

Udkast

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)

§ 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. Efter § 1 indsættes:

”§ 1 a. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster 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:

”Lovens område m.v.”

2. Efter § 1c indsættes som ny paragraf:

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

§ 3

I lov om taxikørsel, 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 efter stk. 5 som nyt stykke:

”Stk. 6. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik 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.”

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

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

Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og 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 indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

”§ 5 b. Den myndighed, 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 og til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.

Stk. 3. 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 myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.”

4. 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.”

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

”§ 16 a. Den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, kan pålægge virksomheden ugentlige tvangsbøder, hvis denne unnlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til jf. § 5 a.”

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2015.

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.1.1. Tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik
 - 3.1.2. Tilladelser til at udføre taxikørsel
 - 3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Påbudsregel
 - 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 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 indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Da løn- og arbejdsvilkår for taxichauffører er reguleret i såvel lokale geografisk afgrænsede kollektive overenskomster som i landsdækkende kollektive overenskomster, og da der derfor ikke på dette område vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, foreslås det, at de gældende regler for indehavere af taxitilladelser ikke ændres.

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

2. Baggrund for lovforslaget

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 servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. Højesteret fastslog med dommen, at

enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører levede op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og i taxiloven.

Højesteret lagde i den forbindelse vægt på, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til taxilovens § 5, stk. 5, ikke gav det nødvendige 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. Højesteret bemærkede i den forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel. Det er denne 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 ligner 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 for godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorfor også godskørselsloven er omfattet af lovforslaget.

3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

3.1. Gældende ret

3.1.1 Tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik

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 limousinekørsel og tilladelser til 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 og 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 de i de kollektive overenskomster regler om arbejdstid og lignende vilkår – fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561.

Af forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, der svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, fremgår det, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen vil kunne støtte ret på et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736. 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 og 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 angivne arbejdsgiverorganisationer og mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. I og

med at ingen af de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster indeholder regler om provisionsløn, kan chauffører således ikke efter overenskomsterne aflønnes på provisionsbasis.

Bestemmelserne 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 og offentlig servicetrafik, var ligeså byrdefulde for tilladelsesindehaveren, som det var tilfældet ved brug af landsdækkende kollektive overenskomster.

Trafikstyrelsens fortolkning er i en række tilfælde blevet anfægtet af indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik, og Højesteret har med sin dom af 4. februar 2015 taget stilling til en konkret sag, hvor chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, blev aflønnet på ren provisionsbasis. Chaufførerne var ikke sikret en mindsteløn, ligesom de heller ikke var sikret pension og løn under sygdom. Med sin dom fastslog Højesteret, at en indehaver af en tilladelse til at udføre offentlig servicetrafik opfylder kravene i taxilovens § 5, stk. 5, når denne følger bestemmelserne i enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører, og at der ikke kan stilles krav om, at tilladelsesindehaveren skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i henhold til en landsdækkende kollektiv overenskomst.

3.1.2 Tilladelser til at udføre taxikørsel

Tilladelser til at udføre taxikørsel udstedes af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted, jf. taxilovens § 2, stk. 1.

Indehaveren af en taxitilladelse skal i henhold til taxilovens § 5, stk. 5, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.1. for så vidt angår baggrund og formål med bestemmelsen.

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 timelønsbasis 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.

Hvis indehaveren af en tilladelse til taxikørsel har indgået en lokal kollektiv overenskomst med en flerhed af ansatte chauffører, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi.

3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015 har det været fundet nødvendigt at justere ordlyden af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Det foreslås derfor, at der indføres lovhjemmel til at sikre, 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 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, buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

Kravet i godskørselslovens § 6, stk. 3, i buslovens § 18, stk. 2, og i den nye bestemmelse i forslaget § 5, stk. 6, om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, som findes i de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster, anses tillige opfyldt, hvis en tilladelsesindehaver følger en lokal kollektiv overenskomst eller en virksomhedsoverenskomst, når denne er lige så byrdefuld som en landsdækkende kollektiv overenskomst på området, og som derved lever op til intentionerne om, at løn, hviletid m.v. ikke bliver konkurrenceparametre til skade konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

Ved nyansøgninger og ved ansøgninger, hvor løn- og arbejdsvilkår er reguleret i en lokal kollektiv overenskomst eller i en virksomhedsoverenskomst, hører den tilladelsesudstedende myndighed de organisationer, der har indgået landsdækkende kollektive overenskomster på området med henblik på at sikre, at den pågældende kollektive overenskomst lever op til intentionerne om, at løn, hviletid m.v. ikke bliver konkurrenceparametre til skade konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

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, vogntog eller motorkøretøj indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Bestemmelsen i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Følger en tilladelsesindehaver efter taxiloven ikke bestemmelserne i de foreslåede § 5, stk. 5 og 6, i taxiloven, kan dette straffes med bøde. Førnævnte lovforslag har desuden den konsekvens, at tilsvarende overtrædelse af godskørselslovens § 6, stk. 3, og buskørselslovens § 18, stk. 2, ikke vil være strafbelagt.

4. Påbudsregel

4.1. Gældende ret

En indehaver af tilladelser efter godskørselsloven og 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, og buskørselslovens § 18, stk. 3. Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, fx kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Der findes ikke tilsvarende bestemmelser i taxiloven.

4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det har været fundet nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for så vidt angår tilladelser i henhold til taxiloven.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en tilsvarende bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse til taxikørsel efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det foreslås videre, at der i taxiloven indføres pligt til, at en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og tilladelse til offentlig

servicetrafik efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for, at denne følger 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.

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

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af overenskomsten 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 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.

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.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. Nævnet består 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 Faglig 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 Faglig 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.

Forinden transportministeren hører overenskomstnævnet, bliver overenskomstparterne i medfør af godskørselslovens § 6 c og buskørselslovens § 18 a, hørt til vurdering af, om en vognmandsvirksomhed overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører. 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 transportministeren overenskomstnævnet.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transportministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for

tilbagekaldelse af dennes tilladelse. 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 for høring af overenskomstparterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af chauffør.

5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det findes hensigtsmæssigt, at den ordning, der gælder for indehavere af tilladelser efter godskørselsloven og buskørselsloven, også skal gælde for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven. Dermed gives de tilladelsesudstedende myndigheder mulighed for i samarbejde med arbejdsmarkedets parter at sikre en mere effektiv kontrol med, om tilladelsesindehavere følger gældende overenskomster på området.

Det foreslås derfor, at den myndighed, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel, hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren af en tilladelse følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det foreslås videre, at den myndighed, der har udstedt tilladelsen til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetransport, hører overenskomstparterne om, hvorvidt indehaveren følger 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, jf. lovforslagets § 3, nr. 2.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at en virksomhed ikke følger de kollektive overenskomster, hører den tilladelsesudstedende myndighed overenskomstnævnet.

I sager angående overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet dels tage stilling til, om den pågældende kollektive overenskomst er indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og som gælder i hele landet, dels om tilladelsesindehaveren overholder denne.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Faglig Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til.

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. Der er tale om administrative tvangsbøder.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder ligger på et niveau omkring 10.000 kr., idet tvangsbøder godt kan være på højere beløb, hvis den, der ikke efterkommer et påbud, fx er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, således at tvangsbøderne reelt udgør et middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt

Der er ikke i taxiloven hjemmel til at pålægge indehaveren af en tilladelse til taxikørsel, til limousinekørsel, til sygetransport eller til offentlig servicetransport administrative 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 hensigtsmæssigt, at ordningen på godskørsels- og buskørselsområdet også indføres på taxilovens område. Det foreslås derfor, at der i taxiloven indføres en mulighed for den tilladelsesudstedende myndighed kan udskrive ugentlige administrative tvangsbøder i tilfælde af, at en indehaver af en tilladelse til taxikørsel, tilladelse til limousinekørsel, tilladelse til sygetransport og tilladelse til offentlig servicetrafik ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i relevante kollektive overenskomster.

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

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på et niveau omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende tvangsbøder af en større beløbsmæssig størrelse, således at tvangsbøden kan virke som et reelt middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt.

Idet tvangsbødens formål er at virke tvingende 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. Således har tvangsbøden karakter af et tvangsmiddel 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.

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 indført lovhjemmel for den fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, som har dannet grundlag for Trafikstyrelsen praksis indtil Højesterets dom af 4. februar 2015. Lovforslaget vil på den baggrund kunne medføre en merudgift for indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, som i perioden fra afsigelsen af Højesterets dom af 4. februar 2015 og frem til ikrafttrædelsen af nærværende lovforslag måtte have 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 er mindre byrdefulde for disse tilladelsesindehavere. Det forventes i givet fald alene at dreje sig om et mindre antal tilladelsesindehavere.

Indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven, der ikke er medlemmer af en arbejdsgiverforening eller ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, 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

Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den xx. yy 2015 til den xx. yy 2015 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 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 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	Lovforslaget vil kunne medføre en merudgift for indehavere af

		tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, som i perioden fra afsigelsen af Højesterets dom af 4. februar 2015 og frem til ikrafttrædelsen af nærværende lovforslag måtte have 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 er mindre byrdefulde for disse tilladelsesindehavere. Det forventes i givet fald alene at dreje sig om et mindre antal tilladelsesindehavere.
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, og som ikke har tiltrådt en kollektiv overenskomst, idet en sådan tilladelsesindehaver efter påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed skal indsende dokumentation for overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5 og 6 i taxiloven.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.	

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret har i en dom af 4. februar 2015 fastslået, at det ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesteret i dommen alene udtaler sig om, 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, at af lovens § 1 a, fremgår, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel følger 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 Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af godskørselslovens § 6, stk. 3.

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. Bestemmelsen i nærværende lovforslagets § 1, nr. 1, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster 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 3.2.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at overskriften til kapitel 1 ændres fra ”Tilladelse til buskørsel” til ”Lovens område m.v.”.

Baggrunden for ændringen er indførelsen af den foreslåede § 1 d om begrebet kollektive overenskomst, jf. nr. 2. Dertil kommer, at den foreslåede overskrift til kapital 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 indehavere af tilladelser til at udføre buskørsel følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret har i en dom af 4. februar 2015 fastslået, at det ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås i § 1*d*, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til at udføre buskørsel følger 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 Trafikstyrelsens hidtidige fortolkning af buskørselslovens § 18, stk. 2.

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 indrettet til befordring af flere end ni personer føreren medregnet. Bestemmelsen i nærværende lovforslags § 2, nr. 2, vil i givet fald også komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster 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 3.2.

Til § 3

Til nr. 1

Efter bestemmelsen i § 5, stk. 5, skal indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Dette gælder både tilladelser til at udføre taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik.

Modsat taxitilladelser gælder der på området for tilladelser til at udføre limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik landsdækkende kollektive overenskomster. Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række angivne arbejdsgiverorganisationer og mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. I og med at ingen af de pågældende landsdækkende kollektive overenskomster indeholder regler om provisionsløn, var det før Højesterets dom af 4.

februar 2015 opfattelsen, at hvis chauffører blev aflønnet på provisionsbasis, var dette i strid med taxilovens § 5, stk. 5.

Med sin dom af 4. februar 2015 fastslog Højesteret imidlertid, at det ikke med hjemmel i taxilovens § 5, stk. 5, herunder bestemmelsens forarbejder, kunne stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skulle følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kunne følge enhver vilkårlig kollektiv overenskomst på området. Højesteret bemærkede i denne forbindelse, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed, må kræve klar lovhjemmel. Højesteret underkendte med sin dom den hidtidige fortolkning af bestemmelsen og Trafikstyrelsens praksis på området for offentlig servicetilladelser. I den forbindelse bemærkes, at Trafikstyrelsen ikke udsteder tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport, idet disse udstedes i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted, jf. taxilovens § 2, stk. 1.

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 såvel 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.

Idet der ikke på taxiområde vurderes at være tilstrækkeligt repræsentative kollektive overenskomster, som gælder på hele det danske område, foreslås det, at de gældende regler, hvorefter en indehaver af en taxitilladelse skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, videreføres. Dermed foreslås det, at bestemmelsen i § 5, stk. 5, ændres således, at den alene kommer til at omfatte indehavere af taxitilladelser.

Dette betyder, at der modsat en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og offentlig servicetrafik, jf. nr. 2, ikke kræves, at en indehaver af en taxitilladelse skal følge bestemmelserne i en kollektiv overenskomst 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 3.2.

Til nr. 2

For en beskrivelse af gældende ret henvises til nr. 1.

Med henblik på at indføre lovhjemmel for den hidtidige fortolkning af taxilovens § 5, stk. 5, foreslås det, at det i § 5, stk. 6, udtrykkeligt fremgår, at en indehaver af tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik 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.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2.

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 indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på dele 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 6 i loven.

Med henblik på at sikre effektiv håndhævelse af de foreslåede § 5, stk. 5 og 6 i taxiloven, 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 for 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 og offentlig servicetrafik, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser for løn- og arbejdsvilkår for chauffører. For så vidt angår tilladelser til limousinekørsel og sygetransport vil den relevante myndighed være den kommune, der har meddelt tilladelsen, mens den relevante myndighed ved tilladelser til offentlig servicetransport er Trafikstyrelsen.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, fx 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 eller stikprøvekontrol.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af overenskomsten 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 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 desuden i § 5 b, stk. 1, at den tilladelsesudstedende myndighed hører organisationerne til vurdering af, om en indehaver af en taxitilladelse følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. den foreslåede § 5, stk. 5.

Det foreslås i § 5 b, stk. 2, at den tilladelsesudstedende myndighed hører organisationerne til vurdering af, om en indehaver af en tilladelse til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetransport følger bestemmelserne 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, jf. den foreslåede § 5, stk. 6.

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.

Hvis indehaveren af en tilladelse til taxikørsel har indgået en lokal kollektiv overenskomst med en flerhed af ansatte chauffører, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi. Overenskomstnævnet vil derimod skulle høres, i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver ikke selv har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst, idet han da stadig i medfør af den foreslåede § 5, stk. 5, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster for chauffører.

I sager angående overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 6, i taxiloven, skal overenskomstnævnet dels tage stilling til, om den pågældende kollektive overenskomst er indgået af en af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter og som gælder i hele landet, dels om tilladelsesindehaveren overholder denne.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Faglig Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til.

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

Til nr. 4

Det foreslås, at § 16, stk. 1, nr. 1, ændres som en konsekvens af den foreslåede opdeling af den gældende § 5, stk. 5, sådan at den foreslåede § 5, stk. 5 alene angår taxitilladelser, mens den foreslåede § 5, stk. 6, angår tilladelser til limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetransport.

Til nr. 5

Med den foreslåede § 5 a, kan en tilladelsesindehaver pålægges at indsende dokumentation for overholdelsen af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, jf. nr. 3.

Det foreslås i § 16 a, at give den tilladelsesudstedende myndighed mulighed for at udskrive ugentlige tvangsbøder, hvis tilladelsesindehaveren ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation. Der er tale om administrative tvangsbøder.

Formålet er at indføre et tvangsmiddel, som i højere grad end truslen om at rejse straffesag med henblik på pålæggelse af bødestraf, kan formå indehavere af tilladelser til at efterkomme et påbud. Administrative tvangsbøder er ikke en straf, men et middel der pålægges for at gennemtvinge 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 kræver, 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.

Såfremt en indehaver af en tilladelse undlader inden en given frist at efterkomme et påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed, gives en ny frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at fortsat manglende efterkommende af påbuddet kan medføre pålæg af ugentlige tvangsbøder. Sidder indehaveren af en tilladelse også denne rykkerskrivelse overhørig, 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 inddrivelsesmyndigheden.

Størrelsesniveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på et niveau omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, fx er indehaver af betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende tvangsbøder af en større beløbsmæssig størrelse, sådan at tvangsbøden kan virke som et reelt middel til at gennemtvinge den pågældende handlepligt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2015.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

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. ---

1. Efter § 1 indsættes:

”§ 1 a. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster 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. november 2013, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til kapitel 1 affattes således:

”Lovens område m.v.”

Tilladelse til buskørsel

§ 1 - § 1 c. ---

2. Efter § 1 c indsættes som ny paragraf:

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

§ 3

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

§ 5. ---

Stk. 1-4.

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.

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 efter stk. 5 som nyt stykke:
Stk. 6. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og til offentlig servicetrafik 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.”

3. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:
”§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse til taxikørsel skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at denne følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.
Stk. 2. Indehaveren af en tilladelse til limousinekørsel, til sygetransport og 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 indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

”§ 5 b. Den myndighed, 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 og til offentlig servicetrafik hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren overholder § 5, stk. 6.
Stk. 3. 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 myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.”

§ 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,

4. 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.”

2) – 3) ---

5. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:
”§ 16 a. Den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, kan pålægge virksomheden ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende dokumentation efter påbud i henhold til jf. § 5 a.”

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2015.