

- 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 vikarernes diagramark 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