



**Brancheorganisation  
for den danske  
vejgodstransport**

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

Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

**Sagsnr. TS20000-00065**

Padborg, 13. april 2015

ITD har med tak modtaget Trafikstyrelsens udkast til forslag til ændring af lov om godskørsel, og lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

ITD har nedenfor samlet brancheorganisationens bemærkninger.

### **Om lovforslaget**

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

Baggrunden for lovforslaget er, at Højesteret ved dom af 4. februar 2015 om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk.2, og taxilovens § 5, stk. 5, fastslog, at enhver vilkårlig kollektiv overenskomst for chauffører levede op til bestemmelserne i buskørselsloven og i taxiloven om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

I høringsbrevet fastslår Trafikstyrelsen i forlængelse heraf, at bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ligesom forarbejderne til bestemmelserne ligner hinanden.

Det anføres herefter af Trafikstyrelsen, at der "ikke er grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk.3."

### **ITD's holdning**

Vi kan konstatere, at der er væsentlige og afgørende elementer i forslaget, som ITD stiller sig tvivlende overfor og derfor ikke umiddelbart kan støtte.

### **Hvad betyder "kollektive overenskomster"?**

Trafikstyrelsen, som er tilsynsførende myndighed og dermed i praksis håndhæver bestemmelsen i tæt samarbejde med arbejdsmarkedets parter, har hidtil fortolket bestemmelsen således, at der skal være tale om en landsdækkende overenskomst. Det vil sige 3F's eller Krifas overenskomster (eller dertil sluttede aftaler inden for andre forbund).

Et såkaldt "Overenskomstnævn" blev etableret i 2013 for at håndhæve bestemmelsen over for bus- og godstransportvirksomheder, som ikke er medlem af arbejdsgiverforeningerne under DI eller DE. Nævnet består af en landsretsdommer og repræsentanter fra de to arbejdsgiverforeninger samt 3F. Konstruktionen blev kritiseret for at have elementer af organisationstvung i sig og for at være i modstrid med den normale danske fleksibilitet i forhold til arbejdsmarkedsaftaler.

Nævnte dom fra Højesteret 4. februar 2015 har sat alvorlige spørgsmålstejn ved Trafikstyrelsens hidtidige tolkning af, hvilke kollektive overenskomster, der kan anerkendes. Højesteret anerkendte her en lokal overenskomstaftale imellem en taxavognmand og hans ansatte. Aftalen var udformet uden de landsdækkende organisationers mellemkomst. Rettens præmis var, at det ikke tydeligt er skrevet i loven, at de kollektive overenskomster skal være landsdækkende.

Med lovforslaget ser det ud til, at der vil blive etableret en varig undtagelse fra den danske arbejdsmarkedsmodel i det danske vejtransporterhverv i mange år frem – uden nogen forudgående debat i erhvervet om eller analyse af det hensigtsmæssige heri.

En hjørnestejn i den normale danske arbejdsmarkedsmodel er, at løn- og arbejdsvilkår fastsættes **uden indblanding** fra myndighedernes side. ITD støtter udtrykkeligt op om den normale danske arbejdsmarkedsmodel og om ordentlige løn- og ansættelsesvilkår på det danske arbejdsmarked.

ITD gør samtidig opmærksom på, at lovkrav om tilslutning til nogle få udvalgte overenskomstaftaler er et meget vidtgående og omfattende indgreb i virksomhedernes og medarbejdernes frie aftaler inden for området. Det drejer sig ikke blot om løn, men også om pensionsforhold og almindelige ansættelsesforhold. Der er ikke blot tale om en lovpligtig mindsteløn, som det kendes fra en række andre EU-lande, men om en total regulering af aftaleforholdet imellem arbejdstagere og arbejdsgivere.

En sådan ordning er uden sidestykke – ikke bare i forhold til andre sektorer i dansk erhvervsliv – men også på europæisk plan. Spørgsmålet er, om en så vidtgående regulering er proportional med de effekter, der ønskes opnået med lovgivningen.

Begrundelsen for at indsætte bestemmelsen om overholdelse af kollektive overenskomster tilbage i 1973 var, at det ville styrke færdselssikkerheden, hvis vognmændene ikke skulle konkurrere på løn og alle tilsluttede sig overenskomsterne og de heri indeholdte definitioner på arbejdstider- og forhold.

Efter ITD's vurdering er spørgsmålet om færdselssikkerhed i dag **ikke** relevant i forhold til overenskomsterne. Siden 1973 er der fx vedtaget regler om arbejdstidsdirektiv, der håndhæves strengt. Der er vedtaget regler om lovpligtige hastighedsbegrænsere i lastbiler. Der er vedtaget nye regler om køre- og hviletid, herunder også om kontrollen heraf, og der er vedtaget regler om bedre uddannelse for chauffører i EU. Derudover skal færdselsloven jo overholdes, og også den lov er siden 1973 blevet moderniseret adskillige gange.

Hvis der skulle være en realitet i påstanden om en sammenhæng mellem færdselssikkerhed og overholdelse af overenskomster, så måtte vi drage den konklusion, at alle chauffører, der ikke får dansk overenskomstmæssig løn, alene på den baggrund er til fare for medtrafikanterne.

Ved at udvide sætningen "kollektive overenskomster" til præciseringen "kollektive overenskomster, indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark" fratages virksomheder og medarbejdere reel aftalefrihed på løn- og ansættelsesforhold. En sådan aftalefrihed burde være en selvfølge.

Desuden er det efter vores opfattelse uklart, hvad "de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i



Danmark" dækker over. Det bliver reelt umuligt for andre end de bestående landsækkende organisationer at indgå overenskomster på det danske marked fremover.

### **Den negative foreningsret respekteres ikke**

ITD er ikke bekendt med, at andre EU-lande har ophævet kollektive aftaler på transportområdet til lov. I Danmark er det alene på transportområdet, hvor der sker en sådan sammenblanding af arbejdsmarkedets parter område og lovgivningen. Resultatet heraf er, at der fra Trafikstyrelsens side bliver sanktioneret alene ud fra udtalelser fra arbejdsmarkedets parter.

ITD finder dette stridende mod den danske model og stridende mod den ret, man har som dansker og som dansk virksomhed til at deltage i en forening og den ret, der er til at stå uden for en forening. ITD mener ikke, at den negative foreningsret respekteres ved dette forslag.

Der er endvidere tale om en unødigt sammenblanding mellem statens og organisationernes interesser. Det er i ingens interesse, at staten delegerer politisk udøvelse til nogle få private organisationer.

### **Konflikt med gældende EU-regler**

Udover det retssikkerhedsmæssige problem er det også spørgsmålet, hvorvidt den foreslåede bestemmelse er i **overensstemmelse med EU-lovgivningen**.

Bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår er i EU delegeret til de enkelte lande, men der er altid krav om proportionalitet. Juridiske EU-eksperter mener, at de danske bestemmelser om § 6, stk.3 anses for at være særdeles problematisk i forhold til EU-retten.

Med § 6 stk. 3 er nogle få overenskomster reelt ophøjet til lov. Det er arbejdsmarkedets parter, der har vedtaget protokollatet om det såkaldte Overenskomstnævnet, som har udviklet sig til at være en vigtig rådgiver for Trafikstyrelsen.

Men det er bemærkelsesværdigt, at der ikke er nogen til at varetage de interesser, som de virksomheder og ansatte har, der ønsker at stå uden for DA- og LO-familien. De eksisterende overenskomster og fortolkningen heraf indeholder flere elementer, som ITD anser som stridende mod EU-retten.

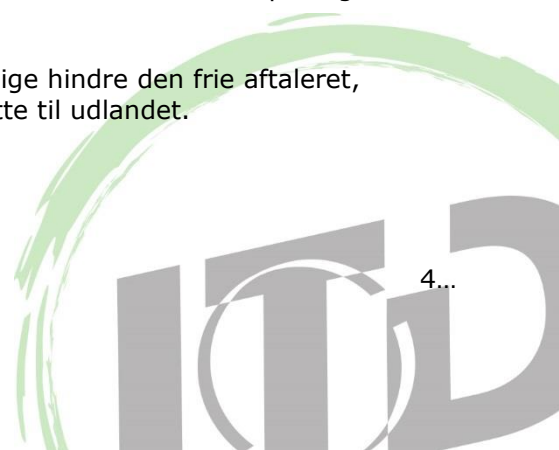
### **Resultat: Tab af danske virksomheder og arbejdspladser**

Det fremgår af forslagets bilag, at forslaget vil medføre højere udgifter for de danske transportvirksomheder og dermed også for transportkøberne. Det betyder, at konkurrenceevnen for danske virksomheder vil blive svækket, da godstransport og logistik er en basisomkostning for alle virksomheder med en fysisk varefremstilling.

Når det gælder danske transportvirksomheders muligheder for at deltage på det internationale transportmarked, er de foreslåede regler en direkte hindring. Her er effekten af de foreslåede bestemmelser, at virksomhederne udflager køretøjerne, da virksomhederne for så vidt angår international transport er i direkte konkurrence med udenlandske lastbiler, som ikke er bundet til tilsvarende bestemmelser i deres hjemlande.

ITD står uforstående overfor, at det danske vejgodstransporterhverv skal konkurrere på ulige vilkår i EU's indre marked.

Kravet om danske landsdækkende overenskomster vil alt andet lige hindre den frie aftaleret, fordyre godstransporten og tvinge mange virksomheder til at flytte til udlandet.

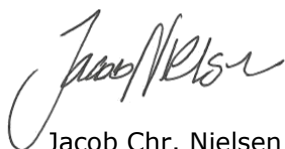


Slutteligt skal ITD i øvrigt henvise til den verserende sag mod Transportministeriet vedr. godskørselslovens § 6, stk. 3, hvortil der henvises til de principielle og juridiske synspunkter heri.

\*\*\*

Vi stiller os gerne til rådighed for en diskussion og/eller for besvarelse af spørgsmål om indholdet af vores høringssvar.

Med venlig hilsen



Jacob Chr. Nielsen  
Adm. Direktør

ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport

