kun begrænser sig til spørgsmålet om tilsynsmyndighed knyttet til udstedelse af bevilling, men også til en efterfølgende ensartet, landsdækkende og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår. Denne har hidtil været overladt til regulering i privatretlige aftaleforhold. Ved at stille krav om repræsentative landsdækkende overenskomstforhold som betingelse for at opnå bevilling føres der således ikke per se kontrol med, at løn og arbejdsvilkår i markedet vedbliver med at leve op til lovgivers intentioner om at undgå social dumping.

I forlængelse heraf kan det overvejes at udvide Trafikstyrelsens tilsynsmyndighed, så den også omfatter løbende markedskontrol. Ved at myndigheden i højere grad påtager sig kontrolansvaret sikres i videst mulig udstrækning:

- Ensartet, landsdækkende kontrol med forholdene i markedet.
- 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 eventuel misligholdelse af privatretlige kontraktforhold.
- En effektiv og adfærdsregulerende kontrol, idet Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed ultimativt kan fratage bevillingshaveren den udstedte bevilling.

I forbindelse med, at loven laves om, bør myndighedens kontrolfunktion overvejes. Endvidere kan overvejes, om tilsynet styrkes ved brug af eksempelvis stikprøvekontrol.

For en god ordens skyld gør TiD opmærksom på, at en større andel vognmænd, der udfører kørsel for trafikkselskaberne, kører efter taxibevilling. Som sådan har vognmændene fortsat mulighed for at aflønne chauffører med provisionsløn. TiD bemærker i forbindelse hermed, at det følger af lovforslaget:

- At myndigheden, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel (og indehaveren af tilladelsen ikke er medlem af en arbejdsgiverforening/har tiltrådt en kollektiv overenskomst), hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren af en tilladelse følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster.
- At der på taxiområdet gives mulighed for at udskrive tvangsbøder, hvis dokumentationen ikke bliver indsendt.

### **Forslagets økonomiske betydning**

Som følge af en kort høringsfrist over en ferieperiode har det ikke umiddelbart været muligt at give et kvalificeret skøn over forslagets evt. økonomiske konsekvenser. En nærmere afdækning af forslagets økonomiske konsekvenser må derfor afvente en økonomisk høring.

*Med venlig hilsen*

Morten Brønnum Andersen  
Trafikkselskaberne i Danmark



Trafikstyrelsen  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

## Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) udtrykte i vores høringssvar af 6. februar i år vedrørende ændring af gods- og buslovene, at vi principielt finder, at det er i strid med den danske arbejdsmarkedsmodel, når man ved lov fastsætter regler for, hvem der er omfattet af kollektive overenskomster i Danmark.

13. april 2015  
MSK

Dok ID: 56247

DA er bevidst om, at der på disse specifikke områder gennem lang tid har været lovbestemmelser, som stiller krav om overenskomstdækning som vilkår for at opnå en tilladelse til gods-, taxa- eller personbefordring. Overenskomstparterne har indrettet deres overenskomster på dette grundlag og på den praksis, som myndighederne har haft i relation til fortolkningen af reglerne.

På den baggrund har DA ikke bemærkninger til, at man via en lovændring justerer lovens tekst, så den harmonerer med den hidtidige praksis på området, hvis det i øvrigt harmonerer med EU-retten.

Det fremgår imidlertid af bemærkningernes afsnit 3.2., at kravet om at følge de kollektive overenskomster bliver anset for opfyldt, hvis en lokal kollektiv overenskomst eller virksomhedsoverenskomst er *"... lige så byrdefuld som en landsdækkende kollektiv overenskomst på området,..."*

DA finder det – ligeledes af principielle grunde – ikke hensigtsmæssigt, at lovgivningen udtrykker en præmis om, at kollektive overenskomster er "byrdefulde". Kollektive overenskomster er resultatet af en forhandling mellem arbejdsgiver på den ene side og arbejdstagere på den anden side og dermed et udtryk for det af parterne accepterede niveau for løn- og ansættelsesvilkår på det pågældende område.

Lovforslaget anvender den formulering, som man har anvendt i vikarloven. DA foreslår derfor, at formuleringen i bemærkningerne bliver ændret 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."*

Med venlig hilsen  
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Sign. Martin Steen Kabongo



**Trafikstyrelsen**  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

ARBEJDSGIVERFORENINGEN KA - PLADS TIL SELVSTÆNDIGE TANKER

**Sendt pr. mail: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)**

Kristelig Arbejdsgiverforening  
Alsvej 7, 8940 Randers SV

Tlf. : 82 132 132  
Mail : [ka@ka.dk](mailto:ka@ka.dk)  
Web : [www.ka.dk](http://www.ka.dk)

Randers, den 13. april 2015

**Høringsvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel m.fl. (løn- og arbejdsvilkår for chauffører, etc)**  
**Sagsnr. TS20000-00065**


Kristelig Arbejdsgiverforening har modtaget forslag til lov om ændring af lov om godkørsel, lov om buskørsel samt lov om taxikørsel m.v. i høring og skal i den forbindelse fremkomme med følgende kommentarer.

Vi noterer os med tilfredshed, at styrelsen anerkender, at løn- og arbejdsvilkår i branchen i dag reguleres af flere, landsdækkende overenskomster, og at styrelsen med lovforslaget lægger op til at videreføre sin praksis på dette punkt.

De betænkeligheder, som vi gav udtryk for på mødet i Trafikstyrelsen d. 23. marts 2015, og som bl.a. relaterer til ensartet regulering af forskelligartede implementeringsbehov/-hensyn, ses ikke tilstrækkeligt imødekommet ved lovforslaget, men dette problem løses muligvis bedst på EU-niveau.

Givet den model, som der lægges op til, kan vi tilslutte os udvidelsen af transportnævnets kompetence til også at omfatte sager efter taxiloven, men vi finder det stærkt betænkeligt, at nævnet selv skal afgøre, hvilke arbejdsmarkedsparter, der skal anses for de mest repræsentative. Denne vurdering bør i stedet henlægges til en uafhængig offentlig myndighed, der ikke varetager egne særinteresser, og som ikke står i et konkurrenceforhold til de øvrige aktører i branchen.

Med venlig hilsen  
Kristelig Arbejdsgiverforening

  
Bjørn Carlsen  
Juridisk chef

**Trafikstyrelsen**

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Sagsnr. TS20000-00065

Kristelig Fagbevægelse  
Klokhøjen 4  
8200 Aarhus N

Tlf. 8911 2233  
Fax 7227 7200

pol.sekr@krifa.dk  
krifa.dk

Åbningstider:  
mandag: 9.30-16.30  
tirsdag-torsdag: 9.30-15  
fredag: 9.30-14

10. april 2015  
4400/459-6300/2002-2529  
ROW

**Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om gods-kørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence), sagsnr. TS 20000-00065**

I trafikstyrelsens brev af 25. marts 2015, anmodes Kristelig Fagforening om at afgive høringssvar.

Kristelig Fagforening skal til forslaget bestemmelser afgive følgende bemærkninger. Henvvisninger er til forslaget paragraf nummerering.

**§1 nr. 1, § 2 nr. 3, § 3, nr. 2. "definition af kollektive overenskomster"**

Kristelig Fagforening hilser det velkomment, at lovforslaget søger at sikre, at lokale overenskomster, virksomhedsaftaler og lignende ikke kan danne grundlag for vurderingen af rimelige løn og ansættelsesforhold. Til dette formål bør det være de større, landsdækkende overenskomster, der giver en realistisk pejling på niveauet. Formuleringen efterlader dog alvorlig fortolkningstvivl. Hvad skal der til for, at en overenskomst er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter? Er f.eks. Kristelig Fagforening en sådan arbejdsmarkedspart?

Kristelig Fagbevægelse er en fællesbenævnelse for:

Kristelig Fagforening  
og Kristelig A-kasse

Det angives i bemærkningerne, pkt. 3.2, at ønsket er at vende tilbage til retstilstanden før 4/2 2015. På dette tidspunkt var Kristelig Fagforening, på linje med 3F, høringssag om høring vedr. f.eks. Taxilovens §5. Dette var Kristelig Fagforening, da vores overenskomst, sammen med andre overenskomster fra 3F, var normerende for niveauet. Dette ønsker Trafikstyrelsen at vende tilbage til.

Samtidig skriver man i bemærkningerne 3.1.1.1 at ingen af de nævnte overenskomster indeholder regler om provision. Dette er ikke korrekt. Flexkørsel i variabelbiler i overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening i biler med EP tilladelse kan aflønnes med provision.

Man kan derfor stå i den situation, at Trafikstyrelsen kan have modstridende overenskomstbestemmelser at vurdere ud fra.

Situationen var allerede aktuel i den i lovforslagets bemærkninger omtalte højesterets-sag af 4. februar 2015, hvor EP tilladelsen tilbagekaldtes, da kørslen skete på provision, selv om virksomheden fulgte en overenskomst.

Det bør præciseres hvilke overenskomster, der refereres til, og hvad man vil gøre hvis overenskomster, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, er forskellige på visse punkter. Den praksis Trafikstyrelsen ønsker at vende tilbage til, er, efter Kristelig Fagforenings opfattelse, slet ikke så klar.

Ydermere er den valgte formulering identisk med formuleringer, der kendes fra vikarloven, hvor følgende formulering anvendes i § 3 stk. 5:

*Stk. 5. Stk. 1-4 finder ikke anvendelse, hvis vikarbureauet omfattes af eller har tiltrådt en kollektiv overenskomst, som er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, hvorved den generelle beskyttelse af vikarer respekteres.*

Vikarloven fortolkes vanligt ud fra forarbejderne, som at man med formuleringen mener den mest udbredte overenskomst på området.

Det er efter Kristelig Fagforenings opfattelse ikke hensigtsmæssig, at forslaget §1 nr. 1, § 2 nr. 3, § 3, nr. 2. får samme formulering som vikarloven, men et andet indhold.

Sammenfattet: Der bør tages stilling til hvilke overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og dermed skal være normerende for konkurrencen på området. Kristelig Fagforening mener, at vores overenskomst i overensstemmelse med praksis før højesteretsdommen, jf. kammeradvokatens notat af 12. oktober 2005 p. 14, bør, på samme måde som tidligere, være med til at normere området, da der er tale om en landsdækkende kollektiv områdeoverenskomst.

### **§3, nr. 1. "ingen definition af kollektive overenskomster på taxi-området"**

Formuleringen på taxiområdet svarer til formuleringen der fandtes før Højesterets dom af 4. februar 2015. Formuleringen, set i lyset af dommen, åbner således for, at enhver kollektiv overenskomst indgået mellem en vognmand og en gruppe chauffører er tilstrækkelig -uanset indholdet.

Såfremt man derefter skal vurdere om en konkret aftale lever op til det samlede niveau på området, bliver sammenligningen umulig. Der findes intet overblik over hvor mange, og hvilke, lokale overenskomster der findes. Så, hvilke overenskomster er det der skal lægges niveauet, når alle er ligestillede på taxiområdet?

Bestemmelsen betyder også, at Flexkørsel, der sker i biler med taxitilladelse, uden problemer kan ske til stærkt forringede ansættelsesvilkår i forhold til biler med en OST tilladelse.

Kristelig Fagforening finder, at det vil stille konkurrencen på flexkørsels området i den udfordring, at der kan være en konkurrencemæssig fordel alene afhængig af tilladelsestypen.

Kristelig Fagforening mener, at reguleringen af løn og ansættelsesforhold bør følge kørselstypen og ikke tilladelsestypen. To biler, der kører en flexkørsel for samme trafik-selskab, kan køre på væsentlige forskellige vilkår med den regulering, der nu lægges op til. Det finder Kristelig Fagforening ikke hensigtsmæssigt.

### **§3, nr. 3 "kontrolbeføjelser vedr. tilladelser efter taxiloven"**

Vedr. Taxilovens § 5b, stk. 1

Som anført i ovenstående vedr. taxilovens §5, stk. 5, finder Kristelig Fagforeningen det meget vanskeligt at gennemskue, hvem de omtalte overenskomstparter er. Når man læser bemærkningerne til nr. 3, angives det, at det er organisationerne, der skal høres. Dette skal ses i sammenhæng med, at en kollektiv overenskomst efter §5, stk. 5, jf. Højesterets dom af 4. februar 2015, kan være en lokal aftale mellem arbejdsgiver og en gruppe chauffører, og at der dermed ikke kan siges noget om niveauet. Det bliver me-



get svært at forestille sig, hvad præcist det er, høringen egentlig går ud på, andet end at konstatere, om der er tale om en overenskomst. Dermed fortabes formålet med loven, der oplyses at være at bidrage til sunde konkurrencevilkår.

Kristelig Fagforening opfordrer til, at "overenskomstpakterne" nærmere defineres, og at Overenskomstnævnet gives kompetence til at fastlægge et minimumsniveau, ud fra hvilket andre kollektive overenskomster skal vurderes.

### **§ 3 nr. 5. "håndhævelsesregler om kontrol foranstaltninger i taxiloven"**

Det er meget vigtigt, at Trafikstyrelsen får effektive redskaber til at håndhæve reglerne effektivt.

Af hensyn til den lige konkurrence må det ikke være muligt at fortsætte en kørsel i strid med tilladelsesgrundlaget. Det er derfor gavnligt, at Trafikstyrelsen får hjemmel til sanktioner over for den vognmand, der ikke bidrager til oplysningen af sagen. Det må ikke kunne betale sig at lægge hindringer i vejen til oplysning af en sag. Resultatet bliver let at, de vognmænd, der driver virksomheden på sunde konkurrencemæssige vilkår, med en overenskomst, kan blive udkonkurreret af virksomheder uden overenskomst. Det bør ikke kunne ske.

Kristelig Fagforening kunne ønske sig, at man gik længere ad den vej, og gav en klar hjemmel til korte tidsfrister, og at det blev nærmere vurderet hvilke hindringer, der kan være i en hurtig og effektiv sagsbehandling på området.

### **Provisionskørsel**

Kristelig Fagforening mener desuden, at lovgiver eksplicit bør tage stilling til provision og bonusordninger på området.

Forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006, art. 10 indeholder allerede regler herom. Disse regler gælder efter sin ordlyd alene køretøjer over 3500 kg., men kan efter Kristelig Fagforenings opfattelse, anvendes analogt i sammenlignelige kørselstyper. Særligt på flexkørselsområdet har dette givet anledning til mange problemer i praksis. Lovforslaget vil som det foreligger ikke løse disse uklarheder.

Flexkørsel er kendetegnet ved på den ene side at være rutekørsel, men på den anden side som udgangspunkt ved at foregå i biler under 3500 kg. Beskyttelseshensynet er det samme. Ingen ønsker trætte og pressede chauffører til at køre rundt i trafikken, uanset hvad de kører med. Dette er et trafiksikkerheds spørgsmål og følgelig et lovgivningsområde.

### **Sammenfatning:**

Retstilstanden før højesterets dom af 4. februar 2015 var ikke klar. En tilbagevenden løser ikke alle problemer. Ordlyden af §1 nr. 1, § 2 nr. 3, § 3, nr. 2. efterlader en uklarhed om, hvem der er de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark på disse områder?

Afklaringen er vigtig.

Den anderledes regulering af taxi giver afgrænsningsproblemer. Den manglende sikring af niveau findes utilstrækkeligt til at sikre sunde konkurrencevilkår og muligheden for kontrol bliver illusorisk når alle overenskomster inklusiv lokale bliver ligestillede.

Lovgiver bør tage eksplicit stilling til provision- og bonusordningers placering i erhvervstransport.

Trafikstyrelsen bør gives effektive redskaber til kontrol af at kørsel til stadighed sker i overensstemmelse med tilladelsesgrundlaget.

Venlig hilsen

Per Dyrholm  
Arbejdsmarkedskonsulent

Søren Fibiger Olesen  
formand



**Brancheorganisation  
for den danske  
vejgodstransport**

Lyren 1 . DK-6330 Padborg  
+45 7467 1233  
itd.dk . itd@itd.dk

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

**Sagsnr. TS20000-00065**

Padborg, 13. april 2015

ITD har med tak modtaget Trafikstyrelsens udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel, og lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

ITD har nedenfor samlet brancheorganisationens bemærkninger.

### **Om lovforslaget**

Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe det fornødne hjemmelsgrundlag for at kunne stille krav om, at indehavere af tilladelser til godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske arbejdsmarked.

Baggrunden for lovforslaget er, at Højesteret ved dom af 4. februar 2015 om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk.2, og taxilovens § 5, stk. 5, fastslog, at enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører levede op til bestemmelserne i buskørselsloven og i taxiloven om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

I høringsbrevet fastslår Trafikstyrelsen i forlængelse heraf, at bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ligesom forarbejderne til bestemmelserne ligner hinanden.

Det anføres herefter af Trafikstyrelsen, at der "ikke er grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk.3."

### **ITD's holdning**

Vi kan konstatere, at der er væsentlige og afgørende elementer i forslaget, som ITD stiller sig tvivlende overfor og derfor ikke umiddelbart kan støtte.

### **Hvad betyder "kollektive overenskomster"?**

Trafikstyrelsen, som er tilsynsførende myndighed og dermed i praksis håndhæver bestemmelsen i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter, har hidtil fortolket bestemmelsen således, at der skal være tale om en landsdækkende overenskomst. Det vil sige 3F's eller Krifas overenskomster (eller dertil sluttede aftaler inden for andre forbund).

Et såkaldt "Overenskomstnævn" blev etableret i 2013 for at håndhæve bestemmelsen over for bus- og godstransportvirksomheder, som ikke er medlem af arbejdsgiverforeningerne under DI eller DE. Nævnet består af en landsretsdommer og repræsentanter fra de to arbejdsgiverforeninger samt 3F. Konstruktionen blev kritiseret for at have elementer af organisationstvung i sig og for at være i modstrid med den normale danske fleksibilitet i forhold til arbejdsmarkedsaftaler.

Nævnte dom fra Højesteret 4. februar 2015 har sat alvorlige spørgsmålstejn ved Trafikstyrelsens hidtidige tolkning af, hvilke kollektive overenskomster, der kan anerkendes. Højesteret anerkendte her en lokal overenskomstaftale imellem en taxavognmand og hans ansatte. Aftalen var udformet uden de landsdækkende organisationers mellemkomst. Rettens præmis var, at det ikke tydeligt er skrevet i loven, at de kollektive overenskomster skal være landsdækkende.

Med lovforslaget ser det ud til, at der vil blive etableret en varig undtagelse fra den danske arbejdsmarkedsmodel i det danske vejtransporterhverv i mange år frem – uden nogen forudgående debat i erhvervet om eller analyse af det hensigtsmæssige heri.

En hjørnesten i den normale danske arbejdsmarkedsmodel er, at løn- og arbejdsvilkår fastsættes **uden indblanding** fra myndighedernes side. ITD støtter udtrykkeligt op om den normale danske arbejdsmarkedsmodel og om ordentlige løn- og ansættelsesvilkår på det danske arbejdsmarked.

ITD gør samtidig opmærksom på, at lovkrav om tilslutning til nogle få udvalgte overenskomstaftaler er et meget vidtgående og omfattende indgreb i virksomhedernes og medarbejdernes frie aftaleret inden for området. Det drejer sig ikke blot om løn, men også om pensionsforhold og almindelige ansættelsesforhold. Der er ikke blot tale om en lovpligtig mindsteløn, som det kendes fra en række andre EU-lande, men om en total regulering af aftaleforholdet imellem arbejdstagere og arbejdsgivere.

En sådan ordning er uden sidestykke – ikke bare i forhold til andre sektorer i dansk erhvervsliv – men også på europæisk plan. Spørgsmålet er, om en så vidtgående regulering er proportional med de effekter, der ønskes opnået med lovgivningen.

Begrundelsen for at indsætte bestemmelsen om overholdelse af kollektive overenskomster tilbage i 1973 var, at det ville styrke færdselssikkerheden, hvis vognmændene ikke skulle konkurrere på løn og alle tilsluttede sig overenskomsterne og de heri indeholdte definitioner på arbejdstider- og forhold.

Efter ITD's vurdering er spørgsmålet om færdselssikkerhed i dag **ikke** relevant i forhold til overenskomsterne. Siden 1973 er der fx vedtaget regler om arbejdstidsdirektiv, der håndhæves strengt. Der er vedtaget regler om lovpligtige hastighedsbegrænsere i lastbiler. Der er vedtaget nye regler om køre- og hviletid, herunder også om kontrollen heraf, og der er vedtaget regler om bedre uddannelse for chauffører i EU. Derudover skal færdselsloven jo overholdes, og også den lov er siden 1973 blevet moderniseret adskillige gange.

Hvis der skulle være en realitet i påstanden om en sammenhæng mellem færdselssikkerhed og overholdelse af overenskomster, så måtte vi drage den konklusion, at alle chauffører, der ikke får dansk overenskomstmæssig løn, alene på den baggrund er til fare for medtrafikanterne.

Ved at udvide sætningen "kollektive overenskomster" til præciseringen "kollektive overenskomster, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark" fratages virksomheder og medarbejdere reel aftalefrihed på løn- og ansættelsesforhold. En sådan aftalefrihed burde være en selvfølge.

Desuden er det efter vores opfattelse uklart, hvad "de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i



Danmark" dækker over. Det bliver reelt umuligt for andre end de bestående landsækkende organisationer at indgå overenskomster på det danske marked fremover.

#### **Den negative foreningsret respekteres ikke**

ITD er ikke bekendt med, at andre EU-lande har ophævet kollektive aftaler på transportområdet til lov. I Danmark er det alene på transportområdet, hvor der sker en sådan sammenblanding af arbejdsmarkedets parter område og lovgivningen. Resultatet heraf er, at der fra Trafikstyrelsens side bliver sanktioneret alene ud fra udtalelser fra arbejdsmarkedets parter.

ITD finder dette stridende mod den danske model og stridende mod den ret, man har som dansker og som dansk virksomhed til at deltage i en forening og den ret, der er til at stå uden for en forening. ITD mener ikke, at den negative foreningsret respekteres ved dette forslag.

Der er endvidere tale om en unødigt sammenblanding mellem statens og organisationernes interesser. Det er i ingens interesse, at staten delegerer politisk udøvelse til nogle få private organisationer.

#### **Konflikt med gældende EU-regler**

Udover det retssikkerhedsmæssige problem er det også spørgsmålet, hvorvidt den foreslåede bestemmelse er i **overensstemmelse med EU-lovgivningen**.

Bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår er i EU delegeret til de enkelte lande, men der er altid krav om proportionalitet. Juridiske EU-eksperter mener, at de danske bestemmelser om § 6, stk.3 anses for at være særdeles problematisk i forhold til EU-retten.

Med § 6 stk. 3 er nogle få overenskomster reelt ophøjet til lov. Det er arbejdsmarkedets parter, der har vedtaget protokollatet om det såkaldte Overenskomstnævn, som har udviklet sig til at være en vigtig rådgiver for Trafikstyrelsen.

Men det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er nogen til at varetage de interesser, som de virksomheder og ansatte har, der ønsker at stå uden for DA- og LO-familien. De eksisterende overenskomster og fortolkningen heraf indeholder flere elementer, som ITD anser som stridende mod EU-retten.

#### **Resultat: Tab af danske virksomheder og arbejdspladser**

Det fremgår af forslagets bilag, at forslaget vil medføre højere udgifter for de danske transportvirksomheder og dermed også for transportkøberne. Det betyder, at konkurrenceevnen for danske virksomheder vil blive svækket, da godstransport og logistik er en basisomkostning for alle virksomheder med en fysisk varemstilling.

Når det gælder danske transportvirksomheders muligheder for at deltage på det internationale transportmarked, er de foreslåede regler en direkte hindring. Her er effekten af de foreslåede bestemmelser, at virksomhederne udflytter køretøjerne, da virksomhederne for så vidt angår international transport er i direkte konkurrence med udenlandske lastbiler, som ikke er bundet til tilsvarende bestemmelser i deres hjemlande.

ITD står uforstående overfor, at det danske vejgodstransporterhverv skal konkurrere på ulige vilkår i EU's indre marked.

Kravet om danske landsdækkende overenskomster vil alt andet lige hindre den frie aftaleret, fordyre godstransporten og tvinge mange virksomheder til at flytte til udlandet.



Slutteligt skal ITD i øvrigt henvise til den verserende sag mod Transportministeriet vedr. godskørselslovens § 6, stk. 3, hvortil der henvises til de principielle og juridiske synspunkter heri.

\*\*\*

Vi stiller os gerne til rådighed for en diskussion og/eller for besvarelse af spørgsmål om indholdet af vores hørings svar.

Med venlig hilsen



Jacob Chr. Nielsen  
Adm. Direktør

ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport

