

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 erhvervmæssigt 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/erhvervmæssig 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 erhvervmæssig 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