

nytter en vognmand chauffør ansat hos andre vognmænd, skal den pågældende sikre sig, at chaufføren modtager overenskomstmæssig løn, og at chaufførens arbejdsgiver i øvrigt følger bestemmelserne om arbejdsvilkår for chauffører i overensstemmelse med overenskomsterne på det pågældende område. Det bemærkes herved, at der mellem de godkendte vognmænd ved disponering af chauffører ikke må ydes betaling herfor ud over, hvad der medgår til dækning af de særlige omkostninger hertil (løn, rejseudgifter m.v.). Der må altså ikke beregnes og opkræves en for tjeneste af den vognmand, der stiller sin chauffør til rådighed for en anden.

Tilladelsesindehaveren skal ved anvendelse af andre vognmænds chauffører tillige sikre sig, at der disponeres over chaufføren på en sådan måde, at kørslen kan planlægges under jagttagelse af bestemmelserne om køre- og hviletid.

Denne begrænsede adgang til at benytte chauffører, der ikke er ansat hos indehaveren selv, har til formål at opnå, at godkendte busvognmænd indbyrdes kan bistå hinanden i akutte situationer og lignende, hvor der kan være behov for benyttelse af en sådan fleksibel arbejdskraft. Ved at begrænse adgangen til alene at kunne benytte chauffører ansat hos andre tilladelsesindehavere er det samtidig sikret, at chaufførens almindelige rettigheder i henhold til lovgivningen og overenskomster er bevaret, og tilsvarende gælder kontrolmulighederne vedrørende navnlig køre- og hviletid.

Der har imidlertid under de nuværende regler på godskørselslovens område i praksis været en række situationer, hvor virksomheder efter Færdselsstyrelsens opfattelse - under dække af en vognmandstilladelse - reelt driver vikarvirksomhed, og dermed udlejer chauffører i forhold til godkendte vognmænd ud over den adgang af begrænset karakter, der fremgår af det gældende standardvilkår om udlån af chauffører mellem godkendte vognmænd.

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke har kendskab til, at der på busområdet skulle være foregået tilsvarende udstedelse af tilladelse til en virksomhed, der reelt driver vikarbureau.

De omtalte sager på godskørselslovens område har været anmeldt til politiet med henblik på strafferetlig forfølgning. Politiet og anklagemyndigheden har imidlertid givet udtryk for, at det med den nuværende udformning af standardvilkåret ikke vil være muligt over for domstolene på tilstrækkelig måde at føre bevis for overtrædelse af vilkåret og for medvirken til overtrædelse heraf.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen har derfor på linie med det tilsvarende forslag på godskørselslovens område til formål at præcisere det gældende vilkår for anvendelse af chauffører mellem godkendte vognmænd således, at det sikres, at bestemmelserne kan håndhæves effektivt hos myndighederne, herunder i politi- og anklagesystemet. Præciseringen foreslås gennemført på den måde, at det udtrykkeligt i loven bestemmes, at der, hvis en tilladelsesindehaver fra sin virksomhed udlåner chauffører til en anden tilladelsesindehaver, ikke må tages betaling ud over de direkte forbundne omkostninger. Hermed menes, at ud over, hvad der medgår til dækning af de særlige direkte omkostninger i relation til den udlånte chauffør (løn, rejseudgifter m.v.), må der ikke ydes en særlig ekstra betaling i tillæg til de nævnte omkostninger. Overtrædelse heraf vil være omfattet af straffebestemmelserne i § 22, stk. 1, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 31.

Det bemærkes, at der i forbindelse med udarbejdelse af lovforslag L 108 om ændring af færdselsloven og godskørselsloven m.v. er etableret et udvalgsarbejde i Trafikministeriet med vognmandserhvervets organisationer med det formål at få afklaret, om og i givet fald hvorledes der vil kunne gives adgang til en videregående anvendelse af vikar chauffører under fuld jagttagelse af de ovennævnte hensyn til færdselssikkerheden samt de overenskomstmæssige og arbejdsgivermæssige ansvarsforhold m.v.

En eventuel ændring på dette punkt vil i givet fald kun kunne ske gennem en lovændring.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 1, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen i stk. 3, nr. 1, svarer til det eksisterende tilladelseskrav i lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel.

Denne lov inkorporeres i busloven, jf. også lovforslagets § 1, nr. 15 og 28, og der tilsigtes ingen ændring af retstilstanden i forbindelse med udstedelse af internationale tilladelser.

Buskørselsvirksomheder skal fra juni 1999 være i besiddelse af en EF-tilladelse for at udføre international buskørsel, jf. Rådets forordning (EF) nr. 11/98 af 11. december 1997 om ændring af forordning (EØF) nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus. EF-tilladelsen skal erstatte det dokument, som de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten har udstedt som dokumentation for, at en buskørselsvirksomhed opfylder kravene for at udføre international buskørsel. Dette dokument har i Danmark hidtil været indeholdt i tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring.