

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

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

København, den 28. april 2015  
J.nr. 32224/hkn

**Vedr.: TS20000-00065 Forslag til lov om godskørsel, lov om  
buskørsel og lov om taxikørsel**

Jeg fremsender hermed høringssvar på vegne af Brancheforeningen for Forretningslimousiner.

Brancheforeningen organiserer vognmænd, der udfører kørsel med limousiner for erhvervskunder. Brancheforeningen organiserer ikke vognmænd, der alene anvender limousiner til fest- og selskabskørsel. Brancheforeningen organiserer heller ikke vognmænd, der alene driver virksomhed inden for taxikørsel, offentlig servicetrafik (OST) og sygetransport.

Brancheforeningen ønsker, at denne del af branchens synspunkter tages med på råd ved behandlingen af lovforslaget, der *en bloc* vil omfatte erhvervsmæssig personbefordring. Jeg henviser til Transportministeriets brev af 21. april 2015.

**Lovforslaget og den gældende lovgivning**

Limousinekørsel har siden 1. januar 1998 være reguleret af Lov om taxikørsel m.v. (Lovbkg. nr. 107 af 30. januar 2013). Loven regulerer ud over taxikørsel også sygetransport og offentlig servicetrafik. Kundegrundlaget for disse former for kørsel er forskelligt. Og markedsvilkårene er forskellige.

KOCH /  
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6  
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00  
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken  
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk  
kochchristensen.dk

Torben Koch  
Jens Christensen  
John Kahlke  
Niels Gyde Poulsen  
Jacob Aaes  
Stine Gry Johannessen  
Henrik Karl Nielsen  
Kim Meurs-Gerken  
Martin Cumberland

Lov om taxikørsel m.v. § 5, stk. 5, har flg. ordlyd:

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

Ændringsforslaget vil efter ordlyden ændre dette på to punkter:

1. Begrebet "kollektive overenskomster" indskrænkes personelt til at vedrøre "kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark".
2. Begrebet "kollektive overenskomster" indskrænkes geografisk og forstås som kollektive overenskomster, der "gælder på hele det danske område."

Ændringen vil dermed både indebære en begrænsning af de virksomheder og organisationer, der kan indgå de kollektive overenskomster, der henvises til. Og den vil indebære en geografisk begrænsning, idet lokale overenskomster ikke længere er omfattet af loven.

#### **Højesterets dom af 4. februar 2015**

Høringsskrivelsen fra Trafikstyrelsen af 25. marts 2015 henviser til en Højesteretsdom af 4. februar 2015. Sagen vedrørte ikke limousinekørsel, men kørsel af offentlig servicetrafik. I den konkrete sag havde en vognmand anvendt først en lokal overenskomst fra Nordjylland indgået af Vognmandsforeningen NORTRA ("NORTRA overenskomsten"). Senere meldte vognmanden sig ind i Kristelig Arbejdsgiverforening og blev omfattet af denne organisations kollektive overenskomst med Kristelig Fagbevægelse ("Krifa-overenskomsten").

Lovforslaget kan efter ordlyd og kontekst kun læses 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. Dette vil komme til at gælde al erhvervsmæssig personbefordring.

Trafikudvalget bør afdække, om denne sproglige forståelse af lovforslaget er tilsigtet. Er det tilfældet, bør det tydeliggøres i enten lovtæst eller i udvalgsbetænkningen, så enhver fremtidig diskussion herom kan undgås og vognmændene fremadrettet kan se bort fra de nævnte overenskomster.

KOCH /  
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6  
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00  
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken  
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk  
kochchristensen.dk

Torben Koch  
Jens Christensen  
John Kahlke  
Niels Gyde Poulsen  
Jacob Aaes  
Stine Gry Johannessen  
Henrik Karl Nielsen  
Kim Meurs-Gerken  
Martin Cumberland

## Anvendelse af provisionsløn

I sagen, der blev afgjort ved Højesterets dom af 4. februar 2015, var det reelle tvistepunkt, at den omhandlede vognmand lønnede sine chauffører med ren provisionsløn og ikke med timeløn. Anvendelsen af provisionsløn var hjemlet ved et protokollat til Krifa-overenskomsten og ved NORTRA-overenskomsten. Provisionsløn er imidlertid ikke hjemlet ved de 2 landsdækkende overenskomster mellem Dansk Erhverv og Fagligt Fælles Forbund (3F) henholdsvis Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATAX) og 3F.

Hvis sigtet med lovforslaget er at forbyde anvendelse af provisionsløn inden for rammerne af taxiloven, bør det fremgå klart af lovteksten, så fremtidig diskussion undgås. Jeg bemærker dog, at aflønning med ren provisionsløn ikke er udbredt i limousinebranchen.

Derimod er det meget udbredt, at chauffører i limousinebranchen ansættes på freelancebasis, således at de udelukkende ansættes og lønnes, når der er arbejde for kunder. Hvis branchen efter en lovændring skal lønne efter de landsdækkende overenskomster, kan denne ansættelsesform ikke opretholdes. Jeg går ud fra, at Trafikudvalget er opmærksom på dette og giver det tilstrækkelig overvejelse. Hvis freelance ansættelse i limousinebranchen fremover skal være forbudt, bør dette gøres klart i selve lovteksten.

## Lokale overenskomster

En kollektiv overenskomst har altid kunnet indgås af en virksomhed selv, når blot forhandlingsmodparten var en kollektivitet af lønmodtagere. En virksomhedsoverenskomst dækker inden for transportbranchen ikke hele det danske område. Limousinetilladelserne er lokale og udstedet af den enkelte kommune.

Trafikudvalget bør afdække, om det vitterligt er hensigten, at en limousinevirksomhed ikke længere skal kunne efterleve taxilovens § 5, stk. 5, ved selv at indgå en virksomhedsoverenskomst.

Hvis det er hensigten, skal Trafikudvalget være opmærksom på, at man tvinger virksomhederne til at efterleve kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsgiverorganisationer, som virksomhederne ikke nødvendigvis er medlem af. Jeg går ud fra, at Trafikudvalget overvejer dette og tilkendegiver sin opfattelse af dette spørgsmål i udvalgsbetænkningen.

KOCH /  
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6  
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00  
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken  
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk  
kochchristensen.dk

Torben Koch  
Jens Christensen  
John Kahlke  
Niels Gyde Poulsen  
Jacob Aaes  
Stine Gry Johannessen  
Henrik Karl Nielsen  
Kim Meurs-Gerken  
Martin Cumberland

## Repræsentative lønmodtagerorganisationer

Det er ikke klart, hvad der menes med "mest repræsentative arbejds-markedsparter i Danmark". Brancheforeningen for Forretningslimousiner er ikke en arbejdsgiverforening, og dens medlemmer blander sig ikke i de ansattes valg af organisation.

Trafikudvalget bør afdække, om begrebet "repræsentative" retter sig mod den enkelte virksomhed og den enkelte indehaver af tilladelser. Er det tilfældet, skal Trafikudvalget forholde sig til, at arbejdsgiver ikke kan registrere de ansattes valg af faglig organisation. Det vil stride mod personoplysningslovens § 7, stk. 1.

Hvis begrebet "repræsentative" retter sig mod repræsentativiteten i hele landet, må Trafikudvalget forholde sig til, hvordan dette i praksis skal administreres. Den enkelte vognmand har naturligvis ingen mulighed for at verificere, hvorledes ansatte på landsplan overvejende organiserer sig. Forestiller Trafikudvalget sig, at Trafikstyrelsen og kommunerne som tilsynsmyndigheder kan vejlede om antallet af (repræsentative) kollektive overenskomster, som de ansatte skal lønnes efter ?

## Sæsonudsving

Kørelen med limousiner er præget af, at der året igennem er betydelige sæsonudsving og betydelige variationer i mængden af kørsel. En indtjening fra kørsel for kunder er en forudsætning for, at der er grundlag for at aflønne ansatte chauffører.

De landsdækkende kollektive overenskomster mellem 3F og Dansk Erhverv henholdsvis 3F og ATAX og den landsdækkende Krifa-overenskomst anvender for alle typer kørsel – dog vistnok undtaget taxikørsel og OST kørsel – en aflønningsform med fast timeløn. Overenskomsterne gælder året rundt. Trafikudvalget bør overveje, hvorledes man mener, at limousinevirksomheder året rundt skulle kunne aflønne deres ansatte chauffører med fast timeløn. Er dette vitterligt en tilsigtet konsekvens af lovforslaget, vil det betyde, at limousinevognmænd må opsiges deres ansatte i lavsæsonen og henvise dem til at oppebære dagpenge eller søge ansættelse andre steder. Jeg forventer, at Trafikudvalget overvejer dette aspekt af lovforslaget.

KOCH /  
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6  
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00  
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken  
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk  
kochchristensen.dk

Torben Koch  
Jens Christensen  
John Kahlke  
Niels Gyde Poulsen  
Jacob Aaes  
Stine Gry Johannessen  
Henrik Karl Nielsen  
Kim Meurs-Gerken  
Martin Cumberland

Min klient og jeg stiller os gerne til disposition for nærmere belysning af lovforslagets konsekvenser. Dette brev til tillige i kopi blive fremsendt til repræsentative ordførere for Folketingets partier.

Med venlig hilsen



Henrik Karl Nielsen  
hkn@kochchristensen.dk

KOCH /  
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6  
DK-1250 København K

T +45 33 15 08 00  
F +45 33 15 50 60

Handelsbanken  
0890 1062227

kc@kochchristensen.dk  
kochchristensen.dk

Torben Koch  
Jens Christensen  
John Kahlke  
Niels Gyde Poulsen  
Jacob Aaes  
Stine Gry Johannessen  
Henrik Karl Nielsen  
Kim Meurs-Gerken  
Martin Cumberland