



**Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport**

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

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Pr. e-mail: info@tbst.dk

Sags-ID: PRO-2016-00004

Sagsbehandler: JAM

Dato: 22. januar 2016

Sagsnr. TS20000-00075 - Høring om 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.)

ITD, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport har med tak modtaget ovennævnte høring og kvitterer for muligheden for at kommentere forslaget.

Om lovforslaget

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

Det er endvidere formålet med lovforslaget at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte sådan kørsel.

Hvad mener ITD

ITD støtter udtrykkeligt op om ordentlige løn- og arbejdsvilkår for chauffører på det danske arbejdsmarked. ITD støtter også den danske arbejdsmarkedsmodel, hvor der er tradition for, at der ikke lovgives på områder som fx løn- og arbejdsvilkår. Med godskørselslovens § 6, stk. 3 har man fra lovgivers side fraveget denne tradition ved at tillægge kollektive overenskomster på transport- og logistikområdet almenbindende virkning. I den henseende kan ITD henvise til den verserende sag mod Transport- og Bygningsministeriet vedrørende godskørselslovens § 6, stk. 3.

Ved at foreslå at det af godskørselslovens § 1, stk. 5 kommer til at fremgå, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, præciseres det, hvad der forstås ved en "kollektiv overenskomst". Der indsættes herved krav om, at chauffører ansat i en dansk transportvirksomhed, der har tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning, skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende.

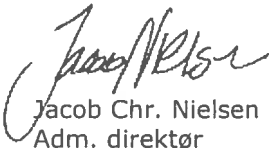
ITD støtter op omkring denne præcisering under den forudsætning, at der herved skabes frihed for alle arbejdsmarkedspartsorganisationer til at indgå landsdækkende overenskomster gældende for hele transport- og logistikbranchen. Herunder også organisationer uden for DA- og LO-familien.

ITD hilser det ligeledes velkommen, at man fra lovgivers side ikke har foretaget en indsnævring af hvilke arbejdsmarkedspartsorganisationer på henholdsvis arbejdsgiver- og arbejdstagersiden, der anses som værende den mest repræsentative part.

Det giver rum for et dynamisk og fleksibelt arbejdsmarked, når alle arbejdsmarkedspartsorganisationer får mulighed for at kunne indgå fleksible, gennemsikrede og tidssvarende overenskomster. Vi stiller os naturligvis til disposition for eventuel yderligere dialog hvis relevant.

Med venlig hilsen

ITD


Jacob Chr. Nielsen
Adm. direktør



Peter Maltesen

Fra: Henrik Beck <hbe@dasp.dk>
Sendt: 21. januar 2016 14:26
Til: ts Info
Emne: Sagsnr. TS20000-00075 - Høringssvar fra Danske Speditører om lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

Sagsnr. TS20000-00075 - Høring om 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.)

Danske Speditører takker for anledningen til igen at komme med bemærkninger om reguleringen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Som direktør Martin Aabak tidligere har givet udtryk for (jf. mail til Lis Caspersen 21. december 2015 kl. 16:38), er vi principielt modstander af, at lovgivningsmagten blander sig i overenskomstpørgsmål på arbejdsmarkedet.

Vi støtter den danske arbejdsmarkedsmodel, hvor der er tradition for, at der ikke lovgives på områder som fx løn- og arbejdsvilkår. Den slags skal efter vores opfattelse afgøres af arbejdsmarkedets parter. Sådan bør det også være på transport- og logistikområdet!

I den nuværende situation med en stabilt stigende transportefterspørgsel er der behov for overenskomstmæssig smidighed – og ikke det modsatte!

For at få et arbejdsmarked på transport- og logistikområdet, der er fleksibelt og dynamisk nok til at skabe optimal konkurrencekraft for transportkøberne i industrien – og bidrage til vækst og beskæftigelse til gavn for alle – vil arbejdsgiverne have brug for at få flere overenskomster at vælge imellem, og finde den, der passer bedst til den enkelte virksomhed.

Når det nu ser ud til, at vi næppe undgår lovgivning om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, glæder vi os i det mindste over, at man fra lovgivers side ikke vil foretage en indsnævring af, hvilke arbejdsmarkedspartsorganisationer på henholdsvis arbejdsgiver- og arbejdstagersiden, der anses for at være mest repræsentativ.

Med venlig hilsen



Henrik Beck
Politik- og kommunikationschef

Telefon: +45 3374 6249 - Mobil: +45 3176 2530
Mail: hbe@dasp.dk - Besøg www.dasp.dk - Tilmeld dig [Fragtmail](#)

Danske Speditører - Børsen - 1217 København K

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S.

Deres ref.: TS2010000-
00075

Vor ref.: 16-550102-001

Dato: 22.1.2016

Høringssvar til 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 m.v.)

DTL-Danske Vognmænd 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

Generelt er DTL meget positive overfor intentionerne i lovforslaget.

DTL 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.

Det er således Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området fra før Højesterets dom af 4. februar 2015, der skal lovfæstes.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at "Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved at fremsætte krav om, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område."

Nærværende lovforslag skal således sikre, at der udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke enhver kollektiv overenskomst på det pågældende område opfylder godskørselslovens krav, jf. Højesterets henvisning i dommen af 4. februar 2015 til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013. Lovforslaget skal sikre, at løn, hviletid m.v. forsat og fremadrettet

ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Efter DTL opfattelse skal niveauet for løn- og arbejdsvilkår for chauffører udfindes i indholdet af de kollektive overenskomster, der er indgået af de toneangivende arbejdsmarkedsparter.

Den oprindelige bestemmelse om overenskomstkraav blev indsat i godskørselsloven i lov nr. 293 af 23. maj 1973.

Lovens § 6, stk. 2, havde følgende ordlyd:

”Indehaveren af en tilladelse i henhold til § 3 skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

Af forarbejderne til § 6, stk. 2, Folketingstidende, 1972 – 1973, Tillæg A, spalte 5736 fremgår følgende:

”Det er ikke hensigten med bestemmelsen i stk. 2 om, at indehaveren af en tilladelse til vognmandskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i gældende kollektive overenskomster, at man ved lovgivning på transportområdet vil gribe ind i forholdet mellem arbejdsgiver og arbejder. Således vil en chauffør, der f.eks. måtte være underbetalt i forhold til kollektiv overenskomst, ikke med hjemmel i lovforslagets § 6, stk. 1 [der må skulle have stået stk. 2], kunne støtte et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren. Det er heller ikke hensigten at gøre indgreb i organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Sigtet med bestemmelsen er derimod at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår, ikke alene indenfor vognmandserhvervet, men også i forholdet mellem de enkelte transporterhverv, samt – for så vidt angår de kollektive overenskomster indeholdte regler om arbejds- og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden.” [DTLs kommentar i skarp parentes].

Kammeradvokaten har i et notat af 12. oktober 2005 udtalt sig om begrebet kollektive overenskomster i den dagældende godkørselslovs § 6, stk. 4, og buslovens § 18, stk. 3.

Kammeradvokaten anfører, at ”Det må på den baggrund antages, at henvisningen til løn- og arbejdsvilkår i de pågældende overenskomster skal forstås således, at arbejdsgiveren skal yde en løn, der gør det muligt for chaufføreren at skaffe sig en normal indtægt indenfor en normal arbejdsuge, uden at være fristet til at køre i strid med hviletidsreglerne. Men overenskomsten må nok heller ikke indeholde et præstationselement, f.eks. fast vederlag for gennemførelse af en lang transport, uanset hvor hurtig den gennemføres (akkordløn), hvilket vil være et incitament til at overtræde færdselsloven. Med andre ord må lønnen ikke bruges som et konkurrenceparameter for vognmændene.”

I forlængelse af forarbejderne til overenskomstkraavet i godkørselsloven fra 1973 og Kammeradvokatens notat fra 2005 om bestemmelsen, så finder DTL ikke, at de i lovforslaget foreslående formuleringer sikrer formålet i tilstrækkelig grad.

Dertil kommer, at Folketinget med lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i juni 2015 pålagde udenlandske chaufførvikarvirksomheder pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj, vogntog eller motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Lovændringen har endvidere den konsekvens, at bestemmelsen i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, også 6 vil komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved "kollektive overenskomster" forstås "kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område". En chauffør-vikarvirksomhed etableret på dansk område har tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, og skal derfor følge bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig af lønning af chauffører.

Af hensyn til konsistensen i lovgivningen og sammenhængen i de stillede krav til transportbranchen foreslår DTL derfor følgende formulering af § 1:

1. I § 1 indsættes som *stk. 5*:

"Stk. 5. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov landsdækkende kollektive overenskomster, der er indgået af de toneangivende arbejdsmarksparter på området i Danmark."

DTL foreslår derfor at følgende tilføjes i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser Til § 1, nr. 1:

"Sigtet med bestemmelsen er, at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen skal derfor forstås således, at tilladelsesindehaveren skal følge niveauet med hensyn til f.eks. løn, overarbejde, feriepenge og pension i landsdækkende kollektive overenskomster indgået af de toneangivende arbejdsmarkedsparter på området i Danmark.

Det er således ikke hensigten at gøre indgreb i organisationsfriheden på arbejdsmarkedet."

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm
Chefjurist

Peter Maltesen

Fra: Steen Bundgaard <steen@db-dk.dk>
Sendt: 22. januar 2016 14:39
Til: Peter Maltesen
Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

Danske Busvognmænd modtog den 18. januar udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel.

Vi skal i den anledning gøre opmærksom på, at efter vores opfattelse skabte Højesterets afgørelse 4. februar 2015 en meget uholdbar situation, hvor sunde konkurrencevilkår og færdselssikkerhed frygtedes at blive trådt under fode.

Det er derfor vores opfattelse, at det haster med at reetablere den retstilstand som trafikstyrelsen administrerede efter frem til 4.2.2015. Altså at arbejdsgivere på transportområdet har en forpligtelse til at følge overenskomster indgået i regi af DA-LO, KA-Krifa eller en tilsvarende danske arbejdsmarkedsparter og at der er tale om landsdækkende overenskomster.

Vi støtter denne nye formulering idet vi har forstået, at der er opstået tvivl om, hvorvidt ordlyden i L192 og det identiske nu genfremsatte L72 opfylder dette.

Vi vil samtidig understrege, at vi mener det er væsentligt at der i det videre arbejde fra starten foretages en meget nøje analyse af denne tekst af såvel transport- og bygningsministeriets – og justitsministeriets lovkontorer. Ikke mindst på baggrund af, at det er en afgørelse i Højesteret, der danner grundlag for hele lovfremsettelsen.

Med venlig hilsen / Best regards

Steen Bundgaard

Adm.dir/CEO

Danske Busvognmænd / Danish Bus and Coach Owners Association

Vesterbrogade 10, 3.

DK-1620 København V

Tel: +45 7022 7099

Mobil: +45 2689 9565

Fax: +45 7022 1099

E-mail: steen@db-dk.dk

Home Page: www.db-dk.dk



Fra: Danske Busvognmænd

Sendt: 18. januar 2016 10:35

Til: Steen Bundgaard; Lasse Repsholt

Emne: VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

info@tbst.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København, den 22. januar 2016
J.nr. 32392/hkn

Vedr.: TS20000-00075 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 m.v.)

Jeg afgiver høringssvar på vegne af Brancheforeningen for Forretningslimousiner.

Indledningsvis bemærker jeg, at høringsbrevet udsendes den 15. januar 2016 og med høringsfrist til d.d. Det er en høringsfrist på en uge. Henset til lovforslagets indhold, der kan have vidtgående økonomiske konsekvenser for erhvervet, er der tale om en ganske uacceptabel frist.

Jeg har på vegne af Brancheforeningen af Forretningslimousiner afgivet høringssvar vedrørende den tidligere regerings lovforslag den 28. april 2015 og 5. maj 2015. Disse vedlægges, og jeg forventer at de indgår i det videre arbejde med sagen, såfremt udkastet skulle føre til fremsættelse af et lovforslag.

Baggrunden for lovforslaget

Lovforslaget er et markant skred i forhold til den tidligere retstilstand. Høringsbrevet redegør ikke for årsagerne hertil. Den daværende transportminister Flemming Hansen svarede på Folketingets Trafikudvalgs spørgsmål nr. 7 den 28. november 2006, at han ikke havde planer om at

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Annæ Plads 6
DK-1250 København K

T: +45 3315 08 00
F: +45 3315 90 80

Handelsbank
1880 1062227

KVR 15 70 15 04

KochChristensen@adv
KochChristensen@adv

Torben Koch

Jens Christensen

Jens Kærke

Mette Gyde Poulsen

Jacob Aagaard

Stine Gry Johnsen

Hendrik Karlsen

Kim Mouridsen

ændre loven. Ministeren henviste til hensynet til organisationsfriheden på arbejdsmarkedet. Kopi af svaret vedlægges. Det kunne have været hensigtsmæssigt, at høringsbrevet redegjorde for årsagen til, at det nu findes nødvendigt at lovgive med det anførte indhold.

Tidligere har Trafikministerens (Transportministerens) holdning været, at de bestemmelser, der nu foreslås ændret, har givet de erhvervsdrivende fuld frihed til at vælge mellem relevante kollektive overenskomster. Jeg henviser til Trafikministerens svar af 13. januar 1999 på spørgsmål 32 fra Folketingets Trafikudvalg, som vedlægges. Trafikministerens besvarelse er udtryk for samme retstilstand, som blev fastslået af Højesteret ved dommen af 4. februar 2015 (*Ugeskrift for Retsvæsen 2015.1509 H*). Det havde været ønskeligt, at høringsbrevet redegjorde for årsagen til, at der nu lægges op til lovgivning med andet indhold end det, som tidligere ministre har tilsluttet sig.

Geografiske begrænsninger

Høringsbrevet redegør ikke for årsagen til, at muligheden for at anvende lokale kollektive overenskomster forbydes i transporterhvervene. Et sådant lovindgreb i overenskomsternes geografi er også en afvigelse fra det, der kendes fra anden lovgivning. Tilladelser til limousinekørsel meddeles af kommunen, jf. Lov om taxikørsel § 2, stk. 1. Tilladelser til limousinekørsel har derfor samme geografiske kommunale forankring som tilladelser til taxikørsel.

Landsdækkende kollektive overenskomster

Lovforslaget oplyser, at der på "nuværende tidspunkt" er indgået overenskomster mellem 3F og "en række arbejdsgiverorganisationer" samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

Jeg kan oplyse, at de nævnte 3F overenskomster er indgået med ATAX – Arbejdsgiverforeningen for Taxabranche, DI Overenskomst (ATD) og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening. Inden specifikke overenskomster indskrives i lovforarbejder forventer jeg, at Trafik- og Bane styrelsen noje analyserer deres indhold. Overenskomsterne er frit tilgængelige på internettet. Særligt må jeg henlede opmærksomheden på, at overenskomsterne i vidt omfang hjemler brug af provisionsløn til chauffører på vogne med tilladelser til taxikørsel. Dette følger eksplicit af ATAX-overenskomstens § 5, stk. 1.

KOCH /
CHRISTENSEN

Advokatfirma

Sankt Anne Plads 6
DK-1250 København K

T: +45 33 15 00 00
F: +45 33 15 50 00

Håndtysbani 11
0290 1062227

CVR: 14 70 15 04

www.kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

Torbjörn Koch

Jens Christensen

John Wänke

Wesleye Poulsen

Jacob Aaeb

Stine Lily Johansen

Hanne Kar Nielsen

Kim Mogens Eriksen

Særligt for så vidt angår overenskomsten mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagforening fremgår det af et protokollat af 8. december 2014, at OST-kørsel kan lønnes med provisionsløn. Kopi vedlægges.

Det er helt uklart, om disse forhold søges lovfæstet med lovforslaget. Min klient og jeg kan ikke se, hvilke overvejelser, Styrelsen har gjort sig herom herunder hvilken betydning, Styrelsen mener, at en sådan lovfæstelse af branchefremmede overenskomster vil kunne få for limousinebranchen. Jeg forventer, at Styrelsen sætter sig ind i disse overenskomstmæssige forhold. Indtil det er sket, er det direkte uforsvarligt at udarbejde et lovforslag.

Limousinebranchen

Min klient ønsker ikke at blive inddraget i de fagpolitiske forviklinger, som visse organisationer og partier har skabt efter Højesterets dom af 4. februar 2015. Dommen vedrører OST-kørsel. Limousinekørsel har aldrig givet anledning til tilsvarende sager eller tvister.

Limousinekørsel er stærkt sæsonbetonet. Der er måneder, hvor omsætningen er ringe og ligger på et niveau på 25 % i forhold til måneder, hvor omsætningen er bedst. En timeløn, der anvendes året rundt, kan ganske enkelt ikke anvendes. Det er utvivlsomt forklaringen på, at ingen eller få vognmænd med limousinetilladelser er medlem af de arbejdsgiverorganisationer, der har indgået de nævnte kollektive overenskomster. Hvis det bliver et lovkrav at min klients medlemmer skal efterleve en af disse overenskomster, vil der ved lov blive påtvunget branchen efterlevelse af standarder, der er aftalt mellem aktører, der ikke har nogen indsigt i eller reel repræsentation af limousinebranchen.

Det ville naturligvis være en mulighed, at limousinebranchen indgik i forhandlinger om kollektive overenskomster, der var specielt møntet på denne branche. Jeg vil dog understrege, at lovforslaget direkte modarbejder et sådant tiltag, hvis det bliver et lovkrav, at kun landsdækkende kollektive overenskomster kan følges. Det vil forhindre lokale tiltag.

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 106227

CVR 13 70 15 04

kk@kochchristensen.dk
kochchristensen.dk

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



Trafik- og Byggestyrelsen

- sendt på mail til: info@tbst.dk

Høring om forslag til lov om ændring af lov om godskørsel m.v. - deres sagsnr.: TS20000-00075

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har følgende bemærkninger til lovforslaget:

22. januar 2016
MSK

Den tidligere regering udsendte i marts 2015 et lignende lovforslag om ændring af gods-, bus- og taxilovene med henblik på at genskabe retsstillingen før Højesterets dom af 4. februar 2015 i NORTRA-sagen.

Dok ID: 74773

DA tilkendegav den gang, at man henset til traditionen på området ikke havde bemærkninger til, at man justerede loven, så den harmonerede med den hidtidige praksis på området.

Præmisserne for DA's støtte til lovforslaget fra marts 2015 var, at det daværende lovforslag efter DA's opfattelse indførte et tilstrækkeligt klart lovmæssigt grundlag for at genetablere Trafikstyrelsens praksis, som den så ud før Højesterets dom af 4. februar 2015 (Nortra-dommen) i fortolkningen af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2 og taxilovens § 5, stk. 5.

Denne praksis indebar:

- 1) at tilladelseshaveren ikke har pligt til at indgå en kollektiv aftale om løn- og arbejdsvilkår eller en pligt til at indgå en aftale med en bestemt fagforening.
- 2) at der ved udtrykket "pågældende kollektive overenskomster" er henvist til de overenskomster, der afspejler det niveau, der generelt er i branchen.
- 3) at de overenskomster, der på nuværende tidspunkt er indgået imellem 3F Transport og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse anses for at være de overenskomster, som sætter niveauet tilladelseshavere skal leve op til for at opfylde kravene i ovennævnte bestemmelser.
- 4) at overenskomster, der er indgået på DA/LO-området, og som dækker chaufførarbejde for fremmed regning, danner grundlag for godskørselstilladelser uden yderligere prøvelse i det omfang det hidtil har været praktiseret.

Ovenstående fremgår af beskrivelsen af gældende ret i både det nuværende og det tidligere fremsatte lovforslag samt af notat fra Kammeradvokaten til den daværende Færdselsstyrelse af 12. oktober 2005 "Begrebet kollektive overenskomster i godskørselslovens § 6, stk. 4, og buslovens § 18, stk. 3."

DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Vester Voldgade 113
DK-1790 København V

Tlf. 33 38 90 00
www.da.dk

CVR 16834017
E-mail da@da.dk

DA mener, i lighed med tidligere, at lovforslaget skal tilvejebringe et tilstrækkeligt klart og sikkert grundlag for at genetablere Trafikstyrelsens praksis, som den var forud for Højesterets dom af 4. februar 2015. Det gælder, uanset om drøftelserne tager udgangspunkt i det foreliggende eller det tidligere fremsatte lovforslag.

Det nuværende udkast til lovforslag af 15. januar 2016 tilvejebringer efter DA's opfattelse det nødvendige sikre grundlag for så vidt angår ovenstående punkt 1 og punkt 4.

Derimod etablerer lovforslaget ikke et tilstrækkeligt sikkert og klart grundlag for at genetablere den hidtidige praksis for så vidt angår ovenstående punkt 2 og punkt 3.

Forslagets formulering om "kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område" er set i sammenhæng med bemærkningerne til lovforslaget ikke tilstrækkelig klar. Derfor lever lovforslaget efter DA's opfattelse ikke op til sit erklærede formål om at indføre en præciseret lovhjemmel.

DA vil derfor foreslå, at lovforslagets bemærkninger udbygges og præciseres, så det klart fremgår, at formålet med lovforslaget er at etablere et grundlag for, at Trafikstyrelsen kan genetablere sin praksis, som den så ud forud for Højesterets dom af 4. februar 2015.

Det kan for eksempel ske ved at skrive eksplicit i lovens bemærkninger, at man ved udtrykket "kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område" mener landsdækkende kollektive overenskomster, der afspejler det niveau, som generelt er i branchen, og præcisere, at disse på nuværende tidspunkt omfatter overenskomster indgået af 3F Transport og en række arbejdsgiverforeninger, herunder DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

Angående ændringsforslaget til taxilovens § 12 finder DA desuden, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, der giver transport- og bygningsministeren hjemmel til at fastsætte regler for, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedets parter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, bryder med den danske model for arbejdsmarkedet, hvor det er parterne selv og i sidste ende domstolene eller Arbejdsretten, der tager stilling hertil.

Hvis man ønsker at give de relevante myndigheder et indledende grundlag at administrere de nye bestemmelser i taxiloven på, bør dette ske på en måde, der ikke bryder med dette grundlæggende princip i den danske model. Derudover bør det sikres, at der er en klar adgang til at få prøvet vurderingen af, om en kollektiv overenskomst lever op til kravene ved domstolene eller i Arbejdsretten.

DA lægger vægt på, at der bliver skabt en klar retstilstand og en løsning, som nyder bred politisk opbakning med henblik på at skabe et fast fundament for transporterhvervene.



Side 3

Med venlig hilsen
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING

Martin Steen Kabongo

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sendt pr. e-mail til info@tbst.dk

22. januar 2016

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af godkørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.- Deres sagsnr. TS20000-00075

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

Vi skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at vi betragter Transportoverenskomsten mellem DTLs arbejdsgiverforening og 3F Transportgruppen som en af de overenskomster, der i henhold til Dansk Arbejdsgiverforenings høringssvar sætter niveauet, som tilladelseshaver skal leve op til for at opfylde kravene i godskørselsloven, ligesom TA-overenskomsten tilsvarende er det inden for dennes dækningsområde.

Med venlig hilsen



Lars Overgaard
Chefkonsulent

MSM/LOV
lov@danskerhverv.dk

Side 1/1

Vores ref.: SAG-2015-01210

551791



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@tbst.dk

Vanløse 21. januar 2016
J.nr. 2016-006

Sagsnr. TS20000-00075 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 overenskomst-nævnets kompetence)

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

Til "Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser"

Til § 1

Vi vil anbefale, at det af forarbejderne kommer til at fremgå, at en landsdækkende overenskomst bør have et indhold, der normativt svarer til indholdet af øvrige landsdækkende overenskomster.

Vi finder, at der i vurderingen af, hvorvidt en overenskomst kan betragtes som landsdækkende bør indgå elementer som, hvem er parterne, kan de påberåbe sig at være repræsentative på hele det danske område, indeholder overenskomsten bestemmelser, der i sin helhed gør, at den stemmer overens med normerne på det danske arbejdsmarked.

Til § 2 og § 3

Det bør fremgå at lovforslagets bemærkninger, at de foreslåede ændringer indebærer, at man ikke kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold, men at lovforslaget indebærer et normativt bundniveau svarende til kollektive overenskomster, der gælder på hele det danske område.

Med henblik på at kunne sikre sunde, fair og rimelige konkurrencevilkår finder vi det som et nødvendigt tiltag at indføre hjemmel til at indhente dokumentation og i den forbindelse udstede tvangsbøder.

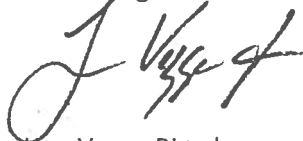
Endelig finder vi, at ATAX som den største overenskomstpart på taxi og OST området bør have sæde i overenskomststudvalget når dette skal beskæftige sig med disse tilladelsesområder.

Generelt opfatter vi lovforslaget som et positivt og konstruktivt tiltag, der kan være med til at sikre en sund konkurrence og samtidig være med til at højne trafiksikkerheden.

Herudover finder vi det positivt, at forslaget kan være med til at skabe ordnede forhold på persontransportområdet, der svarer til det øvrige danske arbejdsmarked.

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

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck

Direktør

jvb@atax.dk

Mobil 22 22 22 03

Emne: VS: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

Fra: poul.christensen@3f.dk [<mailto:poul.christensen@3f.dk>]

Sendt: 21. januar 2016 16:25

Til: ts Info

Cc: joergen.aarestrup@3f.dk; allan.andersen@3f.dk; hans.graversen@3f.dk; ejoe@lo.dk

Emne: SV: Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.



Trafik- og Byggestyrelsen

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

Høringssvar fra 3F

Der henvises til sagsnr. TS20000-00075.

3F finder det positivt

- at lovforslaget har til formål at tilvejebringe en præciseret lovhjemmel, der kan udgøre et sikkert retsligt grundlag for, at den relevante myndighed kan udfinde et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes
- at lovforslaget tilsigter at udvide Overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte overholdelse af løn og arbejdsvilkår og chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig service trafik.

For 3F er det afgørende, der tilvejebringes et sikkert retsgrundlag for den relevante myndighed (p.t. Trafik- og Byggestyrelsen) for at kræve, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig service trafik skal følge bestemmelser om løn og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i branchens kollektive overenskomster.

Som mange andre antog 3F, at der var et sådant sikkert retsgrundlag på området, indtil Højesteret med dommen af 4. februar 2015 afgjorde, at dette ikke var tilfældet.

3F finder det som nævnt positivt, at lovforslaget klart tilsigter at tilvejebringe et sådant sikkert retsgrundlag.

Men vi vurderer, at de foreslåede formuleringer er utilstrækkelige, set i forhold til dette klare formål.

Derfor følgende bemærkninger og forslag:

1. I lovforslaget anvendes flere gange formuleringen "*.....de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark.....*".

3F vurderer, at betegnelsen "*arbejdsmarkedsparter i Danmark*" er for diffus, og dermed ikke tilvejebringer det tilsigtede sikre retsgrundlag.

Umiddelbart vil formuleringen formentlig blive opfattet som dækkende for arbejdsgivere og lønmodtagere på et vist organisationsniveau. Men 3F vurderer, at formuleringen er alt for åben, og at den vil indebære, at også en lokal personaleforening eller enkeltarbejdsgiver, der forhandler en kollektiv overenskomst, med rette vil kunne påberåbe sig at være "arbejdsmarkedspart i Danmark"?

Sagen som Højesteret afgjorde med dommen af 4. februar 2015 drejede sig om en aftale, der var indgået af to lokale parter, "Vognmandsforeningen NORTRA" og "Chaufførforeningen NORTRA". 3F finder det afgørende, at der tilvejebringes et tilstrækkeligt sikkert retsgrundlag, der udelukker overenskomster af denne art fra at kunne accepteres i forbindelse med vurderingen af, om en virksomhed følger en relevant overenskomst.

Herudover tvivler 3F på, om betegnelsen "arbejdsmarkedsparter i Danmark" tilvejebringer det fornødne sikre retsgrundlag for at afvise kollektive overenskomster indgået af parter uden for transportbranchen indeholdende løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som ikke matcher branchens generelle niveau.

For 3F er det afgørende, at lovændringen tilvejebringer et tilstrækkelig sikkert retsgrundlag på området. For os at se forudsætter det, at det i lovgivningen med den nødvendige klarhed fremgår, at de pågældende parter skal være repræsentative for transportbranchen på landsplan.

Et sådant sikkert retsgrundlag kan efter 3F's vurdering opnås ved at formuleringen "arbejdsmarkedsparter i Danmark" erstattes af formuleringen "de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i DK, og som gælder på hele det danske område".

2. En anden problemstilling knytter sig til lovforslagets formulering "*.....som gælder på hele det danske område*".

To lokale "arbejdsmarkedsparter i Danmark" kan i en kollektiv overenskomst aftale, at overenskomsten skal have gyldighed for hele Danmark. Spørgsmålet er, om ikke en sådan formulering i en lokal aftale vil være tilstrækkelig til, at den med rette kan påberåbes anerkendt som landsdækkende i henhold til den foreslåede lovgivning, uanset at den eventuelt underminerer de allerede etablerede landsdækkende standarder i branchen med hensyn til løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne?

Derfor bør det af lovgivningen klart fremgå, at en (lokal) aftale ikke uden videre skal anerkendes som landsdækkende, blot fordi den påberåber sig dette.

3F vurderer, at et sikkert retsligt grundlag også i denne henseende forudsætter formuleringen "*de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i DK, og som gælder på hele det danske område*".

Herudover henvises til LO's hørings svar, som 3F tilslutter sig.

Venlig hilsen

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

Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

4420

Kristelig Fagbevægelse
Kløkhøjen 4
8200 Aarhus N

Tlf. 8911 2233
Fax 7227 7200

pol.sekr@krifa.dk
krifa.dk

21. januar 2016
4400/459-6300/2002-2529
ROW

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

Høringsvar vedr. forslag til lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

Sags nr. TS20000-00075

Krifa har modtaget ovennævnte lovforslag i høring
Vi er overordnet tilfreds med den ændrede udformning.

Krifa skal dog opfordre til at lovgivningen tager endelig stilling til spørgsmålet om flexkørsel i biler med OST-tilladelser på provision.
Som vi forstår forslaget agter trafikstyrelsen at vende tilbage til den oprindelige retstilstand hvor man fortolkede reglerne således, at flexkørsel i biler med OST-tilladelser ikke kunne ske på provision. Trafikstyrelsen fortolkede de nugældende regler således at vognmanden skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.
I de nye regler anføres der alene, at man skal følge niveauet i de landsdækkende overenskomster. Hvis det der menes er, at der er givet hjemmel til at udfinde et generelt niveau skal vi opfordre til at dette skrives eksplicit.


I dag findes der forskellige reguleringer i overenskomsterne. Udfordringen er flexkørsel i biler med OST-tilladelsers særlige placering som rutekørsel i små biler (biler under 3500 kg).

Skal man her anvende analogien til taxikørsel der ikke er rutekørsel, men som foregår i små biler og hvor hovedreglen er provisionskørsel?

Eller skal man anvende analogien fra busloven som er rutekørsel men i store biler og hvor provisionskørsel er forbudt jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport art 10?

Det vil gøre det hele meget klarere hvis man fra lovgivers side regulerede dette hyppigt diskuterede område, og forebygger at der rejses endnu en sag.

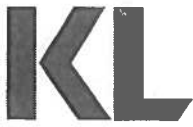
Venlig hilsen


Søren Fibiger Olesen
formand

Per Dyrholm
arbejdsmarkedskonsulent

Kristelig Fagbevægelse er en
fællesbenævnelse for:

Kristelig Fagforening
og Kristelig A-kasse



Høringssvar vedr. ændret lov om godskørsel, love om buskørsel og lov om taxikørsel mv.

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)

KL er generelt positivt indstillet overfor forslaget, og vi ser frem til, at reglerne bliver klarere og lette at administrere efter end i dag. 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.

På grund af den korte høringsfrist tages forbehold for den efterfølgende politiske behandling af sagen.

Med venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

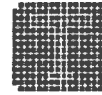
Dato: 22. januar 2016

Sags ID: SAG-2015-01151
Dok. ID: 2146105

E-mail: CRO@kl.dk
Direkte: 3370 3861

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 1



Fremsendt pr. mail 22.01.2016

til info@tbst.dk

Sagsnummer TS20000-00075

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

Høringssvar

21. januar 2016

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

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

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 trafikssikkerhed og en professionel service i transportløsningerne.

Trafikselskaberne finder det positivt, at Transportministeren, på baggrund af Højesterets afgørelse i Notra-sagen, stiller forslag om at give eksplicit hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området – herunder ved en udvidelse af overenskomstnævnets virksomhed

Trafikselskaberne finder det positivt, at:

- Forslaget indfører hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området fra før Notra-dommen.
- Forskelsbehandlingen af forskellige tilladelsestyper fjernes, således at arbejdsmiljø mm ikke bliver en konkurrenceparameter.
- Der via bekendtgørelse kan skabes klarhed om, hvilke kollektive overenskomster der anses for gældende.

- Lovforslaget lægger op til at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte erhvervsmæssig personbefordring i personvogne.

Vedr. 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, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område." (§ 5, stk. 5)

Det fremgår af lovforslaget (§ 5a), at indehaveren af en tilladelse efter påbud fra tilladelsesudsteder skal indsende dokumentation for, at indehaveren følger bestemmelserne i gældende overenskomster. Tilladelsesudsteder vil herefter bede om overenskomstparternes vurdering af, om indehaveren følger bestemmelserne. Om en eller begge af overenskomstparterne udtaler, at bestemmelserne ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet. Om der ikke indsendes dokumentation kan idømmes ugentlige tvangsbøder, der ifølge bemærkningerne er på ca. 10.000 kr., men kan være højere, så indehavere af mange tilladelser får et reelt incitament til at indsende dokumentationen

Trafikselskaberne bakker op om ovenstående og finder, at en effektiv indsats mod social dumping ikke begrænser sig til udstedelse af bevilling, men også til en efterfølgende ensartet og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår.

En udvidelse af tilsynsmyndigheden bør i videst muligt omfang sikre:

- Ensartet 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 trafikelskaberne 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 via tilsynsmyndighedens mulighed for at tildele ugentlige tvangsbøder eller ultimativt tilbagekalde tilladelser.

Overgangsbestemmelse

Det kan overvejes, om der – som ved den tidligere fremsættelse af lovforslaget (§4, stk. 2 og 3) – skal indføres en overgangsbestemmelse. Baggrunden er, at der kan være tilladelsesindehavere, der har indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til de kollektive landsdækkende overenskomster.

Trafikselskaberne i Danmark stiller gerne vores viden på området til rådighed for det fortsatte arbejde med denne lovændring såvel som for den påtænkte revision af taxilovgivningen.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Trafikselskaberne i Danmark

Svar til Hørring

Sags TS 20000-00075

Vi er i branchen i fuld gang med at drøfte en ny kommende taxi lovgivning som skal effektueres allerede i foråret 2017.

Derfor finde vi det meget svært med denne hørring da vi på nuværende tidspunkt ikke ved hvem der fremover skal være myndigheden på Taxi området og dermed kontrollant på evt. nye overenskomster.

Vi vil dog gerne opfordre til at en ny lovgivning først udrulles så den tager højde for at vognmænd ikke bliver låste i kørende udbud men får muligheden for at korrigere for evt. nye krav inden man deltager i nye udbud.

Vi har i Taxi branchen i den sidste tid kun været udsat for væsentlig økonomiske ændringer i den negative retning så derfor også en opfordring til at en evt. lovændring på ingen måder bliver økonomisk forringende for den enkelte vognmand.

M.v.h.

Økonomisk Forening for Persontransport

Næstformand

Kim Olsen.