

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