

NOTAT

Dato 20. maj 2015  
J. nr. 2015-1286

**Høringsnotat**  
**vedrørende ændringsforslag 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 m.v.) – L 192**

**1. Indledning**

Transportministeriet v/Trafikstyrelsen har den 30. april 2015 sendt udkast til ændringsforslag 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. Ændringsforslaget har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 8. maj 2015.

Følgende organisationer m.v. kan uden bemærkninger tilslutte sig forslaget:

- Danske Regioner
- Dansk Transport og Logistik (DTL).

Transportministeriet v/Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- ATAX Arbejdsgiverforeningen for taxibranchen (ATAX)
- Brancheforeningen for Forretningslimousiner
- Dansk Arbejdsgiverforening (DA)
- Danske Busvognmænd
- DI
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD)
- Kristelig Fagbevægelse (Krifa)
- KL
- LO
- Taxa 4 x 35.



## **2. Bemærkninger**

ATAX bakker op om de foreslåede ændringer. Det er ATAX's opfattelse, at der med den foreslåede ændring vil ske en ligestilling af krav om overenskomstregering af løn- og ansættelsesvilkår for chauffører, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser i henhold til taxiloven.

3F og LO tilslutter sig ændringsforslaget, idet de finder, at ændringsforslaget imødekommer 3F's tidligere fremsatte bemærkninger og konkrete forslag.

Danske Busvognmænd støtter samtlige elementer i ændringsforslaget.

Danske Busvognmænd påpeger samtidig, at lovforslag L 192 og det fremsendte ændringsforslag fortsat forsømmer at forholde sig til en alvorlig konkurrence-mæssig og trafikikkerhedsmæssig problematik. I den offentlige servicetrafik, der tilrettelægges af trafikselskaberne, benyttes både busser og biler, der fungerer på grundlag af tilladelser til offentlig servicetrafik, og taxier. Dette foregår under samme betingelser uanset tilladelsestype, og chaufførerne har ikke på nogen måde mulighed for at påvirke sin egen indtjening eller tilrettelægge egne pauser, hvilket har været de gængse begrundelser for anvendelse af provisionsløn i taxibranchen. Når taxichauffører i flextrafikken aflønnes med provisionsløn indebærer det en overhængende risiko for, at chaufførerne påtager sig meget lange vagter med henblik på at opnå en tilfredsstillende aflønning til skade for færdselssikkerheden.

Danske Busvognmænd opfordrer derfor 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 taxiloven, 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.

DA, DI og ATL finder det afgørende, at lovforslagets bemærkninger kommer til at omfatte følgende formulering, som er anført i 3.2.2. i bemærkningerne til forslag fremsat den 17. april 2013 til lov om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v.:

”Det skal i øvrigt understreges, at det ikke er hensigten med lovforslaget at ændre på gældende praksis i forhold til organisationer, der i dag er aftaleberettigede og har en gyldig kollektiv overenskomst, og der tages således ikke med lovforslaget stilling til, hvem der på et givet ansættelsesområde skal anses for mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. På et givet ansættelsesområde vil der kunne være flere overenskomster, der må anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og det



vil bero på en konkret vurdering, hvem der i konkrete tilfælde kan betragtes som mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.”

Side 3/7

DA, DI og ATL finder det ligeledes afgørende, at kollektive overenskomster, som er landsdækkende i natur, men kun bliver anvendt i specifikke dele af landet, fortsat vil falde ind under definitionen af landsdækkende overenskomster.

KL anfører, at der kan være argumenter for at ligestille lønvilkårene for chauffører på tværs af vogntyper og dermed få et mere ensartet konkurrencegrundlag.

KL anfører endvidere, at kommunernes arbejde med at føre tilsyn formentligt bliver lidt lettere i dele af landet, i det omfang det fastsættes i bekendtgørelsesform, at én eller få kollektive overenskomster anerkendes som kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

Ændringen vil ifølge KL medføre flere høringer og risiko for påbud, som tager tid i kommunerne. Det er derfor vigtigt, at det i praksis bliver let for de kommunale sagsbehandlere at arbejde efter de nye regler.

KL bemærker endelig, at kommuner og regioner sandsynligvis vil betale lidt mere for persontransporten end i dag, såfremt tilsyn og kontrolforanstaltninger forøges som foreslået, da forbedrede lønvilkår sandsynligvis vil betyde højere udbudspriser.

Taxa 4x35 v/vognmand Palle Christensen finder, at den foreslåede ændring af taxiloven vil betyde, at de taxivirksomheder, der er medlem af en lokal arbejdsgiverforening, der har indgået en overenskomst med en lokal 3F afdeling eller med en anden sammenslutning af lønmodtagere, fremadrettet er bundet af en lovligt indgået overenskomst og forpligtet til også at følge en af de to repræsentative landsdækkende overenskomster (DI – 3F eller ATAX - 3F).

Taxi 4x35 foreslår, at man ændrer loven, så man skal følge løn- og arbejdsvilkår, der findes i overenskomster, der er repræsentative i det område tilladelsen gælder, og så på en eller anden måde sikre, at disse overenskomster reelt er repræsentative.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner anfører, at der er indgået landsdækkende kollektive overenskomster, der regulerer løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører kørsel i henhold til taxiloven. Brancheforening for Forretningslimousiner finder det imidlertid tvivlsomt, om disse kollektive overenskomster kan anses som kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.



Brancheforening for Forretningslimousiner forudsætter, at Folketinget forsynes med tilstrækkelige oplysninger om, hvilke kollektive overenskomster, der kan anses som indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område, således at Folketinget kan vurdere, om man ved lov vil påtvinge en hel branche at efterleve dem.

Brancheforening for Forretningslimousiner bemærker derudover, at tilrettelæggelsen af arbejdet i en limousinevirksomhed skal ske under hensyn til mængden af den kørsel, som rekvireres, og som svinger med kort varsel ikke blot fra uge til uge men også fra dag til dag. Brancheforening for Forretningslimousiner ser det på den baggrund som en mulighed at overlade spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår til arbejdsmarkedets parter.

Krifa kan ikke tilslutte sig lovforslaget i den nuværende form. Det anføres i den forbindelse, at det er afgørende for en virksomhed, at den kan forudse med rimelig klarhed, hvilke vilkår den som minimum skal give sine ansatte, og at disse vilkår er ens for alle. Forudsætningen for dette er, at reglerne er klare og gennemskuelige.

Krifa finder ikke, at ordlyden af ændringsforslaget fjerner uklarheden om, hvem der er de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark. Bemærkningerne til ændringsforslaget bidrager tværtimod yderligere til tvivlen.

Lovforslaget lægger ifølge Krifa op til, at det bliver overenskomstnævnet, som skal afgøre hvilke kollektive overenskomster, der kan anses som indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

Krifa anfører endvidere, at det må være formål at skabe øget klarhed over reglerne i branchen. Såfremt lovgiver vedtager en lov, hvor begrebet ”de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark” udgør et centralt omdrejningspunkt, er det ifølge Krifa meget uklogt, at begrebet ikke defineres af lovgiver.

ITD kan ikke støtte de foreslåede ændringer.

ITD anfører, at der med ændringsforslaget åbnes op for, at der reelt vil være forskelsbehandling i håndteringen af reglerne om chaufførers løn- og arbejdsvilkår mellem på den ene side gods- og busområdet og på den anden side taxiområdet.

ITD uddyber dette med, at der på gods- og busområdet altid vil være krav om overholdelse af de ”kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark,” mens der på taxiområdet indføres en særregel, hvorefter taxichaufførers løn- og arbejdsvilkår ikke i alle tilfælde reguleres af overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.



ITD anmoder derfor om svar på, hvorfor der skal være denne forskel, idet der ifølge ITD generelt lægges op til, at chauffører på de tre områder bør følge helt ens regler for så vidt angår overholdelsen af chaufførers løn- og arbejdsvilkår. ITD anmoder derfor om en forklaring på, hvorfor reglen i taxiloven ikke i stedet indføres på gods- og buskørselsområdet.

*Baggrunden for, at der er forskel på reglerne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører på henholdsvis gods-, bus- og taxiområdet er, at det efter Transportministeriets vurdering på nuværende tidspunkt er uafklaret, om der på området for taxitilladelser og området for limousinekørsel findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. På området for gods- og buskørsel samt sygetransport og offentlig servicetrafik findes der efter Transportministeriets vurdering på nuværende tidspunkt kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.*

*Derfor er ændringsforslaget udformet således, at der skabes hjemmel til, at såfremt der findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, skal den pågældende indehaver af en tilladelse efter taxiloven følge disse. Såfremt der ikke foreligger sådanne kollektive overenskomster, skal indehaveren af tilladelsen følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. den foreslåede ændring af § 5, stk. 6. Det betyder, at såfremt der ikke findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan indehaveren af en tilladelse efter taxiloven opfylde lovens krav ved at følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold.*

*Det er Transportministeriets vurdering, at ændringsforslaget på den måde sikrer, at i det omfang, der findes kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, skal indehaveren af en tilladelse følge disse, og i denne situation vil reglerne være ens på såvel gods-, bus- som taxiområdet.*

*Med den foreslåede ændring af § 12, stk. 1, i taxiloven skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.*

*Det vil således blive fastsat i bekendtgørelsesform hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette er med til at*



*sikre den fornødne klarhed om hvilke kollektive overenskomster, der lever op til kravene i den foreslåede bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 5.*

Side 6/7

*Transportministeren vil forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen 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, og som gælder på hele det danske område.*

*Når det er blevet fastsat hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil indholdet af disse kollektive overenskomster være tilgængelige via Trafikstyrelsens hjemmeside.*

*Ifølge lovforslagets § 4, stk. 2 er indehavere af tilladelser i henhold til lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v., som har indgået en kollektiv overenskomst før lovens ikrafttræden, der ikke anses som indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som ikke gælder på hele det danske område, omfattet af en overgangsordning, der indebærer, at pligten til at følge en kollektiv overenskomst, der anses som indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, først indtræder fra det tidspunkt, hvor den pågældende kollektive overenskomst udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber.*



## **Bilag 1**

ATAX Arbejdsgiverforening for taxibranchen  
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik  
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