



Fremsat den 10. februar 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

## 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.)

### § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

**1. I § 1 indsættes som stk. 5:**

»Stk. 5. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

### § 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

**1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:**

»Kapitel 1

*Lovens område m.v.*«

**2. Efter § 1c indsættes i kapitel 1:**

»§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

### § 3

I lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, foretages følgende ændringer:

**1. I § 4 a, stk. 1, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 6« til: »§ 12, stk. 1, nr. 7«.**

**2. I § 4 a, stk. 3, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 9« til: »§ 12, stk. 1, nr. 10«.**

**3. § 5, stk. 5, affattes således:**

»Stk. 5. 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.«

**4. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:**

»§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger 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, jf. § 5, stk. 5.

§ 5 b. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger 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.

Stk. 2. I sager efter stk. 1, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

5. I § 12, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6) hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,«

Nr. 6-13 bliver herefter nr. 7-14.

6. I § 12, stk. 4, ændres »stk. 1, nr. 7« til: » stk. 1, nr. 8«.

7. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:

»§ 16 a. Den myndighed, der har påbudt en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5 a, kan pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende den nævnte dokumentation.«

#### § 4

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2016.

*Stk. 2.* For indehavere af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, finder § 1, stk. 5, i lov om godskørsel, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, § 1 d i lov om buskørsel, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, og § 5, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende kollektive overenskomst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når den pågældende tilladelse bortfalder, tilbagekaldes eller udløber.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren fremsætter senest i folketingsåret 2017-18 forslag om revision af § 5, stk. 5, §§ 5 a, 5 b og 16 a i lov om taxikørsel m.v. som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3-5 og 7.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører
  - 3.1. Gældende ret
  - 3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår
  - 4.1. Gældende ret
  - 4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
5. Overenskomstnævnet m.v.
  - 5.1. Gældende ret
  - 5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
6. Tvangsbøder
  - 6.1. Gældende ret
  - 6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømæssige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
13. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og 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.

Lovforslaget har endvidere til formål at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte sådan kørsel.

### 2. Baggrund

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag anlagt mod Trafik- og Byggestyrelsen, hvorved Højesteret udtalte sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og taxiloven.

Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det er anført, at lov-

forarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til taxilovens § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel. Det er en sådan udtrykkelig lovhjemmel, som foreslås indført med lovforslaget.

Godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ligesom forarbejderne til bestemmelserne svarer til hinanden. Uanset, at Højesterets dom alene angår buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, omtales også forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i begrundelsen. Der er dermed ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling efter godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorfor godskørselsloven også er omfattet af lovforslaget.

### 3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

#### 3.1. Gældende ret

Trafik- og Byggestyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, tilladelser til buskørsel, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, og tilladelser til offentlig servicetrafik, jf. taxilovens § 2, stk. 1. Tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport udstedes i medfør af taxilovens § 2, stk. 1, af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted.

Indehavere af tilladelser til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til offentlig servicetrafik skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelserne er formuleret ens og har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561. I forarbejderne til buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, henvises der til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, at denne bestemmelse svarer til bestemmelsen i § 6, stk. 2, i den tidligere gældende lov om godstransport med motorkøretøjer. I forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736, er det anført, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til en kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen kan støtte ret på et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren. I forbindelse med ikrafttræden den 1. januar 1989 af lov nr. 851 af 21. december 1988 om godskørsel blev lov om godstransport med motorkøretøjer ophævet.

I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004 fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren. Bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises således til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven.

Trafik- og Byggestyrelsen har indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 fortolket bestemmelserne således, at chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende kollektiv overenskomst på de pågældende områder. Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. De indgåede overenskomster bygger i overvejende grad på timeaf lønning, idet der dog for så vidt angår området for de såkaldte EP-tilladelser tillige er mulighed for provisionsaf lønning. EP-tilladelser er tilladelser til erhvervmæssig personbefordring, som giver ret til udførelse af almindelig rutekørsel i køretøjer indrettet til befordring af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til en kontrakt med et trafikselskab omfattet af trafikselskabsloven. Disse tilladelser blev tidligere udstedt efter busloven, men udstedes i dag med hjemmel i taxiloven under benævnelsen tilladelse til offentlig servicetrafik. I forbindelse med en ændring af taxiloven ophørte Trafik-

og Byggestyrelsen i 2011 med at udstede EP-tilladelser, og der er pr. 1. februar 2016 til 18 indehavere udstedt 55 EP-tilladelser, som senest udløber den 30. september 2016.

Bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, indebærer efter Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning ikke en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men derimod alene en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, levede op til intentionerne anført i bemærkningerne til forslaget til § 6, stk. 3, i godskørselsloven, hvorefter løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og færdselssikkerheden.

I forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med virksomheder, der er indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik, har Trafik- og Byggestyrelsen kunnet konstatere, at nogle af virksomhederne aflønnede deres chauffører på provisionsbasis, og at virksomhederne således ikke efter Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning levede op til kravet i taxilovens § 5, stk. 5. Hovedparten af disse virksomheder overgik til timelønsaf lønning efter, at Trafik- og Byggestyrelsen havde oplyst om styrelsens fortolkning. En virksomhed, hvis chauffører blev aflønnet udelukkende på provisionsbasis og ikke var sikret en mindsteløn, pension eller løn under sygdom, indbragte imidlertid Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning for domstolene. Med sin dom af 4. februar 2015 fastslog Højesteret, at virksomheden opfyldte kravene i taxilovens § 5, stk. 5. En konsekvens af Højesterets dom var således, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven, i buskørselsloven og i taxiloven.

### *3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det vurderes på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015, at formuleringen af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ikke er tilstrækkelig klar. Det har derfor været fundet nødvendigt at justere ordlyden af de tre bestemmelser således, at der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav om at 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.

Med de foreslåede bestemmelser kommer det nu til at fremgå direkte af lovens ordlyd, at der skal være tale om en landsdækkende overenskomst, der er indgået af danske arbejdsmarkedsparter, for at den lever op til de foreslåede bestemmelser.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har 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 motorkøre-

tøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Lovændringen har endvidere den konsekvens, at bestemmelserne i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, også vil komme til at gælde for udenlandske chauffør-vikarvirksomheder, 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 chaufførvikarvirksomhed 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 aflønning af chauffører.

#### 4. Påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår

##### 4.1. Gældende ret

En indehaver af tilladelser efter godskørselsloven eller buskørselsloven skal efter påbud fra transport- og bygningsministeren indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster, jf. godskørselslovens § 6, stk. 4, og buskørselslovens § 18, stk. 3. Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Der findes ikke tilsvarende bestemmelser i taxiloven.

##### 4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at sikre, at chaufførers løn- og arbejdsvilkår ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og færdselssikkerheden, har Transport- og Bygningsministeriet fundet det nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for så vidt angår tilladelser i henhold til taxiloven.

Det foreslås i lovforslagets § 3, nr. 5, at indføre en bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse efter taxiloven efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, skal indsende dokumentation for, at indehaveren følger 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.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af en overenskomst via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt den landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets

parter efter den danske aftalemodel selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

#### 5. Overenskomstnævnet m.v.

##### 5.1. Gældende ret

I medfør af godskørselslovens § 6 b har arbejdsmarkedets parter oprettet et overenskomstnævnet, som afgiver udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om tilladelsesindehaveres overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, jf. lovens § 18 a, stk. 2.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. I henhold til godskørselslovens § 6 b består overenskomstnævnet af en formand, der er landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand, to medlemmer udpeget af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, samt to medlemmer udpeget af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en fireårig periode. Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Fagligt Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til. Overenskomstnævnet behandler kun sager, hvor tilladelsesindehaveren ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har indgået en tiltrædelsesoverenskomst. Spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår for chauffører ansat af tilladelsesindehavere, der er medlemmer af en arbejdsgiverforening, eller som er omfattet af en tiltrædelsesoverenskomst, afgøres i henhold til den danske aftalemodel af arbejdsmarkedets parter.

Transport- og bygningsministeren kan som led i kontrollen med indehavere af tilladelser til godkørsel eller buskørsel med hjemmel i godskørselslovens § 6, stk. 4, eller buskørselslovens § 18, stk. 3, kræve at modtage dokumentation for chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Transport- og bygningsministeren kan i henhold til godskørselslovens § 6 c, stk. 1, og buskørselslovens § 18 a, stk. 1, høre overenskomstparterne på området med henblik på at få en vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

Det følger af godskørselslovens § 6 c, stk. 2, at Transport- og Bygningsministeriet hører overenskomstnævnet i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejds-

vilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transport- og bygningsministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for tilbagekaldelse af tilladelsen. Det fremgår af bemærkningerne til ændringen af godskørselsloven og buskørselsloven i folketingsåret 1998/99, at der oftest i praksis vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800 og side 4437.

Der er ingen hjemmel i taxiloven til at høre overenskomsterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af chauffører.

### *5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det vurderes, at den ordning, som er etableret på gods- og buskørselsområdet, har bidraget til en sikring af, at tilladelsesindehaverne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i henhold til de pågældende kollektive overenskomster for chauffører. Med henblik på at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser i henhold til taxiloven, ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden, findes det således formålstjenligt at indføre en tilsvarende ordning for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 3, nr. 4, at den myndighed, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, skal have tilsvarende adgang til at kræve dokumentation for chaufførers løn- og arbejdsvilkår og til at høre overenskomsterne med henblik på at få vurderet, om indehaveren af en tilladelse følger bestemmelserne 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.

I sager, hvor en af overenskomsterne eller begge overenskomster udtaler, at en virksomhed ikke følger de kollektive overenskomster, foreslås det desuden, at den tilladelsesudstedende myndighed hører overenskomstnævnet, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5 b, stk. 2.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

## *6. Tvangsbøder*

### *6.1. Gældende ret*

Transport- og bygningsministeren kan efter godskørselslovens § 17 b og buskørselslovens § 22 b pålægge indehaveren af en tilladelse ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at efterkomme transport- og bygningsministerens påbud om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

Niveauet af de ugentlige tvangsbøder ligger i praksis på omkring 10.000 kr. Tvangsbøderne kan dog være på et højere beløb, hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, således at tvangsbøderne reelt udgør et incitament til at efterkomme et påbud om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Der er ikke i taxiloven hjemmel til at pålægge indehaveren af en tilladelse tvangsbøder ved manglende indsendelse af dokumentation for, at virksomheden følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

### *6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er fundet nødvendigt, at ordningen på godskørsels- og buskørselsområdet med ugentlige tvangsbøder i tilfælde af, at en tilladelsesindehaver undlader at efterkomme påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, også indføres på taxilovens område, da der tillige foreligger et særligt behov for effektiv kontrol og håndhævelse på dette område.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 3, nr. 7, at der indføres mulighed for, at den tilladelsesudstedende myndighed kan udskrive ugentlige tvangsbøder i tilfælde af, at en indehaver af en tilladelse efter taxiloven ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Formålet med bestemmelsen er at gennemtvinge en handlepligt for dermed at sikre bedre kontrol med, at indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følger lovens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Det vurderes, at adgangen til at pålægge ugentlige tvangsbøder på omkring 10.000 kr. vil være et godt incitament for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven til at overholde lovens krav til løn- og arbejdsvilkår.

Hvis et påbud ikke efterkommes af en indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende større tvangsbøder end ovennævnte udgangspunkt, således at tvangsbøden fortsat kan være et incitament til at efterkomme påbuddet.

Eftersom tvangsbødens formål er at skabe større incitament for en tilladelsesindehaver til at efterkomme den tilladelsesudstedende myndigheds påbud, kan tvangsbøder ikke inddrives efter, at det forhold, som tvangsbøden udspringer af, er bragt til ophør. Tvangsbøden er således alene et middel til at få den pågældende chauffør til at medvirke ved gennemførelse af kontrol med løn- og arbejdsvilkår og ikke en straf.

#### *7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Det antages således, at Trafik- og Byggestyrelsens udgifter til vederlæggelse af nævnets formand og sekretær må forventes at stige som følge af øget aktivitet i nævnet.

Forslaget vil ikke få administrative konsekvenser for staten.

Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med taxi-, limousine- og sygetransportchaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne.

Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.

#### *8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Med lovforslaget foreslås, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Dette er en ændring i forhold til gældende ret, hvorefter enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold lever op til de gældende regler.

For tilladelsesindehavere, der indtil lovens ikrafttræden har indgået eller fulgt bestemmelser i sådanne kollektive overenskomster, vurderes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser, idet disse tilladelsesindehavere allerede lever op til lovforslagets definition af kollektive overenskomster, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, § 2, nr. 2 og § 3 nr. 3.

For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter.

Med lovforslagets § 4, stk. 2, foreslås indført en overgangsbestemmelse, således at indehavere af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, ikke skal følge lovens bestemmelser, førend eventuelle indgåede kollektive overenskomster, som ikke lever op til den foreslåede definition,

jf. lovforslagets § 1, nr. 1, § 2, nr. 2 og § 3, nr. 3, udløber eller kan opsiges til ophør, eller når den pågældende tilladelse bortfalder, tilbagekaldes eller udløber.

Indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven, der ikke er medlemmer af en arbejdsgiverforening eller ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, og som ikke er omfattet af den foreslåede overgangsbestemmelse i lovforslagets § 4, stk. 2, vil efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed have pligt til at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i relevante kollektive overenskomster. Dette forventes at medføre begrænsede administrative byrder for de relevante tilladelsesindehavere.

#### *9. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *10. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

#### *11. Forholdet til EU-retten*

Dette lovforslag fastlægger, hvad der i lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. skal forstås ved kollektive overenskomster.

Ved lov nr. 746 af 1. juni 2015 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, som trådte i kraft den 15. juni 2015, blev indført lovhjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Hermed udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) artikel 3, stk. 9. Efter denne artikel kan medlemsstaterne bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Loven medfører endvidere, at chaufførvikarer fra andre EU-lande er sikret de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer. Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikarbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til loven vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.

For så vidt angår virksomheder, der er etableret i Danmark, fremgår det af artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herafter forordning nr. 1071/2009), at medlemsstaterne kan stille yderligere krav til virksomheder for at få tilladelse til at

udøve vejtransporterhvervet end de krav, som er oplyst i forordningens artikel 3, stk. 1. Sådanne krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og at fremme færdselssikkerheden ved, 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. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5, i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, at være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009.

### 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. – 22. januar 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATAX Arbejdsgiverforeningen 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, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL, Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagforening, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/formanden, Rådet for Sikker Trafik, Taxa 4x35, Taxi Nord, Trafikselskaberne i Danmark og Økonomisk Forening for Persontransport.

### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med taxi-, limousine- og sygetransportchaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne. Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven, som ikke er medlem af en arbejdsgiverforening, som ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, og som ikke er omfattet af overgangsbestemmelsen i lovforsla-



		gets § 4, stk. 2, idet en sådan tilladelsesindehaver efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5, i taxiloven.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Dette lovforslag fastlægger, hvad der i lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v. skal forstås ved kollektive overenskomster.</p> <p>Ved lov nr. 746 af 1. juni 2015 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, som trådte i kraft den 15. juni 2015, blev indført lovhjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Hermed udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) artikel 3, stk. 9. Efter denne artikel kan medlemsstaterne bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Loven medfører endvidere, at chaufførvikarer fra andre EU-lande er sikret de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer. Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikarbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til loven vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.</p> <p>For så vidt angår virksomheder, der er etableret i Danmark, fremgår det af artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herefter forordning nr. 1071/2009), at medlemsstaterne kan stille yderligere krav til virksomheder for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet end de krav, som er oplyst i forordningens artikel 3, stk. 1. Sådanne krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.</p> <p>Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og at fremme færdselssikkerheden ved, 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. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5, i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, at være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009.</p>	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Efter § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesterets dom alene omhandler buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, er der efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, idet bestemmelserne svarer til hinanden.

Det foreslås derfor, at det kommer til at fremgå af lovens § 1, stk. 5, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel 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.

Der indsættes således et krav om, at den kollektive overenskomst er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, hvilket vil sige, at den kollektive overenskomst er indgået af to danske arbejdsmarkedsparter. Bestemmelsen vil således ikke være opfyldt, hvis den ene eller begge arbejdsmarkedsparter er udenlandske.

Der indsættes endvidere krav om, at de pågældende tilladelsesindehavere skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. 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 den foreslåede bestemmelse. 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 i den foreslåede bestemmelse.

Trafik- og Byggestyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster på godskørselsområdet, 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.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har 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 eller vogntog. Den foreslåede § 1, stk. 5, finder derfor også anvendelse 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«.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

*Til § 2*

Til nr. 1

Det foreslås, at overskriften til kapitel 1 ændres fra Tilladelse til buskørsel til Lovens område m.v., idet den nuværende titel ikke længere vil være dækkende for kapitlets indhold efter indførelsen af den foreslåede § 1 d om begrebet kollektive overenskomst, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. Dertil kommer, at den foreslåede overskrift til kapitel 1 i buskørselsloven dermed kommer til at være enslydende med overskriften på det tilsvarende afsnit i godskørselsloven.

Til nr. 2

Efter § 18, stk. 2, i buskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås i § 1 d, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejds-

markedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til buskørsel følger 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.

Der indsættes således et krav om, at den kollektive overenskomst er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, hvilket vil sige, at den kollektive overenskomst er indgået af to danske arbejdsmarkedsparter. Bestemmelsen vil således ikke være opfyldt, hvis den ene eller begge arbejdsmarkedsparter er udenlandske.

Der indsættes endvidere krav om, at de pågældende tilladelsesindehavere skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. 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 den foreslåede bestemmelse. 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 i den foreslåede bestemmelse.

Trafik- og Byggestyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet, 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.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har 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 eller vogntog. Den foreslåede § 1 d finder derfor også anvendelse for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved »kollektive overenskomster« forstår »kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område«.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

### Til § 3

Til nr. 1 og 2

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af den foreslåede § 3, nr. 5.

Til nr. 3

Efter den gældende bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 5, skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2 og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås derfor, at det i § 5, stk. 5, fastsættes, at en indehaver 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.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik følger 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.

Der indsættes således et krav om, at den kollektive overenskomst er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, hvilket vil sige, at den kollektive overenskomst er indgået af to danske arbejdsmarkedsparter. Bestemmelsen vil således ikke være opfyldt, hvis den ene eller begge arbejdsmarkedsparter er udenlandske.

Der indsættes endvidere krav om, at de pågældende tilladelsesindehavere skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. 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 den foreslåede bestemmelse. 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 i den foreslåede bestemmelse.

Det vil i bekendtgørelsesform blive fastsat, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Der henvises herom til nr. 5.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

Til nr. 4

Taxiloven indeholder ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser, som pålægger en tilladelsesindehaver at dokumentere over for den tilladelsesudstedende myndighed, at vedkommende følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de gældende kollektive overenskomster. Taxiloven indeholder desuden ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser om høring af overenskomstparter eller overenskomstnævn om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder den foreslåede § 5, stk. 5, i loven.

Med henblik på at sikre, at chaufførers løn- og arbejdsvilkår ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og færdselssikkerheden, og for at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, foreslås det, at der i § 5 a, indføres hjemmel til, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for, at indehaveren følger 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.

For så vidt angår tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport vil den relevante myndighed være den kommune, der har meddelt tilladelsen, mens den relevante myndighed ved tilladelser til offentlig servicetrafik er Trafik- og Byggestyrelsen.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger. Et påbud om at indsende dokumentation for, at indehavere af tilladelser følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en kollektiv overenskomst, vil almindeligvis ske i forbindelse med en systematisk kontrol, f.eks. et år efter, at tilladelsen er udstedt eller i forbindelse med fornyelse af tilladelser eller ved stikprøvekontrol.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af en overenskomst via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt en landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets parter efter den danske aftalemodel selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

Det foreslås endvidere i § 5b, stk. 1, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. den foreslåede § 5, stk. 5.

Den myndighed, der har anmodet en tilladelsesindehaver om at indsende dokumentation for, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår følges, kan således forelægge det modtagne materiale for de relevante overenskomstparter med henblik på en vurdering af, om tilladelsesindehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører.

Når myndigheden har modtaget udtalelser fra overenskomstparterne, forelægges disse i overensstemmelse med forvaltningslovens bestemmelser om partshøring for den pågældende tilladelsesindehaver med henblik på, at denne skal have mulighed for at kommentere de foreliggende vurderinger.

Det foreslås i § 5b, stk. 2, at den tilladelsesudstedende myndighed i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører overenskomstnævnet, jf. § 6 b i godskørselsloven.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en indehaver af en tilladelse følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af en af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en kollektiv overenskomst er fulgt, indgår i den tilladelsesudstedende myndigheds vurdering af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at agere over for indehaveren af en tilladelse f.eks. i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af de pågældende tilladelser.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Fagligt Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagersiden, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til, jf. godskørselslovens § 6 b, stk. 3.

Overenskomstnævnet høres kun i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver ikke selv har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst. Hvis indehaveren af en tilladelse har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold efter den danske aftalemodel af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4 og 5.

Til nr. 5

Med den foreslåede ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i § 12, stk. 1, skabes der hjemmel til, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmar-

kedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Baggrunden for, at det er fundet nødvendigt at bemyndige transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler herom, er, at overtrædelse af § 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.

Det forudsættes, at transport- og bygningsministeren forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen vil 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.

Til nr. 6

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af den foreslåede § 3, nr. 5.

Til nr. 7

Med den foreslåede § 5 a kan en tilladelsesindehaver i henhold til taxiloven af den tilladelsesudstedende myndighed pålægges at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, jf. nr. 4.

Det foreslås i § 16 a at give den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at indehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, mulighed for at pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis indehaveren undlader at indsende dokumentation efter påbud herom.

Formålet med bestemmelsen er at give et incitament til, at indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følger lovens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører, samt at sikre bedre kontrol hermed. Tvangsbøder er ikke en straf, men et middel, der pålægges for at skabe et større incitament til opfyldelsen af en forpligtelse over for det offentlige. Af samme årsag vil tvangsbøderne ikke kunne inddrives, når det forhold, tvangsbøden udspringer af, ikke længere er til stede.

Anvendelsen af tvangsbøder forudsætter, at det ved udløbet af en nærmere angivet frist kan konstateres, at en indehaver af en tilladelse undlader at handle i henhold til den tilladelsesudstedende myndigheds påbud, efter hvilket indehaveren har fået meddelelse om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster. Det samme vil gøre sig gælden-

de, såfremt tilladelsesindehaveren kun delvist opfylder myndighedens påbud.

Såfremt en indehaver af en tilladelse undlader at efterkomme et påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed inden en given frist eller kun opfylder det delvist, gives en ny frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at fortsat manglende efterkommen af påbuddet kan medføre pålæg af ugentlige tvangsbøder. Siden indehaveren af en tilladelse også denne rykkerskrivelse overhører, vil den tilladelsesudstedende myndighed ved fristens udløb træffe beslutning om, at der nu pålægges ugentlige tvangsbøder med angivelse af forfaldsdatoen for den første tvangsbøde og ugedagen for forfaldsdatoen for de efterfølgende tvangsbøder. Efterkommes påbuddet fortsat ikke, kan den tilladelsesudstedende myndighed dagen efter forfaldsdatoen for den første tvangsbøde sende det udestående krav til inddrivelse hos Skat.

Niveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende større tvangsbøder end ovennævnte udgangspunkt, således at tvangsbøden fortsat kan være et middel til medvirken ved gennemførelse af kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.

#### Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2016, da der er tale om erhvervsrettet regulering.

Det foreslås med § 4, stk. 2, at der indsættes en overgangsbestemmelse, hvorefter indehavere af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, syge-transport 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, først skal følge bestemmelserne i § 1, stk. 5, i lov om godskørsel, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, § 1 d i lov om buskørsel, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, og § 5, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3, fra det tidspunkt, hvor de pågældende kollektive overenskomster udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen bortfalder, tilbagekal-des eller udløber.

Baggrunden herfor er, at det ikke kan udelukkes, at visse tilladelsesindehavere har indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 1, § 2, nr. 2 og § 3, nr. 3.

Overgangsbestemmelsen har til formål at sikre, at der ikke med lovforslaget sker ekspropriative indgreb, jf. grundlovens § 73, over for sådanne tilladelsesindehavere.

Det foreslås endvidere, at der indsættes en revisionsbestemmelse i § 4, stk. 3, hvorefter transport- og bygningsministeren senest i folketingsåret 2017-18 fremsætter forslag

om revision af § 5, stk. 5, §§ 5 a, 5 b og 16 a i lov om taxikørsel m.v. som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3-5 og 7.

Baggrunden for revisionsbestemmelsen er, at taxiområdet er et dynamisk område, hvor der ikke tidligere har været stillet krav om, at chauffører skulle have løn- og arbejdsvilkår i henhold til landsdækkende kollektive overenskomster.

Derfor vil transport- og bygningsministeren følge udviklingen på området og senest i folketingsåret 2017-18 revidere de foreslåede bestemmelser i § 5, stk. 5, §§ 5 a, 5 b og 16 a i lov om taxikørsel m.v.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

## Gældende formulering

## Lovforslaget

§ 1. ---  
Stk. 1-4 ---

## § 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, § 11 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

## § 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. november 2013, § 10 i lov nr. 742 af 1. juni 2015 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til *kapitel 1* affattes således:

»Kapitel 1

»Kapitel 1

*Tilladelse til buskørsel*

*Lovens område m.v.«*

2. Efter § 1c indsættes i *kapitel 1*:

»§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

## § 3

I lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, foretages følgende ændringer:

**§ 5. ---***Stk. 1-4. ---*

*Stk. 5.* Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

**§ 12.** Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om

Nr. 1-13 ---

**1.** I § 4 a, stk. 1, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 6« til: »§ 12, stk. 1, nr. 7«.

**2.** I § 4 a, stk. 3, ændres »§ 12, stk. 1, nr. 9« til: »§ 12, stk. 1, nr. 10«.

**3.** § 5, stk. 5, affattes således:

»*Stk. 5.* 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.«

**4.** Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:

»**§ 5 a.** Indehaveren af en tilladelse skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger 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, jf. § 5, stk. 5.

**§ 5 b.** Den myndighed, der har meddelt en tilladelse, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger 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.

*Stk. 2.* I sager efter stk. 1, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

**5.** I § 12, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6) hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,«

Nr. 6-13 bliver herefter nr. 7-14.



6. I § 12, stk. 4, ændres »stk. 1, nr. 7« til: »stk. 1, nr. 8«.

7. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:

»§ 16 a. Den myndighed, der har påbudt en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5 a, kan pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende den nævnte dokumentation.

#### § 4

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2016.

*Stk. 2.* For indehavere af en tilladelse til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, finder § 1, stk. 5, i lov om godskørsel, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, § 1 d i lov om buskørsel, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, og § 5, stk. 5, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende kollektive overenskomst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når den pågældende tilladelse bortfalder, tilbagekaldes eller udløber.

*Stk. 3.* Transport- og bygningsministeren fremsætter senest i folketingsåret 2017-18 forslag om revision af § 5, stk. 5, §§ 5 a, 5 b og 16 a i lov om taxikørsel m.v. som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3-5 og 7.