

NOTAT

Dato 18. februar 2016
J. nr. 2015-3884

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. (Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.) (L118)

1. Indledning

Transport- og Bygningsministeriet v/Trafik- og Byggestyrelsen har den 15. januar 2016 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Lovforslaget har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 22. januar 2016.

Transport- og Bygningsministeriet v/Trafik- og Byggestyrelsen har modtaget høringssvar fra:

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

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Transport- og Bygningsministeriet kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.



2. Generelt

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 f.eks. løn- og arbejdsvilkår. Med godskørselslovens § 6, stk. 3, har man 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.

Danske Speditører er principielt modstander af, at lovgivningsmagten blander sig i overenskomstspørgsmål på arbejdsmarkedet. Foreningen støtter den danske arbejdsmarkedsmodel, hvor der er tradition for, at der ikke lovgives på områder som f.eks. løn- og arbejdsvilkår. Den slags skal efter foreningens opfattelse afgøres af arbejdsmarkedets parter, også på transport- og logistikområdet. I den nuværende situation med en stabilt stigende transportefterspørgsel er der behov for overenskomstmæssig smidighed. Når man næppe kan undgå lovgivning om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, glæder foreningen sig over, at man fra lovgivers side ikke vil foretage en indsnævring af, hvilke arbejdsmarkedspartsorganisationer på henholdsvis arbejds- og arbejdstagersiden, der anses for at være repræsentative.

DTL er generelt meget positiv over for intensionerne 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 godskørselslovens § 6, stk. 3. DTL mener derfor, at Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området fra før Højesterets dom bør lovfæstes.

Lovforslaget skal efter DTL's opfattelse 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. Lovforslaget skal dermed sikre, at løn, hviletid m.v. fortsat og fremadrettet ikke bliver konkurrenceparametre til skade for erhvervet og for færdselssikkerheden.

Danske Busvognmænd finder, at det haster med at reetablere den retstilstand, som Trafik- og Byggestyrelsen administrerede efter frem til Højesterets dom, hvorefter arbejdsgivere på transportområdet havde en forpligtelse til at følge overenskomster indgået i regi af DA-LO, KA-Krifa eller en tilsvarende dansk arbejdsmarkedspart, og at der er tale om landsdækkende overenskomster.

DA finder, at lovforslaget skal tilvejebringe et tilstrækkeligt klart og sikkert grundlag for at genetablere Trafik- og Byggestyrelsens praksis, som den var forud for Højesterets dom af 4. februar 2015.



Udkastet tilvejebringer efter DA's opfattelse det nødvendige grundlag vedrørende det forhold, at en tilladelsesindehaver 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, og det forhold, 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.

Derimod etablerer udkastet efter DA's opfattelse ikke et tilstrækkeligt og klart grundlag for at genetablere den hidtidige praksis, hvorefter der ved udtrykket "pågældende kollektive overenskomster" er henvist til de overenskomster, som afspejler det niveau, der er generelt i branchen, og hvorefter overenskomster, der på nuværende tidspunkt er indgået mellem 3F Transport og en række arbejdsgiverforeninger samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse anses for at være de overenskomster, der sætter niveauet, som tilladelsesindehavere skal leve op til for at opfylde kravene i de tre love.

Indenfor DA/LO-området er der i dag en række virksomheder, der i henhold til mangeårig praksis har ansøgt om og uden yderligere prøvelse opnået godskørselstilladelser på baggrund af kollektive overenskomster, som dækker chaufførarbejde, uden at disse overenskomster overordnet set er egentlige chauffør-overenskomster. Disse virksomheder har ofte en kerneforretning, der ikke er godskørsel for fremmed regning, som dette er defineret i godskørselsloven, men som udfører sådan kørsel i et vist omfang og har derfor godskørselstilladelser.

Det er efter DA's opfattelse vigtigt, at det fremsatte lovforslag også for disse virksomheder sikrer en tilstrækkelig klar og sikker hjemmel til at genoptage den mangeårige hidtidige praksis for tildeling og fornyelse af tilladelser uden yderligere prøvelse efter godskørselslovens § 6, stk. 3, sådan som den så ud før Højesterets dom af 4. februar 2015.

Endelig skal DA præcisere, at høringssvaret i sin helhed er afgivet under forudsætning af, at de nuværende grænser for, hvornår der kræves en godskørselstilladelse, opretholdes.

Dansk Erhverv tilslutter sig i det hele DA's bemærkninger. Dansk Erhverv gør for god orden skyld opmærksom på, at organisationen betragter Transportoverenskomsten mellem DTLs arbejdsgiverforening og 3F Transportgruppen som en af de overenskomster, der i henhold til DA's høringssvar sætter niveauet, som tilladelsesindehavere skal leve op til for at opfylde kravene i godskørselsloven, ligesom TA-overenskomsten tilsvarende er det inden for dennes dækningsområde.

DI og ATL henviser til DA's høringssvar.



3F finder, at det er afgørende, at der tilvejebringes et sikkert retsgrundlag for den relevante myndighed 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.

LO hilser lovinitiativet velkomment. LO finder det imidlertid højst usikkert, hvorvidt lovforslaget giver tilstrækkelig sikker lovhjemmel for intentionerne bag gældende lovgivning, dvs. et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår i de anvendte overenskomster.

Efter LO's opfattelse opnås formålet med lovgivningen på transportområdet alene, hvis der opstilles kvalitative krav til overenskomsterne. Der savnes en klar hjemmel for den kvalificering af niveauet for løn- og arbejdsvilkår i transportbranchen, som er forslagets sigte.

LO kan i øvrigt tilslutte sig 3F's høringsvar.

ATAX opfatter generelt lovforslaget som et positivt og konstruktivt tiltag, der kan være med til at sikre en sund konkurrence og samtidig være med til at højne trafikikkerheden. Herudover finder foreningen det positivt, at forslaget kan være med til at skabe ordnede forhold på persontransportområdet, der svarer til det øvrige danske arbejdsmarked.

Krifa er overordnet tilfreds med lovforslaget, men opfordrer dog til, at lovgivningen tager endelig stilling til spørgsmålet om flexkørsel i biler med OST-tilladelser på provision. Som Krifa forstår lovforslaget, agter man at vende tilbage til den oprindelige retstilstand, hvor man fortolkede reglerne således, at flexkørsel i biler med OST-tilladelser ikke kunne ske på provision.

KL er generelt positivt overfor lovforslaget og ser frem til, at reglerne bliver klarere og lettere at administrere efter end i dag.

Brancheforeningen af Forretningslimousiner finder, at lovforslaget er et markant skred i forhold til den tidligere retstilstand. Der er ikke redegjort 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 og har derfor samme geografiske kommunale forankring som tilladelser til taxikørsel.

Foreningen henviser endvidere til, at Højesterets dom vedrører OST-kørsel. Limousinekørsel har aldrig givet anledning til tilsvarende sager eller tvister.



TiD finder det positivt, at transportministeren på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 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 før dommen. Endvidere finder TiD det positivt, at forskelsbehandlingen af forskellige tilladelsestyper fjernes, således at arbejdsmiljø m.m. ikke bliver et konkurrenceparameter.

Økonomisk Forening for Persontransport anfører, at branchen er i fuld gang med at drøfte en ny kommende taxilovgivning, som skal effektueres allerede i foråret 2017. Foreningen opfordrer 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.

Taxibranchen har i den sidste tid kun været udsat for væsentlig økonomiske ændringer i den negative retning, og derfor opfordrer foreningen til, at en evt. lovændring på ingen måde bliver økonomisk forringende for den enkelte vognmand.

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

Den retstilstand, som Trafik- og Byggestyrelsen administrerede efter frem til Højesterets dom, vil ikke blive reetableret med lovforslaget. Efter styrelsens daværende praksis skulle chauffører, der udførte godskørsel, buskørsel eller offentlig servicekørsel aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende brancheoverenskomst. Sådanne brancheoverenskomster var overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

Det fastsættes i lovforslaget, at der ved betegnelsen kollektiv overenskomst forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Lovforslaget stiller således krav om, at der skal være tale om en landsdækkende overenskomst, der er indgået af danske arbejdsmarkedsparter.

For så vidt angår det af DA anførte om virksomheder, der i henhold til mangeårig praksis har ansøgt om og uden yderligere prøvelse opnået godskørselstilladelser på baggrund af kollektive overenskomster, som dækker chaufførarbejde, uden at disse overenskomster overordnet set er egentlige chaufføroverenskomster, kan det oplyses, at der er tale om såkaldt blandede virk-



somheder. Ved en blandet virksomhed forstås en virksomhed, der ikke har vognmandskørsel som hovederhverv. Trafik- og Byggestyrelsen fastsatte i efteråret 2014 efter dialog med arbejdsmarkedets parter nye retningslinjer for løn- og arbejdsvilkår for chauffører ansat i disse virksomheder. DA har imidlertid i december 2015 i forbindelse med en række konkrete sager rejst spørgsmål om denne nye praksis, og der kører for øjeblikket en proces i Trafik- og Byggestyrelsen herom, hvor også overenskomstnævnet forventes inddraget.

3. Definition af kollektive overenskomster

ITD støtter op omkring den foreslåede definition under den forudsætning, at der herved skabes frihed for alle arbejdsmarkedsorganisationer til at indgå landsdækkende overenskomster gældende for hele transport- og logistikbranchen, herunder også organisationer uden for DA- og LO-familien. ITD hilser det velkomment, at man fra lovgivers side ikke har foretaget en indsnævring af, hvilke arbejdsmarkedspartsorganisationer på henholdsvis arbejdsgiver- og arbejdstagersiden, der anses for at være den mest repræsentative part. Det giver rum for et dynamisk og fleksibelt arbejdsmarked, når alle arbejdsmarkedspartsorganisationer får mulighed for at kunne indgå fleksible, gennemskuelige og tidssvarende overenskomster.

DTL finder ikke, at de i lovforslaget foreslåede formuleringer sikrer formålet i tilstrækkelig grad, og foreslår, at der ved begrebet kollektive overenskomster skal forstås landsdækkende overenskomster, der er indgået af de toneangivende arbejdsmarkedsparter på området i Danmark.

Danske Busvognmænd støtter den nye formulering, idet foreningen har forstået, at der er opstået tvivl om, hvorvidt ordlyden i L 192 og det identiske nu genfremsatte L 72 reetablerer retstilstanden før Højesterets dom.

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

DA foreslår, at bemærkningerne udbygges og præciseres, så det klart fremgår, at formålet med lovforslaget er at etablere et grundlag for, at Trafik- og Byggestyrelsen kan genetablere sin praksis, som den så ud forud for Højesterets dom.

DI og ATL henviser til DA's høringssvar.

LO finder det ikke tilstrækkeligt, at overenskomsten er landsdækkende. Den bør også være repræsentativ for transporterhvervet. LO skal derfor opfordre til, at ordet ”repræsentative” genindsættes, når lovforslaget fremsættes.



3F finder, at de foreslåede formuleringer er utilstrækkelige. Betegnelsen ”arbejdsmarkedsparter i Danmark” er for diffus og tilvejebringer dermed ikke det tilsigtede sikre retsgrundlag. 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”. 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 tilstrækkeligt sikkert retsgrundlag på området. For 3F 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 Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

En anden problemstilling knytter sig til formuleringen ”som gælder på hele det danske område”. Det bør klart fremgå af loven, at en (lokal) aftale ikke uden videre skal anerkendes som landsdækkende, blot fordi den påberåber sig dette, da to lokale ”arbejdsmarkedsparter i Danmark” i en kollektiv overenskomst kan aftale, at overenskomsten skal have gyldighed for hele Danmark.

3F kan i øvrigt tilslutte sig LO's høringssvar.

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

Endvidere bør det fremgå af 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.

Krifa bemærker, at der i de nye regler alene anføres, at man skal følge niveauet i de landsdækkende overenskomster. Hvis der menes, at der er givet hjemmel til at udfinde et generelt niveau, opfordrer Krifa til, at dette skrives eksplicit.



Det ville gøre det hele klarere, hvis man fra lovgivers side regulerede området for flexkørsel i biler med OST-tilladelser, idet der i dag findes forskellige reguleringer i overenskomsterne. Man kan enten anvende analogien til taxikørsel, hvor hovedreglen er provisionskørsel, eller analogien fra rutekørsel i busser, hvor provisionskørsel er forbudt.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner anfører, at 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 time-løn, der anvendes året rundt, kan ganske enkelt ikke anvendes. Det er utvivlsomt forklaringen på, at ingen eller få vognmænd limousinevognmænd er medlem af arbejdsgiverorganisationer, der har indgået landsdækkende overenskomster. Hvis det bliver et lovkrav, at foreningens 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. Det skal dog understreges, at lovforslaget direkte modarbejder et sådant tiltag, hvis det bliver et lovkrav, at kun landsdækkende kollektive overenskomster kan følges. Det vil forhindre lokale tiltag.

Formålet med lovforslaget er ikke at reetablere den retstilstand, som Trafik- og Byggestyrelsen administrerede efter frem til Højesterets dom. Efter styrelsens daværende praksis skulle chauffører, der udførte godskørsel, buskørsel eller offentlig servicekørsel aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende brancheoverenskomst. Sådanne brancheoverenskomster var overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse.

Med lovforslaget indføres udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, syge-transport eller offentlig servicetrafik 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.

Kravet om, at den kollektive overenskomst skal være indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, betyder, at den kollektive overenskomst skal være indgået af to danske arbejdsmarkedsparter. Kravet vil således ikke være opfyldt, hvis den ene eller begge arbejdsmarkedsparter er udenlandske.

Det vil være en konkret vurdering, om en kollektiv overenskomst er landsdækkende. Det vil ofte fremgå af en kollektiv overenskomst, hvilket geografisk område den dækker. Hvis den kollektive overenskomst efter sin ordlyd er landsdækkende, vil den klart leve op til kravet. Hvis den geografiske dækning



ikke er angivet i den kollektive overenskomst, vil det være op til en fortolkning af overenskomsten, om den kan anses for at være landsdækkende, således at den lever op til kravet.

Efter lovforslaget vil flexkørsel i OST-biler kunne udføres som provisionskørsel, hvis tilladelsesindehaveren følger en kollektiv overenskomst, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, der fastsætter bestemmelser herom.

På limousineområdet vil der være mulighed for at indgå overenskomster, hvor der tages højde for de særlige vilkår i branchen. Kravet om, at overenskomsten er landsdækkende, skal endvidere være opfyldt.

Trafik- og Byggestyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster, som styrelsen har kendskab til, og som kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

4. Kontrolbeføjelser i henhold til taxiloven

TiD bakker op om udvidelsen af myndighedskontrollen. En sådan udvidelse 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, og at der kan følges op med sanktioner, som ligger ud over de beføjelser, der følger af eventuel misligholdelse af privatretlige kontraktforhold.

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

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

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



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

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

5. Overenskomstnævnet

ATAX finder, at foreningen som den største overenskomstpart på taxi- og OST-området, bør have sæde i overenskomstnævnet, når dette beskæftiger sig med disse tilladelsesområder.

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

TiD finder det positivt, at 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.

Det er fastsat i godskørselsloven, at overenskomstnævnet suppleres med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside fra andre relevante overenskomstparter ved behandling af sager, der vedrører overenskomster indgået af disse. ATAX vil således have mulighed for at deltage i overenskomstnævnets møder, når der behandles sager om ATAX-overenskomsten.

6. Bemyndigelsesbestemmelsen i taxiloven

DA finder, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter der i bekendtgørelsesform kan fastsættes 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, hvor det er parterne selv og i den sidste ende domstolene eller Arbejdsretten, der tager stilling her til.

Hvis man ønsker at give de relevante myndigheder et indledende grundlag at administrere de nye bestemmelser i taxiloven på, bør dette efter DA's opfattelse ske på en måde, der ikke bryder med dette grundlæggende princip i den danske model. Derudover bør det sikres, at der er klar adgang til at få prøvet vurderin-



gen af, om en kollektiv overenskomst lever op til kravene ved domstolene eller i Arbejdsretten.

Side 11/12

Baggrunden for, at det er fundet nødvendigt at bemyndige transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler herom, er, at overtrædelse af taxilovens § 5, stk. 5, straffes med bøde.

For at sikre den fornødne klarhed over, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil dette blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Transport- og bygningsministeren vil forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen indhente udtalelser fra arbejdsmarkedets parter til brug for vurderingen af, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Når det er blevet fastsat, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil indholdet af disse kollektive overenskomster være tilgængelig via Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

7. Overgangsbestemmelse

TiD finder, at det bør overvejes, om der skal indføres en overgangsbestemmelse. Baggrunden herfor er, at der kan være tilladelsesindehavere, der har indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til de kollektive landsdækkende overenskomster.

Der er nu blevet indsat en overgangsbestemmelse i lovforslaget. Overgangsbestemmelsen har til formål at sikre, at der ikke med lovforslaget sker ekspropriative indgreb, jf. grundlovens § 73.

Indehavere af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, der har indgået en kollektiv overenskomst før lovens ikrafttræden, der ikke er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, skal først opfylde kravet i lovforslaget fra det tidspunkt, hvor de pågældende kollektive overenskomster udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen bortfalder, tilbagekaldes eller udløber.



Bilag 1

Side 12/12

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
ATAX Arbejdsgiverforening for taxibranchen
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Erhverv
Dansk Taxi Råd
Dansk Transport og Logistik
Danske Advokater
Danske Biludlejere
Danske Busvognmænd
Danske Handicaporganisationer
Danske Regioner
Danske Speditører
Det Centrale Handicapråd
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
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