

Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899  
Mail: info@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

Notat  
Sagsnr.: TS20000-00378  
Dato: 10-12-2020

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel

#### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 30. oktober 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om godskørsel og udkast til bekendtgørelse om buskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 27. november 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke ønsker at afgive høringssvar: Advokatrådet og Forbrugerrådet Tænk.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), Arbejdsgiverforeningen KA, Finanssektorens Arbejdsgiverforening FA, 3F Transportgruppen, FH Fagbevægelsens Hovedorganisation og DA Dansk Arbejdsgiverforening.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk PersonTransport, Trafikselskaberne i Danmark, ITD – Brancheorganisation og ITD Arbejdsgiver, Krifa, SLD, DTL – Danske Vognmænd (DTL) og Dansk Erhverv.

ITD har afgivet høringssvar på vegne af ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport - og ITD Arbejdsgiver. I nedenstående vil de blive benævnt ITD.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### 2. Generelle bemærkninger

ITD bemærker, at det for ITD er vigtigt, at der er fair og lige konkurrencevilkår på både på det danske og europæiske vejtransportmarked. Derfor støtter ITD regler, der fremmer dette formål, og ITD hilser derfor lovens og bekendtgørelsernes

hovedformål om at sikre ordnede forhold inden for vejtransportområdet i Danmark velkomment.

ITD bemærker, at det for ITD er vigtigt, at der kan føres en effektiv kontrol med både danske og udenlandske vognmænds overholdelse af reglerne. Derfor hilser ITD det velkomment, at der nu genindføres stikprøvekontrol af danske tilladelsesindehavere. Som følge heraf er der behov for en styrkelse af såvel Færdselsstyrelsens administrative kontrol som Rigspolitiets tungvogns kontrol.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at tilsynet med de nye lønvilkår fremover vil indgå i Færdselsstyrelsens eksisterende kontrol med danske tilladelsesindehavere.*

### **3. Indsendelse af dokumentation**

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det fremgår, at der i bekendtgørelserne er foretaget rettelser, så Færdselsstyrelsen kan indhente enhver oplysning fra offentlige myndigheder samt anmode tilladelsesindehaveren om enhver oplysning, som er nødvendig for at vurdere, om kravene i bl.a. lov om godskørsels § 6, stk. 3 og lov om buskørsels § 18, stk. 2 er opfyldt, og at dette synes at være en forudsætning for at kunne udføre tilsynsopgaven. Trafikselskaberne i Danmark opfordrer til – i lyset af igangværende evaluering af taxiloven – at der skabes parallelitet til taxiområdet og taxiloven.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen oplyser, at det er noteret, at Trafikselskaberne i Danmark opfordrer til, at der skabes parallelitet til taxiområdet og taxiloven.*

### **4. Vejtransportrådet**

ITD bemærker, at det i udkastet til bekendtgørelse om godskørsel fremgår, at 10 medlemmer udpeges efter indstilling fra Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Dansk Transport og Logistiks Arbejdsgiverforening, Dansk Persontransport, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Industri Transport, Fagligt Fælles Forbund og International Transport Danmark (ITD). De bemærker, at det umiddelbart synes svært at finde en begrundelse for, hvorfor ITD Arbejdsgiver er udeladt af udkastet til bekendtgørelse om godskørsel, når ITD Arbejdsgiver konkret er nævnt som relevant udpeget organisation i "Betænkning fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet". De går ud fra, at dette beror på en forglemmelse, og henstiller i forlængelse heraf til, at ITD-Arbejdsgiver også bliver en del af Vejtransportrådet.

Krifa bemærker, at Vejtransportrådet er sammensat af 10 deltagere blandt arbejdsmarkedets parter. Der er kun en lønmodtagerrepræsentant i rådet - 3F, og rådet synes at favorisere FH/DA. Krifa finder det naturligt, at Ministeriet søger at opnå en bred sammensætning og vil derfor foreslå, at Krifa og ITD-A også får plads i rådet.

SLD skal venligst anmode om at fremgå af de organisationer, der oplystes i § 25, stk. 2. § 25, stk. 1 vil herefter skulle ændres, således at det fremgår, at rådet består af 12 medlemmer.

Dansk Erhverv støtter, at Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), der er en selvstændig organisation, der repræsenterer de store danske transport- og logistikvirksomheder, bliver fast medlem af Vejtransportrådet.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det blandt andet fremgår af "Betænkning fra udvalgsarbejdet vedr. ordnede forhold på vejtransportområdet", at International Transport Danmark Arbejdsgiver samt eventuelle andre organisationer med relation til vejtransportbranchen kan komme i betragtning som medlemmer af Vejtransportrådet. Det samme fremgår af bemærkningerne til loven.*

*Formålet med Vejtransportrådet er at drøfte generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og komme med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for transport erhvervet. Færdselsstyrelsen finder på nuværende tidspunkt, ikke behov for at udvide antallet af medlemmer.*

## **5. Efterspørgsel af undtagelse til buslovens § 9, stk. 2**

Trafikselskaberne i Danmark efterspørger, at der laves en undtagelse til buslovens § 9, stk. 2, som kræver, at operatører, der udlåner en chauffør til en anden chauffør, skal godkendes som erhvervsmæssig udlejer af chauffører. Undtagelsen ønskes i tilfælde, hvor operatørerne låner chauffører af hinanden til brug for uddannelse af chauffører, og hvor dette sker uden profit for øje og ikke som led i udøvelse af chaufførudlånsvirksomhed. De oplyser, at baggrunden for ønsket om en undtagelsesbestemmelse er, at Movia er stødt på udfordringer, når en operatør skal låne en chauffør ansat hos en anden operatør i forbindelse med indøvning af elbuskørsel før driftsstart. Udlånet sker for en enkelt dag pr. chauffør og ikke nødvendigvis for alle chauffører. Udlånet sker altså med henblik på uddannelse af chauffører til elbuskørsel, og mens bussen ikke er i rute og uden passagerer i bussen. Det virker unødigt bebyrdende for operatørerne, at de skal søge om at blive godkendt som erhvervsmæssig udlejer af chauffører for så begrænset en aktivitet, der ikke har profit som formål.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen oplyser, at det er noteret, at Trafikselskaberne i Danmark efterspørger en undtagelse til buslovens § 9, stk. 2.*

## **6. Vurderingsgrundlaget i hh.t. Godskørselslovens § 6, stk. 3, nr. 3**

Krifa bemærker, at de har en forventning om, at der skabes synlighed om hvilke hovedkriterier, der skal anvendes i skønnet. Modellen, hvor nogle overenskomsterparter skal følge andres niveau, er i forvejen speciel, men så meget desto mere har vi "andre" et legitimt behov for at blive bekendt med, hvorledes man agter at foretage skønnet. Krifa så gerne, at metoden blev indskrevet i bekendtgørelsen,

så der skabes en reel mulighed for parterne at indrette sig på reglerne. Dette vil også skabe synlighed for eventuelle ændringer i grundlaget. Det er en retssikkerhedsmæssig bekymrende konstruktion, hvis rammerne for skønnet holdes hemmeligt for de virksomheder og arbejdsmarkedsparter, der skal anvende reglerne. De bemærker, at det mindst efterlader følgende tre problemer. Hvordan skal de vide, hvordan ministeriet vil vurdere "væsentligt" og "entydigt" i §6, stk. 3, nr. 3, hvis de ikke kan forholde sig til metoden. Hvordan skal Overenskomstnævnet begrunde vurderingen, hvis den ikke offentlig. Dette giver risiko for at overenskomstnævnet, der indeholder et flertal af medlemmer der er i en direkte konkurrencesituation til Krifa og ITD-A, kan opfinde deres egne vurderingsgrundlag til egen fordel. Kan Ministeriet løbende ændre sin metode? Som led i det politiske forlig, blev det, så vidt Krifa er orienteret, aftalt at, forligspartierne skal forholde sig til rammerne for det retlige skøn i hh. t. §6, stk. 3, nr. 3., før reglerne træder i kraft. Derfor må en følgevirkning heraf være, at Ministeriet ikke bør kunne ændre på rammerne.

ITD bemærker, at det følger af den politiske aftale, der ligger til grund for ændring af godskørselsloven og nærværende udkast til bekendtgørelse om godskørsel, at der skal ske en prøvelse af lønomkostningsniveauet i en alternativ overenskomst. Denne prøvelse skal bestå af en vurdering af, om det samlede lønomkostningsniveau fraviger væsentligt og entydigt fra det definerede lønomkostningsniveau i de(n) retningsgivende overenskomst(er) (referencelønnen) ITD bemærker, at forud for, at Færdselsstyrelsen har sendt udkastet til bekendtgørelse om godskørsel i høring, har Færdselsstyrelsen afholdt en række møder med forskellige organisationer angående ændringerne i godskørselslovens § 6, stk. 3, herunder også ITD. På mødet mellem ITD og Færdselsstyrelsen anerkendte Færdselsstyrelsen, at det er meget vanskeligt, hvis overhovedet muligt at fastsætte en referencechauffør for vejgodstransportbranchen, og det er vanskeligt at bruge dette som sammenligningsgrundlag. De bemærker, at det i udkastet til bekendtgørelse om godskørsel imidlertid fortsat er uklart, hvordan sammenligningsgrundlaget mellem en alternativ kollektiv overenskomst og de(n) retningsgivende overenskomst(er) skal være. Det fremgår bl.a. ikke hvilke konkrete lønelementer, der indgår i den samlede skønsmæssige vurdering, herunder at der ikke skal foretages en "punkt for punkt sammenligning", og der i vurderingen ligeledes skal tages højde for, at den alternative overenskomsts lønelementer kan adskille sig fra de(n) retningsgivende overenskomst(er). Når nu dette ikke blev præciseret i loven, bør det i det mindste præciseres i bekendtgørelsen, så der skabes den nødvendige tilstrækkelige klarhed ift. det omkostningsniveau, som de samlede lønomkostninger i en alternativ overenskomst ikke må fravige væsentligt og entydigt fra. Bekendtgørelsen bør derfor præciseres og tilrettes i overensstemmelse med den politiske aftale på dette punkt.

#### Kommentar:

*I Færdselsstyrelsens væsentligheds og entydigheds vurdering ligger det, at enkelte variationer eller afvigelser ikke vil medføre at en forelagt overenskomst ikke kan anerkendes. I loven fremgår det, at et omkostningsniveau ikke må afvige væsentligt og entydigt fra det omkostningsniveau som findes i de retningsgivende overenskomster. Omkostningsniveauet er det samlede udtryk af overenskomsternes*

*satser og elementer, og kan beregnes så længe den pågældende overenskomsts indhold er tilgængeligt. Væsentligheds- og entydighedsvurdering ligger derfor i mindre grad skjult bag metode eller beregning, men højere grad ligger det i en konkret vurdering af den forskel der er på omkostningsniveauerne. Færdselsstyrelsens vurdering vil dog være noget mere detaljeret end blot en vurdering af den umiddelbare netto variation mellem omkostningsniveauerne. Det betyder, at før end en overenskomst ikke anerkendes, skal der være gennemgående variationer i alle aspekter af den pågældende overenskomsts omkostningsniveau. Væsentlighedsvurdering sker i lyset af den samlede variation mellem omkostningsniveauer. Entydighedsvurdering foretages på tværs af overenskomsternes satser og elementer.*

*I sager der vedrører overenskomster, der ikke er blandt de retningsgivende, vil parter fra den pågældende overenskomst blive indkaldt som supplerende medlemmer i nævnet. Færdselsstyrelsen har tillid til, at sager der er forelagt overenskomstnævnet vurderes objektivt og sagligt. Overenskomstnævnets udtalelse indgår i Færdselsstyrelsens vurdering.*

*Beregningen tager udgangspunkt i sammenlignelige satser og elementer i overenskomsterne. Forskellene i indholdet tages der højde for i den skønsmæssige vurdering. Vurderingsprocessen foretages med beregning af omkostningsniveauet, skønsmæssig vurdering af indhold, samt en efterprøvning af overenskomstens satser og elementer holdt op imod en række chaufførprofiler. Derudover vil overenskomstnævnet kunne blive bedt om at afgive udtalelse. Det skal skabe rammerne for et nuanceret og detaljeret beslutningsgrundlag. Ingen af vurderingsprocessen elementer vil i sig selv kunne være afgørende for vurderingen. Afgørelsen hviler på en samlet skønsmæssig vurdering.*

## **Bilag 1**

3F Fælles Fagligt Forbund

Advokatrådet

Advokatsamfundet

Akademikerne

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Arbejdsgiverforening for kollektiv trafik

ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og syge-transport

Beskæftigelsesministeriet

Brancheforeningen Flextrafik Danmark  
Brancheforeningen for Forretningslimousiner  
Brancheforeningen Taxiførere i Danmark (Tid)  
Bus & Tog-samarbejdet  
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)  
Centralorganisationernes Fællesudvalg  
Danmarks Naturfredningsforening  
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)  
Dansk Byggeri  
Dansk Erhverv  
Dansk Mobilitet  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Advokater  
Danske Handicaporganisationer  
Danske Medier  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
Datatilsynet  
Den Danske Dommerforening  
Det Centrale Handicapråd  
Det Faglige Hus  
DI - Dansk Industri  
DI - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)  
DI Transport  
Dommerfuldmægtigforeningen  
Domstolsstyrelsen  
DTL - Danske Vognmænd  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
Fagbevægelsens Hovedorganisation  
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
Finanssektorens Arbejdsgiverforening

Forbrugerombudsmanden  
Forbrugerrådet Tænk  
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
ITD Arbejdsgiverforening  
Justitsministeriet  
KA - Kristelig Arbejdsgiverforening  
KL - Kommunernes Landsforening  
Krifa  
Landbrug & Fødevarer  
Landdistrikternes Fællesråd  
Lederne  
Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte  
Motorstyrelsen  
NOAH-Trafik  
Overenskomstnævnet v/formanden  
Praktiserende Lægers Organisation (PLO)  
Rigsadvokaten  
Rigspolitiet  
Rigspolitiets Nationale Færdselscenter  
Rådet for Sikker Trafik  
Skatteministeriet  
SMVdanmark  
Styrelsen for Patientsikkerhed  
Sø- og Handelsretten  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Trafikselskaberne i Danmark  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Vejdirektoratet  
Vestre Landsret  
Østre Landsret

