



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 4. maj 2015
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. april 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 174 – Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel (Ansatte chauffører, ophævelse af chaufførudlånsordningen, aflønning af chaufførvikarer, udvidet anvendelse af overenskomstnævnet, ændring af domstolsprøvelse i visse sager), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 15. april 2015 fra DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ALT), til transportministeren, jf. L 174 - bilag 3.

Svar:

DI Transport og ATL opfordrer til, at lovforslagets del om ophævelse af chaufførudlånsordningen udgår.

Jeg har forståelse for, at chaufførudlånsordningen har været en ordning, som har medført en fleksibilitet for vognmandsvirksomhederne. Forslaget om ophævelsen af udlånsordningen sker imidlertid for at bringe godskørselsloven og buskørselsloven i overensstemmelse med EU-retten.

Det er på nuværende tidspunkt muligt for vognmandsvirksomheder at anvende chauffører, der er ansat hos en anden tilladelsesindehaver, idet der kun må ydes betaling for de med udlånet direkte forbundne omkostninger. Tilladelsesindehaveren, der udlåner en chauffør, skal være godkendt efter godskørselsloven henholdsvis buskørselsloven, dvs. en dansk etableret vognmandsvirksomhed.

Baggrunden herfor er, at det hermed sikres, at chaufføren aflønnes i henhold til gældende kollektive overenskomster, idet den vognmandsvirksomhed, der udlåner chaufføren, skal følge godskørselslovens § 6, stk. 3, henholdsvis buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig aflønning af chauffører.

Da chaufførudlånsordningen kun gælder for danske vognmandsvirksomheder, er der tale om diskrimination af udenlandske vognmandsvirksomheder. Udlånsordningen foreslås ophævet med henblik på at sikre overensstemmelse



med EU-retten. Jeg kan i den forbindelse også henviser til det vedlagte notat om chaufførudlansordningen.

Side 2/2

Hvis man i stedet for at ophæve chaufførudlansordningen tillader, at udenlandske vognmandsvirksomheder udlåner chauffører til danske vognmandsvirksomheder, vil det ikke være muligt for Trafikstyrelsen at føre tilsyn med, om den udenlandske chauffør, der udlånes til danske vognmandsvirksomhed, modtager overenskomstmæssig løn.

Selv om der i de to love fastsættes krav om, at den udenlandske vognmandsvirksomhed skal aflønnes efter gældende danske kollektive overenskomster ved udlån af en chauffør til en dansk vognmandsvirksomhed, vil Trafikstyrelsen ikke have kendskab til, hvilke udenlandske vognmandsvirksomheder, der udlåner chauffører til danske vognmandsvirksomheder. Eksempelvis vil en dansk vognmandsvirksomhed med datterselskaber i andre EU-lande i så fald kunne anvende chauffører på tværs af koncernen uden, at Trafikstyrelsen ville have mulighed for at føre tilsyn med aflønning af chaufførerne.

Chaufførudlansordningen blev indført før reglerne om udleje af chaufførvikarer. Den fleksibilitet, bestemmelsen oprindeligt var tiltænkt at give vognmandsvirksomhederne, vurderes nu varetaget af bestemmelsen om udleje af chaufførvikarer.

For at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed skal der dokumenteres en egenkapital på 200.000 kr. ud over egenkapitalkravet til virksomhedens vognmandstilladelser. I forbindelse med ophævelse af chaufførudlansordningen vil jeg anmode Trafikstyrelsen om i samarbejde med transportbranchens organisationer at overveje en nedsættelse af dette egenkapitalkrav samt om der er andre måder, hvorpå vi kan gøre det så let som muligt at blive registreret som vikarvirksomhed uden at miste kontrol-mulighederne.

Det bemærkes, at ejeren af en personligt drevet vognmandsvirksomhed hverken er omfattet af muligheden for udlån eller udleje, da begge ordninger kun gælder for ansatte chauffører.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke