

Udv. Landdistrikter og øer den 11. maj 2015

Vognmand Frede Matzen og Direktør Jacob Chr. Nielsen, ITD Brancheorganisationen for den dk. Vejgodstransport samt

Vognmand Jørn Pedersen og Direktør Steen Bundgaard, Danske Busvognmænd

1½ år siden vedtog Folket. også ændringer af de 2 love. Ulovlig cabotage. 0!

Nu gentager historien sig: Social dumping på godskørselsområdet. Det er slet ikke her problemet ligger på persontransportområdet! OST-biler L 192. Bus ikke= lastbil. ✖

Todbjerg i Århus. 3 selskaber. Anbefalet af SKAT. Rutekørsel moms frit. Alle chauffører ansat i fuldtidsstillinger. Intern udlån. Nu et 4. vikarbureau.

Skaber en masse bureaukrati uden nogen som helst betydning for chaufførens aflønning.

Pil busområdet ud af lovforslaget!

Jan Villadsen

Allan Andersen

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S



Sendt pr. mail: info@trafikstyrelsen.dk

Dato 6. maj 2015
Deres ref. TS2010000-00029
Vores ref. L.sb

Høringssvar: Lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører, chaufførvikarer og udlånsordning)

Danske Busvognmænd er i mail af 15. januar blevet anmodet om en udtalelse vedrørende lovforslag om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Anvendelse af egne chauffører m.m.). Danske Busvognmænd har indvendinger på tre områder:

- Baggrunden / motivet for lovforslaget er ikke relevant for den danske busbranche og derfor bør lov om buskørsel ikke ændres.
- Isoleret set vil afskaffelsen af udlånsordningen for buschauffører medføre en række skadelige (og formentlig utilsigtede) konsekvenser for busbranchen.
- Danske Busvognmænd ønsker en juridisk revurdering i forhold til EU-retten.

Vi har indledningsvist noteret os, at baggrunden for lovforslaget er en politisk aftale om indsats mod social dumping indenfor godkørsel. Vi kan forstå, at der stor uenighed om omfanget og dybden af dette problem og samtidig konstatere, at det ikke er en problemstilling, vi genkender i busbranchen. Det er derfor vores opfattelse, at ændringen af lov om buskørsel primært er en konsekvens af et administrativt hensyn om, at bestemmelserne i lov om godskørsel og lov om buskørsel så vidt muligt skal følges ad.

På den baggrund mener Danske Busvognmænds, at alle dele af lovforslaget, der vedrører lov om buskørsel bør udgå. Det kan i givet fald i forbindelse med forhandlingerne aftales, at en senere ændring af lov om buskørsel gennemføres, såfremt behovet opstår, eventuelt med inddragelse af erfaringer fra lov om godskørsel. Lovforslaget og dets konsekvenser vil være unødigt byrdefulde for danske busvirksomheder, og det kan ikke forsvares med henvisning til en administrativ bekvemmelighed hos centraladministrationen.

Forslaget om ophævelse af lov om buskørsel § 9, stk. 1, nr. 2 (Lovforslagets § 2, stk. 1 nr. 2) vækker særlig bekymring. Hermed forsvinder muligheden for, at tilladelsesindehavere kan udlåne chauffører til hinanden. Vi gør opmærksom på, at udlånsordningen for chauffører i dag indebærer, at chaufføren har sit ansættelsesforhold hos en tilladelsesindehaver, og begge virksomheder (den udlånende og den, der låner) forpligter sig til at sikre, at chaufførens løn- og arbejdsvilkår følger buslovens bestemmelser. Ophævelsen af udlånsordningen medfører:

- En administrativ belastning for virksomheden
- En forringelse af den service og trafiksikkerhed, virksomheden kan levere til sine kunder.
- Forringede vilkår for de fastansatte turistbuschauffører i de forskellige virksomheder.

Den centrale problemstilling er, at den typiske, mindre turistbusvirksomhed har et stort behov for at kunne råde over lånte chauffører i forbindelse med ferie, sygdom, sæsonudsving og lignende. Her benyttes i dag i vidt omfang chaufførudlånsordningen. Alternativet er ansættelser på timebasis eller chaufførleje i vikarbureauer. Begge alternativer er i praksis vanskelige at gennemføre og under alle omstændigheder både økonomisk og administrativt byrdefulde.

Chaufførudlånsordningen bevirker, at erfarne, fuldtidsbeskæftigede turistbuschauffører kan løse opgaver primært for egen arbejdsgiver og i mindre omfang for andre tilladelsesindehavere. Afskaffes udlånsordningen vil virksomhederne i større grad være afhængig af timeansatte eller løst tilknyttede chauffører uden samme erfaring.

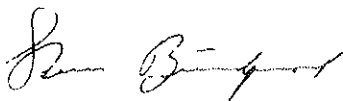
Endelig indebærer afskaffelsen af udlånsordningen en forringelse af chaufførernes arbejdsvilkår. Mange turistbusvognmænd har i forvejen svært ved at sikre fuldtidsbeskæftigelse til deres chauffører. Alternativet er eksempelvis 32 timers arbejdsuge eller meget svingende arbejdsmængde fra uge til uge, der gør chaufførjobbet mindre attraktivt. Udlånsordningen medvirker til at udjævne disse udsving og sikre de bedst mulige ansættelsesvilkår for chaufførerne.

Såfremt Danske Busvognmænds generelle forslag om ikke at ændre lov om buskørsel ikke vinder gehør, vil vi på det kraftigste anmode om, at udlånsordningen (Lov om buskørsel § 9, stk. 1, nr. 2) ikke afskaffes. Konsekvenserne er uacceptabelt byrdefulde for branchen.

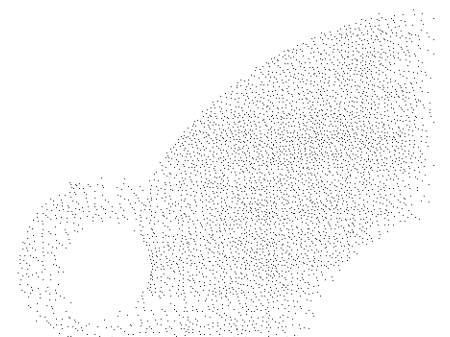
Afslutningsvis er det vores opfattelse, at lovforslaget rejser en række spørgsmål i forhold til EU-retten. Vi er blevet gjort bekendte med høringssvaret fra ITD – Branche forening for den danske vejgodstransport, hvori fire spørgsmål rejses. Vi deler ITD's opfattelse af, at disse spørgsmål bør være besvaret inden, lovforslaget fremsættes for Folketinget.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis vores høringssvar giver anledning til spørgsmål eller kommentarer.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard
Adm. direktør



Cabotagestatistik for 1.- 4. kvartal 2014

Forordning nr. 1072/2009 om godskørsel	Antal forseelser 1.kvartal 2014	Antal forseelser 2.kvartal 2014	Antal forseelser 3.kvartal 2014	Antal forseelser 4.kvartal 2014	2014 i alt
Artikel 8, stk 2 (mere end 3 ture)	1	8	3	1	13
Artikel 8, stk 2 (mere end 1 tur ved tomkørsel)	2	1	1		4
Artikel 8, stk 2 (mere end 7 dage)	1	1		1	3
Artikel 8, stk. 2 (mere end 3 dage ved tomkørsel)					
Artikel 8, stk. 2 (manglende international transport)	1	5	1	19	26
Artikel 8, stk. 2 (påbegyndt cabotagerur inden den internationale transport er afsluttet)	1	3	1	5	10
Artikel 8, stk. 3 (manglende bevis)	9	6	3	7	25
Artikel 8, stk. 3, litra a-c, e og f (oplysning udeladt)	16	22	35	23	96
Artikel 8, stk. 3, litra d eller g (oplysning udeladt)	4	23	26	16	69

Forordning nr. 1073/2009 om buskørsel					
Artikel 15, litra a (cabotagekørsel i forbindelse med speciel rutekørsel)					
Artikel 15, litra b (cabotagekørsel i forbindelse med lejlighedsvis kørsel)					
Artikel 15, litra c (cabotagekørsel i forbindelse med international rutekørsel)					
Artikel 17, jf. artikel 19 (ikke medført kontroldokument i køretøjet)					

Antal bodeforlæg i alt ¹	31	41	27	20	119
Antal kontrollerede køretøjer i alt	1020	1030	1762	982	4794
Forventet antal kontrollerede køretøjer pr. kvartal/år i alt	1127/ 4500	1127/ 4500	1127/ 4500	1127/ 4500	4500

¹ Det bemærkes, at antallet af forseelser er større end antallet af bodeforlæg, idet enkelte bodeforlæg vedrører flere forseelser. Endvidere bemærkes det, at der på cabotageområdet kun tales om sager med virksomhedsansvar.