

Lovforslag nr. L 90. Fremsat den 17. november 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel

(Chaufførvikarer)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 473 af 16. juni 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., ophæves.

2. Efter § 6 indsættes:

»Udførelse af godskørsel for fremmed regning

§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, eller § 4, stk. 1, 3 eller 4, må kun udføres af

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervs-mæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervs-mæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervs-mæssigt personbefordring.

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør

af § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2.«.

3. § 17, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 6, stk. 2, 3 og 4, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,«.

4. I § 17, stk. 1, ændres i nr. 3 ».« til: » eller«, og der indsættes som nr. 4:

»4) erhvervs-mæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2. «.

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 738 af 22. september 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., ophæves.

2. Kapitel 3 affattes således:

»Kapitel 3

Udførelse af erhvervs-mæssigt personbefordring

§ 9. Erhvervs-mæssigt personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, eller § 13, stk. 1, 3 eller 4, må kun udføres af

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de

- med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Det kan i tilslutning til en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning.

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, tilsvarende anvendelse.«.

3. I § 18, *stk. 1*, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) meddelelse af godkendelse i henhold til § 9, stk. 2,«.

Nr. 7 og 8 bliver herefter nr. 8 og 9.

4. I § 22, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 1 a,«: »§ 9, stk. 1,«.

5. I § 22, *stk. 1*, ændres i *nr. 3* ».« til: » eller«, og der indsættes som nr. 4:

»4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 9, stk. 2.«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2000.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Forslaget har til formål at udvide den bestående ordning i henholdsvis bus- og godskørselsloven om lån af chauffører mellem tilladelsesindehavere, således at det fremover også bliver muligt at anvende chauffører ansat hos en tilladelsesindehaver, der erhvervsmæssigt udlejer chauffører (chaufførvikarvirksomhed). Samtidig indføres en godkendelsesordning, hvorefter virksomheder, der allerede har eller opnår tilladelse til gods- eller buskørsel, kan godkendes til at drive chaufførvikarvirksomhed. Der indføres således en overbygning i form af en godkendelsesordning på de eksisterende tilladelsessystemer i de to love.

Forslaget bidrager således til, at vikarvirksomheder udøver erhvervet inden for nogle lovgivningsmæssigt forsvarlige og betryggende rammer. Reguleringen af vikarvirksomheder sker af hensyn til chaufførernes arbejdsvilkår og færdselssikkerheden. Forslaget sigter endvidere på at give gods- og buskørselsvirksomheder større fleksibilitet i tilrettelæggelsen og udførelsen af deres kørsel.

Endvidere indføres der ved lovforslaget en bemyndigelsesbestemmelse for trafikministeren til at fastsætte nærmere regler om meddelelse af godkendelse af vikarvirksomheder i henhold til loven.

Det bemærkes i den forbindelse, at spørgsmålet om anvendelse af chaufførvikarer flere gange har været drøftet mellem Trafikministeriet og vejtransporterhvervets organisationer. Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 187 af 30. marts 1999 om ændring af færdselsloven, godskørselsloven og arbejdsmiljøloven samt om ophævelse af lov om kontrol med overholdelsen af De Europæiske Fællesskabers forordninger om arbejderbeskyttelse inden for landevejstransport og lov om international godstransport med motorkøretøjer (lovforslag nr. L 108 fremsat den 27. november 1998), at det i forbindelse med drøftelserne af lovforslaget blev aftalt, at der skulle etableres et udvalgsarbejde med deltagelse af gods- og buskørselserhvervets organisationer med det formål at få afklaret, om

og i givet fald hvordan muligheden for videregående anvendelse af chaufførvikarer kunne etableres.

På denne baggrund blev der nedsat et chaufførvikarudvalg med deltagelse af repræsentanter for Dansk Transport og Logistik, International Transport Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Erhvervenes Transportudvalg, Danske Busvognmænd, SiD, Trafikministeriet og Færdselsstyrelsen.

Chaufførvikarudvalget afsluttede sit arbejde i forsommeren 1999, og i juli 1999 forelå udvalgets rapport »Chaufførvikarer på vejtransportområdet«, der blev sendt til Trafikudvalget den 28. juli 1999.

2. Chaufførvikarudvalgets overvejelser, forslag og anbefalinger.

Chaufførvikarudvalget har navnlig undersøgt chaufførvikarernes retsstilling i forhold til den offentligtretlige lovgivning. Udvalget har tilvejebragt oplysninger, der belyser chaufførvikarernes retsstilling i relation til arbejdsgiveransvaret, den ansættelsesretlige lovgivning, arbejdsmiljølovgivningen, arbejdsløshedsforsikringen, arbejdsskadeforsikringslovgivningen samt i relation til spørgsmål om sygdom, retshjælp og anden forsikringsmæssig stilling, herunder retsstillingen for de efterladte.

Endvidere har udvalget vurderet bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 4, og i buslovens § 18, stk. 3, vedrørende tilladelsesindehaverens pligt til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende overenskomster, samt endelig spørgsmålet om køre- og hviletid.

Udvalget konkluderer i rapporten, at vikarer er omfattet af

- arbejdsmiljølovgivningens bestemmelser, når beskæftigelsen finder sted inden for landets grænser,
- arbejdsskadeforsikringslovgivningens bestemmelser, også i forbindelse med beskæftigelse, der finder sted uden for landets grænser,
- reglerne om social sikring, også i forbindelse med beskæftigelse, der finder sted uden for landets grænser,

- reglerne om arbejdsløshedsforsikring og
- reglerne om arbejdsgiverens betaling af dagpenge-godtgørelse.

For så vidt angår spørgsmålet om arbejdsgiveransvaret m.v. bemærker udvalget, at det vil være vikarvirksomheden, der aftaler løn- og arbejdsvilkår med vikaren, og at det derfor er vikarvirksomheden, der må betragtes som arbejdsgiver for vikaren vedrørende disse forhold, mens tilladelsesindehaveren (brugervirksomheden) vil optræde som »arbejdsgiver« i de tilfælde, hvor denne har fuld instruktionsbeføjelse over for vikaren. Det er således udvalgets opfattelse, at tilladelsesindehaveren i denne henseende vil være omfattet af Danske Lovs 3-19-2 (husbondansvaret).

Et objektivt ansvar eller et arbejdsgiverforhold, der er reguleret i lovgivningen, kan efter udvalgets opfattelse ikke overgå til andre gennem aftale. Det vil dog i visse situationer inden for anden offentligretlig lovgivning afhænge af en konkret vurdering af de pågældende bestemmelser og den konkrete situation, hvem der kan anses som arbejdsgiver.

Udvalgets hovedkonklusion vedrørende vikarers retsstilling i henhold til den offentligretlige lovgivning er herefter, at disse i lovgivningsmæssig henseende er stillet på samme måde som fastansatte chauffører.

Det kan oplyses, at Kammeradvokaten i 1993 afgav et responsum vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt en tilladelsesindehaver, der lejer en chauffør enten af en vikarvirksomhed eller af en anden tilladelsesindehaver, derved kommer i et arbejdsgiverforhold i forhold til chaufføren i lejeperioden. Dette responsum er optrykt som et bilag til rapporten.

I sit responsum tilkendegav Kammeradvokaten, at der i disse situationer ikke etableres et egentligt arbejdsgiverforhold for tilladelsesindehaveren i relation til vikaren. Vikaren er alene ansat af vikarvirksomheden, og dette ansættelsesforhold kan ikke ændres gennem en aftale mellem tilladelsesindehaveren og chaufførvikaren.

I relation til køre- og hviletidsbestemmelserne har udvalget overvejet forskellige muligheder for kontrol med bestemmelsernes overholdelse i forbindelse med brug af chaufførvikarer.

En tilladelsesindehaver har som udgangspunkt mulighed for at sikre sig, at hans ansatte chauffører overholder køre- og hviletidsreglerne. Når en tilladelsesindehaver anvender vikarer, er kontrolmulighederne efter udvalgets opfattelse mere begrænsede. Tilladelsesindehaveren ved eksempelvis ikke, hvilke kørselsopgaver en vikar har været beskæftiget med inden »påmønstringen«, og herunder heller ikke inden for hvil-

ken tidsperiode beskæftigelsen har fundet sted. Tilladelsesindehaveren har endvidere alene vikarens ord for eventuel forudgående kørsel.

Med henblik på i et vist omfang at sikre en tilladelsesindehaver, der lejer en chauffør, i de tilfælde, hvor overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne alene kan tilskrives vikarvirksomheden og vikaren, peger udvalget derfor konkret på muligheden for at indføre et erklæringssystem, således at vikarvirksomheden - som vikarens arbejdsgiver i løn- og arbejdsmæssig henseende - i det relevante omfang skal oplyse en lejer om den kørsel, som vikaren tidligere har udført for en anden lejer. Erklæringen, der skal være underskrevet af vikarvirksomheden, skal således overdrages til tilladelsesindehaveren ved »påmønstringen«. Herved opnår tilladelsesindehaveren mulighed for at sikre sig, at en nytilkommen vikar efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt vil kunne udføre den planlagte kørsel.

Udvalget konstaterer samtidig, at et sådant erklæringssystem ikke kan »fritage« en tilladelsesindehaver for det objektive ansvar, der følger af bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993 om arbejderbeskyttelse i vejtransport om overholdelse af køre- og hviletid. Systemet skal alene øge tilladelsesindehaverens mulighed for at sikre sig, at en vikar lovligt vil kunne udføre den planlagte kørsel.

Udvalget er imidlertid af den opfattelse, at vikarvirksomheden i givet fald vil kunne straffes for medvirken til en vikars overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, jf. straffelovens § 23, idet vikarvirksomheden gennem modtagne kopier af vikarens diagram vil opnå kendskab til en vikars overholdelse af bestemmelserne.

Udvalget har drøftet de nedenfor anførte tre modeller vedrørende en videregående adgang til at anvende chaufførvikarer i forhold til i dag, hvor en tilladelsesindehaver kun som vikarer må benytte chauffører ansat hos en anden tilladelsesindehaver, og hvor der kun må kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Det bemærkes, at der i dag ikke eksisterer et forbud mod vikarvirksomheder, men alene et forbud mod en tilladelsesindehavers anvendelse af chaufførvikarer i andre tilfælde end de anførte.

Alle tre modeller indebærer ændringer i § 1, stk. 1, i henholdsvis godskørselsloven og buskørselsloven.

Model 1 ophæver det nuværende krav om, at der kun må anvendes chaufførvikarer, der er ansat hos en anden tilladelsesindehaver, og det vil derfor være muligt at anvende chaufførvikarer, uanset om de er ansat hos en anden tilladelsesindehaver eller i et egentligt

vikarbureau, der udlejer vikarer på et erhvervsmæssigt grundlag.

Model 2 indebærer en udvidelse af adgangen for en tilladelsesindehaver til at kunne anvende chaufførvikarer, således at der også betales en fortjeneste til den virksomhed, der udlejer vikarer. Efter denne model vil det alene være indehavere af tilladelser til godskørsel eller buskørsel, der kan udleje vikarer, og dette forudsætter, at der er givet en særlige godkendelse hertil.

Det vil være muligt alene at udøve vikarvirksomhed. Det vil således ikke være en betingelse for en godkendelse, at der også udføres gods- eller buskørsel, men det kræves under alle omstændigheder, at man opnår eller har en tilladelse til gods- eller buskørsel.

Model 3 indebærer som model 1 og 2 en udvidelse af adgangen til at anvende vikarer, men der indføres en egentlig autorisationsordning for vikarbureauer på vejtransportområdet, således at disse bureauers virksomhed direkte reguleres i de to love. Det er således ikke en betingelse for at meddele autorisationen, at ansøgeren har eller opnår en vognmandstilladelse.

Det bemærkes, at alle repræsenterede organisationer i udvalget har peget på model 2 som en mulig løsning af spørgsmålet om anvendelse af chaufførvikarer, og at erhvervenes repræsentanter i chaufførvikarudvalget har tilkendegivet følgende anbefalinger i forbindelse med valg af model vedrørende chaufførvikarer:

Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service anbefaler som udgangspunkt model 1, idet foreningen overordnet er af den opfattelse, at der ikke bør stilles krav til vikarvirksomheder på transportområdet. Foreningen kan imidlertid tillige acceptere model 2 og 3, idet dog model 3 foretrækkes.

Erhvervenes Transportudvalg anbefaler som udgangspunkt model 1. Modellen giver efter organisationens opfattelse mindst lige så god sikkerhed i henseende til overholdelse af gældende lovgivning som de to øvrige modeller. Erhvervenes Transportudvalg kan dog tillige støtte model 2 og 3 i den nævnte rækkefølge.

Danske Busvognmænd kan alene anbefale model 2, idet indførelsen af en egentlig autorisationsordning (model 3) i administrativ henseende virker for omfattende set i forhold til de relativt få virksomheder, som ordningen må forventes at skulle regulere.

Dansk Transport og Logistik og International Transport Danmark anbefaler som udgangspunkt model 1. Det er organisationernes opfattelse, at egentlige tilladelses- eller autorisationsordninger ikke vil give chaufførvikarer bedre beskyttelse end den retsstilling,

de har i dag. Imidlertid er de to organisationer samtidig af den opfattelse, at erhvervet kan have fordel af en vis form for regulering af vikarvirksomhed. På den baggrund kan de to organisationer tillige anbefale model 2 og 3.

SiD kan ikke støtte model 1, da modellen efter forbundets opfattelse ikke yder en vikar tilstrækkelig beskyttelse. Forbundet kan derfor alene anbefale model 2 og 3 i den nævnte rækkefølge.

3. Tidligere overvejelser vedrørende anvendelse af chaufførvikarer

Spørgsmålet om en videregående adgang til at anvende chauffører, som stilles til rådighed af vikarvirksomheder, har tidligere været genstand for drøftelser i Vejtransportrådet samt mellem vejtransporterhvervets organisationer og Trafikministeriet. I 1995 besluttede rådet, at der skulle foretages en nærmere analyse af spørgsmålene vedrørende vikarvirksomheders udlejning af chauffører. På baggrund af den gennemførte analyse besluttede Vejtransportrådet i februar 1996 at udvide standardvilkårene således, at godkendte virksomheder kunne låne chauffører af hinanden.

Ved ændringerne i lov nr. 187 af 30. marts 1999 af lov om godskørsel og i lov nr. 399 af 2. juni 1999 af lov om buskørsel blev det i § 1, stk. 1, i begge de to love præciseret, hvornår og under hvilke betingelser der kan anvendes chaufførvikarer.

Herudover har der i to tilfælde været fremsat forslag til folketingsbeslutning vedrørende spørgsmålet om etablering af chaufførvikarvirksomheder. Det første forslag, beslutningsforslag nr. B 89, blev fremsat den 12. december 1997, men bortfaldt som følge af udskrivelsen af folketingsvalget i marts 1998. Det andet forslag, beslutningsforslag nr. B 31, blev fremsat den 29. oktober 1998. Der blev afgivet en beretning den 12. maj 1999, hvori der bl.a. blev tilkendegivet en forventning om, at spørgsmålene vedrørende legalisering af vikarvirksomheder på bus- og godskørselsområdet afklares gennem det nedsatte chaufførvikarudvalgs arbejde. Beslutningsforslag nr. B 31 bortfaldt herefter.

4. Trafikministeriets overvejelser

Trafikministeriet finder det hensigtsmæssigt, at gods- og buskørselsvirksomheders mulighed for at tilrettelægge og udføre deres kørsel inden for fleksible rammer styrkes, men finder samtidig, at det også skal ske på en måde, der sikrer chaufførernes arbejdsvilkår, og at færdselssikkerheden tilgodeses.

Trafikministeriet finder, at der af hensyn til seriøsiteten og ekspertisen inden for chaufførvikarbranchen på gods- og buskørselsområdet bør stilles nærmere

krav for udøvelse af chaufførvikarvirksomhed. Ministeriet finder endvidere, at vikarvirksomheder skal udøve erhvervet inden for nogle lovgivningsmæssigt forsvarlige og betryggende rammer, herunder at vikarvirksomhederne opfylder krav om bl.a. økonomisk sund drift og samtidig lever op til en vis faglig standard, herunder krav om 3 års erfaring inden for enten gods- eller buskørselsvirksomhed. Der er tale om en branche, som betjener et erhverv, der selv er underlagt nærmere regler, som er en forudsætning for erhvervets udøvelse.

Efter en nærmere gennemgang af chaufførvikarudvalgets rapport finder Trafikministeriet, at model 2 i udvalgets rapport som udgangspunkt er en hensigtsmæssig model til at regulere chaufførvikarvirksomhed, idet den tilgodeser de ovenfor nævnte hensyn.

Det foreslås, at den eksisterende mulighed for at låne chauffører mellem tilladelsesindehavere udvides, således at det bliver muligt at anvende chauffører, der er ansat hos en tilladelsesindehaver, der udøver chaufførvikarvirksomhed på et erhvervs-mæssigt grundlag. Endvidere foreslås det, at der etableres en godkendelsesordning, der er en overbygning på det eksisterende tilladelsessystem. Ordningen indebærer, at virksomheder, som enten har tilladelse til gods- eller buskørsel eller som opnår tilladelse hertil, får mulighed for - foruden udførelse af godskørsel for fremmed regning/erhvervs-mæssig personbefordring - tillige at drive vikarvirksomhed med udlejning af chauffører til andre tilladelsesindehavere, idet udlejning kan ske med for-tjeneste. Det bemærkes, at der ikke som betingelse for en godkendelse vil blive stillet krav om, at der rent faktisk udføres gods- eller buskørsel. Det vil derfor også være muligt alene at udøve vikarvirksomhed.

For så vidt angår omfanget af økonomikravet finder Trafikministeriet, at egenkapitalkravet bør være i størrelsesordenen 350.000 kr., hvis der er tale om tilladelse til gods- eller buskørsel sammen med en godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed. Dette skal ses i forhold til et kapitalkrav efter gældende regler på 150.000 kr. ved udstedelse af op til to tilladelser til enten godskørsel eller buskørsel. Kravet til egenkapitalens størrelse skal sikre, at useriøse virksomheder ikke får adgang til vikarvirksomhedserhvervet, således at udlejning af vikarer på gods- og buskørselsområdet kan udøves inden for økonomiske forsvarlige og betryggende rammer.

For så vidt angår faglige kvalifikationer skal tilladelsesindehavere, der ønsker at blive godkendt til vikarvirksomhed have gennemført og bestået et vikarvirksomhedskursus. De eksisterende gods- og buskørselskurser vil derfor blive udbygget med et modul for

vikarvirksomhed. Det betyder, at en tilladelsesindehaver, der tillige ønsker at påbegynde vikarvirksomhed, skal gennemføre og bestå et vikarmodul på et godkendt kursus.

Det bemærkes, at forslaget i store træk svarer til ordningen vedrørende tilladelse til busudlejning på buslovens område, hvor en busudlejer, uanset at denne ikke driver buskørselsvirksomhed, skal opfylde de samme faglige, vandelsmæssige og økonomiske krav som en busvognmand.

Forslaget om indførelse af en godkendelsesordning vil endvidere betyde, at såfremt en vikarvirksomhed ikke udbetaler overenskomstmæssig løn til vikaren, lader vikaren arbejde under arbejdsmæssigt uforsvarlige forhold eller lignende, så vil myndighederne kunne tilbagekalde den udstedte tilladelse med godkendelsen, således at vikarvirksomheden ikke længere lovligt kan udleje chaufførvikarer eller udføre gods- eller buskørsel.

Chaufførvikarudvalget har i sin rapport foreslået, at det ligeledes bør være muligt for virksomheder, der udfører firmakørsel at benytte chaufførvikarer. Trafikministeriet finder det ikke hensigtsmæssigt at ændre den nugældende godskørselslov, hvorefter det alene er tilladt at udføre firmakørsel med ansatte chauffører, idet denne ordning svarer til reglerne i Rådets forordning om adgang til markedet for godstransport i fællesskabet.

Trafikministeren får efter forslaget bemyndigelse til at kunne fastsætte nærmere regler, herunder om etablering af et erklæringssystem med henblik på, at tilladelsesindehaveren let kan konstatere, om den planlagte kørsel efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt kan udføres af chaufførvikaren. Endvidere vil et sådant system kunne benyttes som bevis for, at vikarvirksomheden har medvirket til overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner

Lovforslaget forventes ikke at indebære væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for staten.

Behandling af ansøgninger om adgang til vikarvirksomhed vil i lighed med ansøgninger om tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller erhvervs-mæssig personbefordring skulle behandles i Færdselsstyrelsen. Behandlingen af sådanne ansøgninger forventes imidlertid at kunne indpasses i styrelsens sagsbehandling uden et væsentligt merforbrug af ressourcer. Ansøgninger fra allerede godkendte tilladelsesindehavere om godkendelse til også at drive vikarvirksomhed

F. t. l. vedr. godskørsel og lov om buskørsel

vil kunne indgå i allerede oprettede sager, mens ansøgninger fra nye virksomheder, der alene ønsker at beskæftige sig med udlejning af vikarer, ikke forventes i stort antal.

Lovforslaget berører ikke kommuner og amtskommuner.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Med lovforslaget udvides adgangen til at benytte vikarer, hvilket må påregnes at indebære administrative og økonomiske fordele for gods- og buskørselsvirksomhederne. Der vil således kunne opnås bedre kapacitetsudnyttelse af køretøjerne, bedre logistik samt en mere rationel og effektiv arbejdsgang for erhvervet med deraf øget indtjening.

Lovforslaget forudsætter, at der for at sikre de fornødne faglige kvalifikationer hos de, der ønsker at drive vikarvirksomhed, etableres en overbygning på de eksisterende kursuskrav i forbindelse med tilladelsesordningerne på gods- og buskørselsområdet, som de pågældende skal gennemføre og bestå. Disse kurser udvikles og afholdes i privat regi – typisk af brancherne selv – efter godkendelse fra Færdselsstyrelsen. Etablering af et særligt vikarmodul i tillæg til de eksisterende kurser vil indebære en udgift for erhvervene.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Efter lovforslaget skal en vikarvirksomhed opfylde en række nærmere fastsatte adgangskrav for lovligt at kunne stille chauffører til rådighed for andre indehavere af tilladelse i medfør af godskørselsloven og buskørselsloven til erhvervsmæssig godskørsel og buskørsel her i landet. Lovforslaget vedrører således ikke udenlandske tilladelsesindehaveres kørsel her i landet, eller danske tilladelsesindehaveres kørsel i udlandet.

Efter EU-retten kan medlemsstaterne betinge retten til at drive vikarbureau af en godkendelse, jf. EF-domstolens dom af 18/1 1979 i de forenede sager nr. 110 og 111/1978, Anklagemyndigheden mod Willy van Wesemael m.fl., og dom af 17/12 1981 i sag nr. 279/1980, straffesag mod Alfred John Webb. Begge de nævnte sager vedrører krav om bevilling i forbindelse med vikarbureauvirksomhed.

Dette forudsætter, at en stat tager hensyn til beviser, tilladelser, garantier m.v., opnået i andre medlemslande.

Det foreslåede krav om godkendelse på vikarområdet vil ikke være en diskriminerende foranstaltning på grund af nationalitet i forhold til EU-retten og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsråd. Virksomheder, som er etableret i andre EØS-lande end Danmark, og som har en tilladelse til gods- eller buskørsel, hindres ikke i at drive vikarvirksomhed i Danmark, hvis blot de er i besiddelse af en dansk godkendelse, som kan opnås enten ved at gennemføre et vikarudlejningskursus i Danmark eller i form af dokumentation for, at der er gennemført et kursus i et andet EØS-land, der kan sidestilles med et vikarudlejningskursus.

Endvidere bemærkes det, at ordningen navnlig tager sigte på at sikre chaufførvikarerne betryggende arbejdsvilkår og lønforhold, hvilket samtidig skal medvirke til at højne trafikikkerheden, at beskytte erhvervet mod useriøse virksomheder, som vil kunne skade stabiliteten på området, at sikre, at virksomhederne udøves under sunde konkurrencevilkår på basis af en sund økonomisk drift samt at sikre tilladelsesindehaverne et produkt, der lever op til dansk faglig standard, leveret af virksomheder, som opererer inden for lovgivningsmæssige forsvarlige og betryggende rammer, og som kan kontrolleres og sanktioneres. I det omfang godkendelsesordningen indebærer en restriktion i forhold til retten til at drive vikarvirksomhed, skønnes ordningen at være proportional i forhold til de nævnte samfundshensyn.

10. Høring

Vejtransportrådet og Persontrafikrådet har udtalt sig vedrørende chaufførvikarudvalgets rapport af juli 1999. Begge råd har enstemmigt tilkendegivet følgende vedrørende vikarordningen for erhvervsmæssig gods- og buskørsel:

Der bør i overensstemmelse med rapportens indhold og konklusion skabes mulighed for yderligere anvendelse af chaufførvikarer, således at dette også kan ske som erhvervsmæssig udlejning af chauffører.

Den eksisterende adgang til udlån af chauffører mellem vognmænd bør bibeholdes.

En ny ordning bør ikke hindre, at eksportvognmænd kan anvende udenlandske chaufførvikarer, der udlejes på erhvervsmæssigt grundlag.

Lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt til høring hos de i bilag 2 nævnte myndigheder og organisationer. Når Trafikministeriet har modtaget høringssvarene, vil de blive fremsendt til Trafikudvalget.

11. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

| | Positive konsekvenser/mindredgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|---|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner | Ingen. | Ingen væsentlige konsekvenser for staten Ingen konsekvenser for amtskommuner og kommuner. |
| Administrative konsekvenser for stat, amtskommuner og kommuner | Ingen. | Ingen væsentlige konsekvenser for staten Ingen konsekvenser for amtskommuner og kommuner. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslevet | Lovforslaget må forventes at indebære administrative og økonomiske lempelser for gods- og buskørselsvirksomhederne. Gennemføres lovforslaget, kan det indebære bedre kapacitetsudnyttelse af køretøjer, bedre logistik samt en mere rationel og effektiv arbejdsgang for erhvervet med deraf øget indtjening. | Lovforslaget forudsætter, at der for så vidt angår tilladelsesindehavernes faglige kvalifikationer etableres en overbygning på de eksisterende kursuskrav i forbindelse med tilladelsesordningerne på gods- og buskørselsområdet. Disse kurser – de såkaldte vognmandskurser – udvikles og afholdes af brancherne selv. Etablering af et særligt vikarmodul i til-læg til de eksisterende kurser vil indebære en udgift for erhvervene. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslevet | Se ovenfor. | Se ovenfor. |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen. | Ingen. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen. | Ingen. |
| Forholdet til EU-retten | Lovforslaget er udformet under hensyntagen til EF-traktatens artikler 43 og 49 vedrørende retten til etableringsfrihed og tjenesteydelseernes frie bevægelighed. | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede ophævelse af godskørselslovens § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., hvorefter godskørsel for fremmed regning kun kan udføres af tilladelsesindehaveren, af en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver, og hvor det alene er tilladt at kræve betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, er en teknisk ændring. Bestemmelsen er flyttet til stk. 1 i den foreslåede nye § 6 a. Der henvises i den forbindelse til forslaget § 1, nr. 2.

Til nr. 2

Med § 6 a, der er ny, foreslås det dels at udvide den nugældende ordning med udlån af chauffører mellem tilladelsesindehavere, således at det fremover bliver

muligt at anvende chaufførvikarer, der er ansat i en chaufførvikarvirksomhed, dels at indføre en godkendelsesordning for chaufførvikarvirksomheder.

I stk. 1, nr. 1 og 2, foreslås det, at godskørsel for fremmed regning kan udføres af tilladelsesindehaveren eller en ansat hos denne, samt en ansat hos en anden tilladelsesindehaver, såfremt der alene ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger. Bestemmelsen svarer til den gældende lovs § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt.

Endvidere foreslås det ved bestemmelsen i stk. 1, nr. 3, at der kan anvendes chauffører ansat i godkendte chaufførvikarvirksomheder.

Ved kørsel i udlandet vil en dansk tilladelsesindehaver efter lovforslaget ikke være underkastet samme betingelser for anvendelse af chauffører som ved national vejtransport. Det betyder, at en tilladelsesindehaver frit vil kunne anvende både ansatte chauffører og udenlandske chaufførvikarer ved kørsel i udlandet.

For så vidt angår tilladelsesindehavere, der har en EØS-tilladelse til vejgodstransport, følger det af Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EF-Tidende nr. L 279, side 1), og Rådets forordning (EF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EF-Tidende nr. L 4, side 10), at de ikke vil kunne omfattes af bestemmelser om anvendelse af chaufførvikarer, idet begge forordninger udtømmende har gjort op med, hvilke danske lovsbestemmelser, knyttet til udførelsen af cabotagekørslen, der kan finde anvendelse. Der vil heller ikke kunne stilles sådanne krav til tilladelsesindehavere, der udfører international vejtransport på det danske territorium, idet dette vurderes at ville være i strid med traktatens bestemmelser om den frie udveksling af tjenesteydelser. Forslaget er på denne baggrund udformet således, at der ikke stilles krav til udenlandske tilladelsesindehavere ved kørsel her i landet.

Det foreslås i stk. 2, at det i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning kan godkendes, at en tilladelsesindehaver erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Endvidere foreslås det, at tilladelsesindehavere fra andre EØS-lande vil kunne opnå en godkendelse på lige fod med danske tilladelsesindehavere.

Med den foreslåede bestemmelse indføres der således en overbygning på det eksisterende tilladelsessystem i form af en godkendelsesordning for tilladelsesindehavere, der ønsker at udleje chaufførvikarer. Der gives derved mulighed for etablering af virksomheder, der erhvervsmæssigt udøver chaufførvikarvirksomhed.

Det er en betingelse for udstedelsen af godkendelsen, at vedkommende enten har eller opnår tilladelse til udførelse af godskørsel for fremmed regning i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, eller § 4, stk. 1, 3 og 4. Dette gælder både, når der er tale om en egentlig vikarvirksomhed, og når en godskørselsvirksomhed udlejer vikarer som supplement til den almindelige godskørselsvirksomhed. Det betyder, at betingelserne for udstedelse af tilladelser til alene at udføre godskørsel skal være opfyldt i samme omfang ved udstedelse af tilladelse til godskørsel med en godkendelse til chaufførvikarvirksomhed. Med andre ord skal kravene om bopæl her i landet, medmindre andet følger af EU-retten, eller andre internationale aftaler, myndighed, økonomisk grundlag og faglige kvalifika-

tioner, herunder kravet om 3 års beskæftigelse i en gods- eller buskørselsvirksomhed, speditivirksomhed eller anden dermed beslægtet godstransportvirksomhed samt vandel være opfyldt. Endvidere må en ansøger ikke have anmeldt betalingsstandsning eller være under konkurs, ikke have forfalden gæld til det offentlige i størrelsesordenen 50.000 kr. og derved og ikke være dømt for strafbart forhold, der begrundet nærliggende fare for misbrug.

Endvidere vil det være en betingelse for en godkendelse, at ansøgeren har gennemført og bestået et vikarudlejningskursus. Der vil endvidere blive stillet et egenkapitalkrav i størrelsesordenen 350.000 kr. for virksomheder med op til to tilladelser. Egenkapitalkravet forhøjes med 40.000 kr. for hver yderligere tilladelse.

Vikarvirksomheder skal endvidere have en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå vikarvirksomheden, såfremt virksomheden er etableret i selskabsform. Der vil fortsat kun være krav om én ansvarlig leder i et selskab. Dette gælder, uanset om virksomheden alene udfører godskørsel for fremmed regning, alene driver vikarvirksomhed eller driver de to former for virksomhed i forening.

For så vidt angår indehavere af tilladelse til gods- eller buskørsel udstedt i et andet EØS-land end Danmark, vil de kunne opnå godkendelse til at udøve vikarvirksomhed på grundlag af deres tilladelse, såfremt de har gennemført og bestået vikarudlejningskurset, eller kan dokumentere, at de har gennemført et kursus i et andet EØS-land, der kan sidestilles med vikarudlejningskurset. Indehaveren skal tillige opfylde egenkapitalkravet for vikarvirksomheder.

I stk. 3 foreslås det, at godskørselslovens bestemmelser om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser til godskørsel for fremmed regning vil finde tilsvarende anvendelse for godkendelser til at udøve vikarvirksomhed udstedt i medfør af stk. 2. Det betyder, at en godkendelse kun kan opretholdes, så længe indehaveren også har en tilladelse til godskørsel, idet godkendelsen i det hele følger tilladelsen.

Det vil alene kunne komme under overvejelse at tilbagekalde eller nægte en godkendelse fornyet, uden at det samtidig får konsekvenser for tilladelsen, såfremt der er tale om, at egenkapitalkravet for en godkendelse ikke længere er opfyldt, men stadig er opfyldt for godskørselsvirksomhedens vedkommende.

Såfremt en godkendelse er udstedt på grundlag af en tilladelse udstedt i et EØS-land, vil der kun ske tilbagekaldelse m.m. af godkendelsen.

Det foreslås i stk. 4, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2.

Bemyndigelsen vil blive udnyttet på den måde, at der for så vidt angår de faglige kvalifikationer vil blive stillet krav om, at en tilladelsesindehaver, der søger om godkendelse til udøvelse af chaufførvikarvirksomhed, skal gennemføre og bestå et vikarudlejningskursus. Det er tanken, at de eksisterende vognmandskurser vil blive udvidet med et vikarudlejningsmodul.

Allerede etablerede vognmænd, der ønsker at drive chaufførvikarvirksomhed, skal således for at opnå tilladelse hertil supplere det allerede beståede kursus med et vikarudlejningsmodul, der ligeledes skal bestås, ligesom de udover kapitalkravet til en vognmandstilladelse skal stille med et yderligere kapitalkrav.

Endvidere vil der blive stillet et egenkapitalkrav for tilladelsesindehavere (med op til to tilladelser), der tillige ønsker en godkendelse, på 350.000 kr.

Bemyndigelsen vil herudover kunne benyttes til at fastsætte nærmere regler om et erklæringssystem med henblik på, at tilladelsesindehaveren let kan konstatere, om den planlagte kørsel efter køre- og hviletidsbestemmelserne lovligt kan udføres af chaufførvikaren.

Der vil endvidere blive fastsat regler om fremgangsmåden i forbindelse med indgivelse af ansøgninger til Færdselsstyrelsen og udstedelse af tilladelser med godkendelser.

Til nr. 3.

Det foreslås at ændre § 17, der bestemmer, hvilke overtrædelser af godskørselslovgivningens bestemmelser der medfører bødestraf, således at en indehaver af en tilladelse til godskørsel for fremmed regning tillige vil kunne straffes med bøde, hvis vedkommende udfører kørsel, hvor betingelserne i § 6 a, stk. 1, for anvendelse af chauffører overtrædes.

Til nr. 4.

Det foreslås at udvide § 17, stk. 1, således at en virksomhed, der udøver chaufførvikarvirksomhed uden at være godkendt hertil, kan straffes med bøde.

Til § 2

Med de foreslåede bestemmelser, der vedrører lov om buskørsel, udvides tilladelsesindehaveres muligheder for at anvende chauffører, idet det foreslås, at der tillige vil kunne anvendes chauffører ansat hos en tilladelsesindehaver, der er godkendt til chaufførvikarvirksomhed, ligesom der indføres en godkendelsesordning for sådanne virksomheder inden for buskørselsområdet. De foreslåede bestemmelser svarer i det hele til de foreslåede ordninger på godskørselsområdet i lovforslagets § 1, nr. 1-4.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2000, således at der bliver tilstrækkelig tid til at få indarbejdet vikarmoduler i de eksisterende kurser.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med motorkøretøj eller vogntog med en tilladt totalvægt, der overstiger en af trafikministeren fastsat vægtgrænse, skal have tilladelse hertil. Godskørsel må kun udføres af tilladelsesindehaveren, af en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. ----

Stk. 3. ----

Stk. 4. ----

Lovforslaget

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 473 af 16. juni 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., ophæves.

2. Efter § 6 indsættes:

»Udførelse af godskørsel for fremmed regning

§ 6 a. Godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, eller § 4, stk. 1, 3 eller 4, må kun udføres af

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Det kan i tilslutning til en tilladelse til godskørsel for fremmed regning, jf. § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af erhvervsmæssig personbefordring.

Gældende formulering

§ 17. 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., § 6, stk. 2, 3 og 4, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,
- 2) - - - -
- 3) overtræder bestemmelser, der er indeholdt i De Europæiske Fællesskabers forordninger om godskørsel.

§ 1. Den, der er etableret på dansk område og udfører erhvervs-mæssig personbefordring med dansk indregistreret motorkøretøj indrettet til befording af flere end 9 personer, føreren medregnet, skal have tilladelse hertil. Erhvervs-mæssig personbefordring må kun udføres af tilladelsesindehaveren, en chauffør ansat hos denne eller hos en anden tilladelsesindehaver. Der må kun kræves betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger.

Stk. 2. - - - -

Stk. 3. - - - -

Stk. 4. - - - -

Stk. 5. - - - -

Kapitel 3

(Ophævet)

Lovforslaget

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, og § 4, stk. 1, 3 og 4, tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om meddelelse af godkendelse i henhold til stk. 2.«.

3. § 17, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) overtræder § 1, stk. 1 og 2, § 4, stk. 2, 1. pkt., § 6, stk. 2, 3 og 4, § 6 a, stk. 1, § 11, § 15 eller § 16 b, stk. 4,«.

4. I § 17, stk. 1, ændres i nr. 3)« til: »eller«, og der indsættes som nr. 4):

»4) erhvervs-mæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 6 a, stk. 2.«.

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 738 af 22. september 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., ophæves.

2. Kapitel 3 affattes således:

»Kapitel 3

Udførelse af erhvervs-mæssig personbefordring

§ 9. Erhvervs-mæssig personbefordring, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af § 1, stk. 1, eller § 13, stk. 1, 3 eller 4, må kun udføres af

Gældende formulering

§ 18. Trafikministeren kan fastsætte regler om

- 1) ----
- 2) ----
- 3) ----
- 4) ----
- 5) ----
- 6) ----
- 7) ----
- 8) ----

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

- 1) overtræder § 1, stk. 1-3, § 1a, § 13, stk. 2, 1. pkt., § 17, stk. 1, § 18, stk. 3 og 4 eller § 20 a, stk. 4,
- 2) ----
- 3) ----

Lovforslaget

- 1) tilladelsesindehaveren eller en chauffør ansat hos denne,
- 2) en chauffør ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger, eller
- 3) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje chauffører.

Stk. 2. Det kan i tilslutning til en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, jf. § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, eller en tilladelse hertil udstedt inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde godkendes, at indehaveren erhvervsmæssigt udlejer chauffører. Godkendelsen omfatter tillige udlejning af chauffører til udførelse af godskørsel for fremmed regning.

Stk. 3. For godkendelse i henhold til stk. 2 finder bestemmelserne om meddelelse, fornyelse, tilbagekaldelse og bortfald af tilladelser i medfør af § 1, stk. 1, og § 13, stk. 1, 3 og 4, tilsvarende anvendelse.«

3. I § 18, *stk. 1*, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) meddelelse af godkendelse i henhold til § 9, stk. 2,«.

Nr. 7 og 8 bliver herefter nr. 8 og 9.

4. I § 22, *stk. 1, nr. 1*, indsættes efter »§ 1 a«: »§ 9, stk. 1,«.

5. I § 22, *stk. 1*, ændres i nr. 3».« til: eller», og der indsættes som nr. 4:

»4) erhvervsmæssigt udlejer chauffører uden at være godkendt hertil efter § 9, stk. 2.«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2000.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget.

| | |
|------------------------------------|---|
| Amtsrådsforeningen | Dansk Transport og Logistik |
| Kommunernes Landsforening | Danske Busvognmænd |
| Københavns Kommune | Dansk Handel og Service |
| Frederiksberg Kommune | Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service |
| Nævnet for Etnisk Ligestilling | Erhvervenes Transportudvalg |
| NOAH-Trafik | |
| Specialarbejderforbundet i Danmark | |

Til lovforslag nr. L 90. Skriftlig fremsættelse (17. november 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Chaufførvikarer).

(Lovforslag nr. L 90).

Regeringen finder det hensigtsmæssigt, at gods- og buskørselsvirksomheders mulighed for at tilrettelægge og udføre deres kørsel inden for fleksible rammer styrkes, men finder samtidig, at det også skal ske på en sådan måde, at chaufførers arbejdsvilkår sikres, og at færdselssikkerheden tilgodeses.

Med lovforslaget åbnes der mulighed for, at en vognmandsvirksomhed med tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller buskørsel udlåner egne chauffører, anvender andre vognmænds chauffører eller chauffører fra en godkendt chaufførvikarvirksomhed.

Samtidig etableres en overbygning på det ek-

sisterende tilladelsessystem, så man udover tilladelse til godskørsel for fremmed regning eller buskørsel, kan godkendes til at udøve chaufførvikarvirksomhed. Det er ikke en betingelse, at virksomheden både udfører vejtransport og udøver chaufførvikarvirksomhed. Det betyder, at en virksomhed kan vælge alene at udøve vikarvirksomhed.

Med godkendelsesordningen følger også mulighed for at kunne tilbagekalde den udstedte tilladelse, såfremt vikarvirksomheden ikke udbetaler overenskomstmæssig løn til vikaren.

Lovforslaget har været i høring, og høringsvarene vil med et høringsnotat blive fremsendt til Trafikudvalget inden 1. behandlingen af lovforslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.