



Fremsat den 29. april 2015 af transportministeren (Magnus Heunicke)

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, 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 de mest repræsentative 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, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1

Lovens område m.v.«

2. Efter § 1 c indsættes i kapitel 1 som ny paragraf:

»§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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. § 5, stk. 5, affattes således:

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

2. I § 5 indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

3. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:

»§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal efter påbud fra den kommunalbestyrelse, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. § 5, stk. 5.

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik 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 de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5, stk. 6.

§ 5 b. Den kommunalbestyrelse, der har meddelt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 5.

Stk. 2. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.

Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, 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 myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

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

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

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

5. I § 16, *stk. 1, nr. 1*, ændres »§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5,« til: »§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., stk. 5 og stk. 6,«

6. 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 pågældende kollektive overenskomster, jf. § 5 a, kan pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende den nævnte dokumentation.«

§ 4

Stk. 1. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2. For indehavere af en tilladelse til godskørsel og buskørsel, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af de mest repræsentative 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, og § 1d i lov om buskørsel, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende overenskomst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen til godskørsel eller buskørsel tilbagekaldes eller udløber.

Stk. 3. For indehavere af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, finder § 5, stk. 5 og 6, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved denne lovs § 3, nr. 1 og 2, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende overenskomst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik tilbagekaldes eller udløber. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Løn- og arbejdsvilkår for chauffører*
 - 3.1. *Gældende ret*
 - 3.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
4. *Påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår*
 - 4.1. *Gældende ret*
 - 4.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
5. *Overenskomstnævnet m.v.*
 - 5.1. *Gældende ret*
 - 5.2. *Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
6. *Tvangsbøder*
 - 6.1. *Gældende ret*
 - 6.2. *Transportministeriets 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 til at fremme færdselssikkerheden ved at fremsætte krav om, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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 Trafikstyrelsen, 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 service- trafik, 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 i taxiloven.

Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det er anført, at lovforslagene til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og i taxilovens § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sik-

re 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 også godskørselsloven er omfattet af lovforslaget.

3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

3.1. Gældende ret

Trafikstyrelsen 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 service- trafik 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. Der henvises i forarbejderne til buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, 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.

Trafikstyrelsen 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 timeaflønning, idet der dog for så vidt angår området for de såkaldte EP-tilladelser tillige er mulighed for provisionsaflønning. 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 trafikelskab omfattet af trafikelskabsloven. 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 Trafikstyrelsen i 2011 med at udstede EP-tilladelser, og der er pr. 15. april 2015 til 68 indehavere udstedt 166 EP-tilladelser, som senest udløber den 30. september 2016.

Bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, indebar efter Trafikstyrelsens 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, hvilket m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

I forbindelse med Trafikstyrelsens tilsyn med virksomheder, der er indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik, har Trafikstyrelsen kunnet konstatere, at nogle af virksomhederne aflønnede deres chauffører på provisionsbasis, og at virksomhederne således ikke efter Trafikstyrelsens fortolkning levede op til kravet i taxilovens § 5, stk. 5. Hovedparten af disse virksomheder overgik til timelønnaflønning efter, at Trafikstyrelsen havde oplyst om styrelsens fortolkning. Én virksomhed, hvis chauffører blev aflønnet udelukkende på provisionsbasis og ikke var sikret en mindsteløn, pension eller løn under sygdom, indbragte imidlertid Trafikstyrelsens 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 – levede op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven, i buskørselsloven og i taxiloven.

3.2 Transportministeriets 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 pågældende kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

På taxiområdet findes der såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som landsdækkende kollektive overenskomster. Efter de kollektive overenskomster på området for taxikørsel aflønnes der både på provisions- og timebasis såvel som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Idet der som følge af de forskelligartede kollektive overenskomster på taxiområdet ikke eksisterer en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, foreslås det, at de gældende regler i taxilovens § 5, stk. 5, videreføres for taxitilladelser.

Med lovforslaget foreslås det således, at indehavere af taxitilladelser skal følge de bestemmelser om løn- og arbejds-

vilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. den foreslåede § 5, stk. 5 i taxiloven, mens indehavere af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. de foreslåede § 1, stk. 5 i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 6 i taxiloven.

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne vurdering tager blandt andet udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomst. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

Trafikstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. de foreslåede § 1, stk. 5 i godskørselsloven og § 1 d i buskørselsloven. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelige via Trafikstyrelsens hjemmeside. Der vil på nuværende tidspunkt være tale om de samme overenskomster, som efter Trafikstyrelsens praksis indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 blev anset for omfattet af kravet i godskørselsloven § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2.

Det foreslås i lovforslagets § 3, nr. 6, at transportministeren bemyndiges til at udstede nærmere regler om, hvilke kollektive overenskomster som anerkendes at udgøre kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelige via Trafikstyrelsens hjemmeside.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvirksomheder får 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, vognvog eller motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet. Lovforslaget har den konsekvens, at bestemmelsen i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, også vil komme til at gælde for udenlandske chaufførvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”. En chaufførvirksomhed 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 transportministeren indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, jf. godskørselslovens § 6, stk. 4, eller 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. Transportministeriets 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 Transportministeriet 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. 3, at indføre en bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse til taxikørsel efter påbud fra den kommunalbestyrelse, der har meddelt tilladelsen, skal indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det foreslås videre i lovforslagets § 3, nr. 3, at der ligeledes indføres pligt til, at en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed 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 de mest repræsentative 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 over-

holdelsen 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 6. 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 overenskomstnævn, 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 forelægning 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.

Transportministeren 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. Transportministeren kan i henhold til godskørselslovens § 6 c, stk. 1, og buskørselslovens § 18 a, stk. 1, høre overenskomsterparterne 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 transportministeriet hører overenskomstnævnet i sager, hvor en af overenskomsterparterne eller begge overenskomsterparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transportministerens 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 overenskomsterparterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af chauffør.

5.2 Transportministeriets 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 taxikørselsloven, 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. 3, at den kommunalbestyrelse, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport, skal have tilsvarende adgang til at kræve dokumentation for chaufførers løn- og arbejdsvilkår og til at høre overenskomsterparterne med henblik på at få vurderet, om indehaveren af en tilladelse følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Det foreslås endvidere, at transportministeren skal have samme kontrolmuligheder i relation til indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik.

I sager, hvor en af overenskomsterparterne eller begge overenskomsterparter 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. 3.

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 til taxikørsel følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af en af de mest re-

præsenterative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

6. Tvangsbøder

6.1. Gældende ret

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

Niveaue af de ugentlige tvangsbøder ligger 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 påbuddet 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. Transportministeriets 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. 5, 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 relevante kollektive overenskomster.

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 Trafikstyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Det antages således, at Trafikstyrelsens 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 chaufførers 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, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette er en skærpelse i forhold til gældende ret, hvorefter enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold leverede op til de gældende regler. Den foreslåede retsstilling svarer til Trafikstyrelsens praksis indtil Højesterets dom af 4. februar 2015.

For tilladelsesindehavere, som 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. 2.

For tilladelsesindehavere til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, 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 de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil lovforslaget medføre merudgifter.

Med lovforslagets § 4, stk. 2, foreslås indført en overgangsbestemmelse, således at indehavere af en tilladelse til godskørsel og buskørsel ikke skal følge lovens bestemmelser, førend eventuelle indgåede kollektive overenskomster, som ikke lever op til den foreslåede definition, jf. lovforslagets § 1, nr. 1 og § 2, nr. 2, udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber. Tilsvarende foreslås det med § 4, stk. 3, at indehavere af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, først skal opfylde bestemmelsen i § 5, stk. 6, i lov om taxikørsel, jf. § 3, stk. 2, når tilladelsen udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber. Merudgifterne vil for disse tilladelsesindehavere først aktualiseres på ovennævnte tidspunkter.

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. 3, 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 skal forstås ved kollektive overenskomster.

Ved forslag til lov om ændring af § 6 a, stk. 3, i lov om godskørsel, og § 9, stk. 3, i lov om buskørsel jf. Folketings-tidende 2014-15, A, L 174 som fremsat den 25. marts 2015 foreslås indførelse af lovhjemmel til at kræve, at chaufførvi-karvirksomheder 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. Med lovforslaget foreslås 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, udnyttet. 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. Ved ændringen foreslås chaufførvikarer fra andre EU-lande 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 vi-

kararbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til lovforslag nr. L 174 vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.

Med dette lovforslag angives, at der ved kollektive overenskomster forstås overenskomster, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne definition af kollektive overenskomster er ligeledes anvendt i § 6 a, stk. 2, i lov om udstationering af lønmodtagere (herefter udstationeringsloven). Udstationeringslovens § 6 a blev indsat ved lov nr. 1394 af 27. december 2008 om ændring af lov om udstationering af lønmodtagere som følge af EU-Domstolens afgørelse af 18. december 2008 i sag C-341/05, Laval. Ved ændringen blev muligheden i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 8, 2. afsnit, 2. led, udnyttet, hvorefter en medlemsstat, som ikke har en ordning med kollektive aftaler, der finder generel anvendelse, kan beslutte at lægge kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område, til grund.

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 (heretter 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 til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5 i godskørselsloven, § 1d i buskørselsloven og § 5, stk. 6, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel og buskørsel, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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 25. marts 2015 til den 13. april 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATAX Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen, Brancheforenin-

gen for Limousine Vognmænd, Centralforeningen af Taxi-foreninger 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, Trafikskaberne 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 Trafikstyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med chaufførers 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 til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, 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 de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil lovforslaget medføre merudgifter. Med lovforslagets § 4, stk. 2, foreslås indført en overgangsbestemmelse, således at indehavere af en tilladelse til godskørsel og buskørsel ikke skal følge lovens bestemmelser, førend eventuelle indgåede kollektive overenskomster, som ikke lever op til den foreslåede definition, jf. lovforslagets § 1, nr. 1 og § 2, nr. 2, udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber. Tilsvarende foreslås det med § 4, stk. 3, at indehavere af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, først skal opfylde bestemmelsen i § 5, stk. 6, i lov om taxikørsel, jf. § 3, stk. 2, når tilladelsen udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber. Merudgifterne vil for disse tilladelsesindeha-

		vere først aktualiseres på ovennævnte tidspunkter.
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 lovforslagets § 4, stk. 3, idet en sådan tilladelsesindehaver efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5 og § 5, stk. 6 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 skal forstås ved kollektive overenskomster.</p> <p>Ved forslag til lov om ændring af § 6 a, stk. 3, i lov om godskørsel, og § 9, stk. 3, i lov om buskørsel jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 174 som fremsat den 25. marts 2015 foreslås indførelse af 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. Med lovforslaget foreslås 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, udnyttet. 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. Ved ændringen foreslås chaufførvikarer fra andre EU-lande 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 lovforslag nr. L 174 vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.</p> <p>Med dette lovforslag angives, at der ved kollektive overenskomster forstås overenskomster, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne definition af kollektive overenskomster er ligeledes anvendt i § 6 a, stk. 2, i lov om udstationering af lønmodtagere (herefter udstationeringsloven). Udstationeringslovens § 6 a blev indsat ved lov nr. 1394 af 27. december 2008 om ændring af lov om udstationering af lønmodtagere som følge af EU-Domstolens afgørelse af 18. december 2008 i sag C-341/05, Laval. Ved ændringen blev muligheden i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 8, 2. afsnit, 2. led, udnyttet, hvorefter en medlemsstat, som ikke har en ordning med kollektive aftaler, der finder generel anvendelse, kan beslutte at lægge kollektive aftaler, der indgås af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter på nationalt plan, og som gælder på hele det nationale område, til grund.</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 vej-</p>	

transporterhvervet 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 til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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. 6, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel og buskørsel, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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.

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 Trafikstyrelsens 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 Transportministeriets 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 de mest repræsentative 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 indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Tra-

fikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3.

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster på godskørselsområdet, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne vurdering tager blandt andet udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomst. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

En række kollektive overenskomster, f.eks. lokale og regionale overenskomster og virksomhedsoverenskomster, vil ikke kunne anses for en kollektiv overenskomst i godskørselslovens forstand.

Trafikstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster på godskørselsområdet, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Trafikstyrelsens hjemmeside. Der vil på nuværende tidspunkt være tale om de samme overenskomster, som efter Trafikstyrelsens praksis blev anset for omfattet af kravet i godskørselsloven § 6, stk. 3 indtil Højesterets dom af 4. februar 2015.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvikarvirksomheder får 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, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved "kollektive overenskomster" forstås "kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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 Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås i § 1d, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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 buskørsel følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af buskørselslovens § 18, stk. 2.

Det beror på en konkret vurdering, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet, der må anses for at være indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Denne vurdering tager blandt andet udgangspunkt i, hvor mange medlemmer den pågældende lønmodtagerorganisation, som er part i overenskomsten, har, og hvor mange der er dækket af den pågældende lønmodtagerorganisationens overenskomst. Vurderingen af lønmodtagerorganisationens repræsentativitet foretages på landsplan.

En række kollektive overenskomster, f.eks. lokale og regionale overenskomster eller virksomhedsoverenskomster, vil ikke kunne anses for en kollektiv overenskomst i buskørselslovens forstand.

Trafikstyrelsen vil på sin hjemmeside offentliggøre, hvilke kollektive overenskomster på buskørselsområdet, der kan anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Indholdet af disse kollektive overenskomster vil tillige være tilgængelig via Trafikstyrelsens hjemmeside. Der vil på nuværende tidspunkt være tale om de samme overenskomster, som efter Trafikstyrelsens praksis blev anset for omfattet af kravet i buskørselsloven § 18, stk. 2 indtil Højesterets dom af 4. februar 2015.

Transportministeren har den 25. marts 2015 fremsat et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174), hvorefter udenlandske chaufførvirksomheder får 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 indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Den foreslåede § 1 d vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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

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.

Det foreslås, at ordlyden i § 5, stk. 5, ændres, således at bestemmelsen fremover alene gælder for indehavere af tilladelser til taxikørsel. Det er således kun indehavere af tilladelser til taxikørsel, der fremover skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Indehavere af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal fremover følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område. Der henvises herom til nr. 2.

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

Til nr. 2

Efter den gældende § 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 Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Med henblik på at indføre udtrykkelig lovhjemmel for den hidtidige fortolkning af taxilovens § 5, stk. 5, for så vidt angår kørsel udført på grundlag af tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik foreslås det, at det i § 5, stk. 6, fastsættes, at en indehaver af tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative 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 limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Dette svarer til Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af taxilovens § 5, stk. 5, for så vidt angår disse tilladelsestyper.

Da der på taxiområdet ikke vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, er indehavere af taxitilladelser ikke medtaget i den foreslåede ordning. Taxiområdet er karakteriseret ved i vidt omfang at være reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster. Ifølge de kollektive overenskomster på taxiområdet aflønnes der såvel på provisions- og timelønsbasis som på grundlag af en kombination af provisionsløn med en mindste garantibetaling. Der findes dermed ikke på taxiområdet en branchestandard for løn- og arbejdsvilkår, som det er tilfældet for tilladelser til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik.

Det vil i bekendtgørelsesform blive fastsat, hvilke kollektive overenskomster på limousine-, sygetransport- og offentlig servicetrafikområdet, som anerkendes som kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative ar-

bejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Der henvises herom til nr. 4.

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

Til nr. 3

Taxiloven indeholder ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser, som forpligter en tilladelsesindehaver til at dokumentere, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster henholdsvis bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. Taxiloven indeholder desuden ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser om høring af overenskomstparter eller overenskomstnavn om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder de foreslåede § 5, stk. 5, og § 5, stk. 6 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, stk. 1, indføres hjemmel til, at den kommunalbestyrelse, der har meddelt en taxitilladelse, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Det foreslås desuden, at der i § 5 a, stk. 2, indføres hjemmel til, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. For så vidt angår tilladelser til limousinekørsel eller sygetransport vil den relevante myndighed være den kommune, der har meddelt tilladelsen, mens den relevante myndighed ved tilladelser til offentlig servicetrafik er Trafikstyrelsen.

For begge de foreslåede bestemmelser gælder det, at 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 6. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

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

Den kommunalbestyrelse, der har anmodet en indehaver af en taxitilladelse 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 kommunalbestyrelsen 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 myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. den foreslåede § 5, stk. 6.

Den tilladelsesudstedende myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik 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 for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Når kommunalbestyrelsen 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. 3, 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 til taxikørsel følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder 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. 4

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

Baggrunden for, at det er fundet nødvendigt at bemyndige transportministeren til at fastsætte regler herom er, at det med lovforslaget foreslås, at overtrædelse af § 5, stk. 6, straffes med bøde, jf. den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 1, nr. 1. Der henvises herom til nr. 5.

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

Det forudsættes, at transportministeren forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen vil indhente udtalelser fra arbejdsmarkedets parter og relevante aktører i transportbranchen til brug for vurderingen af, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

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

Til nr. 5

Efter den gældende § 16, stk. 1, nr. 1, straffes bl.a. overtrædelse af bestemmelsen i § 5, stk. 5, hvorefter indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, med bøde. Den gældende § 5, stk. 5 omfatter både tilladelser til at udføre taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Som en konsekvens af, at de tilladelsestyper, som i dag er omfattet af den gældende § 5, stk. 5, foreslås opsplittet på § 5, stk. 5 og 6 foreslås det, at § 16, stk. 1, nr. 1, ændres, således at overtrædelse af både § 5, stk. 5 og 6, kan straffes med bøde.

Til nr. 6

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. 3.

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 pågældende kollektive overenskomster, 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 forholdet, tvangsbøden udspringer fra, 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 med lovforslagets § 4, stk. 1, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Baggrunden herfor er, at transportministeren den 25. marts 2015 fremsatte et lovforslag om ændring af godskørselsloven og buskørselsloven (L 174). Som en konsekvens af, at det med L 174 foreslås, at tilbagekaldelser af tilladelser til at udføre godskørsel eller buskørsel skal ske administrativt og uden forudgående straffesag, foreslås det samtidig, at overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3 og buskørselslovens § 18, stk. 2, ikke længere skal være strafbelagt.

Med nærværende lovforslag foreslås indført bestemmelse i henholdsvis godskørselslovens § 1, stk. 5, og buskørselslovens § 1 d, som definerer, hvad der skal forstås ved kollektive overenskomster.

For at undgå, at den nye definition af kollektive overenskomster finder anvendelse samtidig med, at bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, er strafbelagte, er det fundet nødvendigt, at transportministeren kan fastsætte tidspunktet for denne lovs ikrafttræden således, at nærværende lov først træder i kraft efter vedtagelsen af L 174. Af denne grund indeholder nærværende lovforslag ikke forslag om, at transportministeren i godskørselsloven og buskørselsloven kan fastsætte regler for, hvad der forstås ved kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ikrafttræden vil ske så hurtigt som muligt efter vedtagelse af nærværende lovforslag og lovforslag nr. L 174.

Det foreslås med § 4, stk. 2, at der indsættes en overgangsbestemmelse, hvorefter indehavere af en tilladelse til godskørsel og buskørsel, der har indgået en kollektiv overenskomst før lovens ikrafttræden, der ikke er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, først skal følge bestemmelserne i § 1, stk. 5 i lov om godskørsel, jf. §, 1, nr. 1, og § 1 d i lov om buskørsel, jf. § 2, nr. 2, fra det tidspunkt, hvor de pågældende kollektive overenskomster udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber. Tilsvarende foreslås det med § 4, stk. 3, at indehavere af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport eller of-

fentlig servicetrafik, først skal opfylde bestemmelsen i § 5, stk. 6, i lov om taxikørsel, jf. § 3, stk. 2, når tilladelsen udløber eller bringes til ophør, eller når tilladelsen tilbagekaldes eller udløber.

Baggrunden herfor er, at det ikke kan udelukkes, at visse tilladelsesindehavere har indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til det generelle niveau i de landsdækkende kollektive overenskomster for løn- og arbejdsvilkår for chauffører, og som dermed ikke lever op til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 1, § 2, nr. 2 og § 3, nr. 2.

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 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, 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 de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

§ 1. - - -

Stk. 1-4. - - -

§ 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, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:

»Kapitel 1

Lovens område m.v.«

2. Efter § 1c indsættes i *kapitel 1* som ny paragraf:

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

Tilladelse til buskørsel

§ 1-§ 1 c. - - -

§ 3

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

1. § 5, *stk. 5*, affattes således:

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

§ 5. - - -

Stk. 1-4. - - -

Stk. 5. Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffø-

rer, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

2. I § 5 indsættes som *stk. 6*:

Stk. 6. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.«

3. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:

»§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal efter påbud fra den kommunalbestyrelse, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. § 5, stk. 5.

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik 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 de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5, stk. 6.

§ 5 b. Den kommunalbestyrelse, der har meddelt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 5.

Stk. 2. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.

Stk. 3. I sager efter stk. 1 og 2, 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 myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.«

§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler om Nr. 1-5 - - -

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

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

5. I § 16, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5,« til: »§ 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., stk. 5 og stk. 6,«.

6. 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 pågældende kollektive overenskomster, jf. § 5 a, kan pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende den nævnte dokumentation.

§ 16. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 5, stk. 2, stk. 3, 1. pkt., og stk. 5, § 9, § 10, stk. 1 og § 15, stk. 1,
- 2)-3) - - -

§ 4

Stk. 1. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Stk. 2. For indehavere af en tilladelse til godskørsel og buskørsel, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af de mest repræsentative 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, og § 1d i lov om buskørsel, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende overenskomst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen til godskørsel eller buskørsel tilbagekaldes eller udløber.

Stk. 3. For indehavere af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, der ved lovens ikrafttræden følger bestemmelserne i en overenskomst, der ikke er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, eller som ikke gælder på hele det danske område, finder § 5, stk. 5 og 6, i lov om taxikørsel m.v., som affattet ved denne lovs § 3, nr. 1 og 2, først anvendelse fra det tidspunkt, hvor den pågældende overens-

komst udløber eller kan opsiges til ophør, eller når tilladelsen til limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik tilbagekaldes eller udløber. Indtil dette tidspunkt finder de hidtil gældende regler anvendelse.