

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål A og B

Samrådsspørgsmål A og B – TRU alm.
del, stillet til transportministeren den
30. april 2015:

Samrådsspørgsmål A:

*Er ministeren enig i, at en afskaffelse af
den såkaldte udlånsordning vil mindske
fleksibiliteten for danske vognmænd, og
at chaufførvikarordningen – som
fremhæves som et alternativ – er både
mindre fleksibel, dyrere og
administrativt tungere, ikke mindst for
de mindre virksomheder?*

Samrådsspørgsmål B:



Ministeren bedes redegøre for mulighederne for at opretholde udlånsordningen – eller en variant heraf, der vil sikre danske vognmandsvirksomheder den fornødne fleksibilitet – samtidig med at hensynet til EU-reglerne på området varetages i fornødent omfang.

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Hans Christian Schmidt (V).

Svar:

(Indledning)

Tak for de to spørgsmål. Jeg er glad for at få lejlighed til at gøre rede for de stillede spørgsmål. De er en del af lovforslaget L 174.



Og det er vigtigt, at vi får det lovforslag i hus. Det er vigtigt, fordi målet med forslaget er, at chauffører, der kører i henhold til en dansk vognmandstilladelse skal have ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Da de to stillede spørgsmål hænger tæt sammen, tillader jeg mig at besvare dem samlet.

Inden jeg går i gang med besvarelsen, vil jeg gerne slå fast, at udlånsordningen er en dansk særregel, som ikke udspringer af EU-regler.

Jeg vil også gerne slå fast, at jeg har stor forståelse for, at udlånsordningen har været en ordning, som har medført fleksibilitet for erhvervet, og at



fleksibilitet er afgørende – både for større og mindre virksomheder.

Grunden til, at udlånsordningen foreslås ophævet er ganske enkel. Det er for at sikre overensstemmelse med EU-regler. Og her skal vi huske på, at der også er andre muligheder for at sikre fleksibilitet. Det kommer jeg tilbage til.

(Ophævelse af udlånsordning)

Det, spørgsmålene drejer sig om, er den del af L 174, hvor det foreslås at ophæve muligheden for at bruge lånte chauffører fra en anden dansk tilladelsesindehaver – det vi kalder chaufførudlånsordningen.

Forslaget medfører, at der fremover kun vil være to i stedet for tre



løsningsmuligheder, hvis en vognmand står og mangler en chauffør pga. sygdom, ferie el.lign.

Den ene mulighed er at bruge en anden chauffør fra ens egen virksomhed. Det vil jo stadig fremover være en mulighed for især større virksomheder.

Den anden mulighed er at bruge en chaufførvikar fra en chaufførvikarvirksomhed, som er godkendt af Trafikstyrelsen. Dem er der en del af. Der er 82 danske og 14 udenlandske godkendte chaufførvikarvirksomheder p.t.

Det vil derimod ikke længere være muligt at bruge en chauffør, der er ansat hos en anden dansk vognmand med dansk tilladelse mod betaling af de



direkte forbundne omkostninger med udlånet.

Udlånsordningen er en dansk særregel. Den blev opfundet for at sikre større fleksibilitet for erhvervet. Det skete dog før, at reglerne om chaufførvikarvirksomheder blev indført.

I forbindelse med ændringerne af godskørselsloven er mine embedsmænd og Justitsministeriet blevet opmærksomme på, at udlånsordningen ikke er i overensstemmelse med EU-reglerne.

Uoverensstemmelsen opstår fordi, udlånsordningen kun gælder for danske vognmænd. Der kan derfor være tale om diskrimination af udenlandske



vognmænd, som ikke har samme muligheder.

Man kan derfor godt sige, at vi i en årrække har forskelsbehandlet til fordel for danske vognmænd. Det kan vi ikke holde til, når der foreligger en juridisk vurdering, der siger, at dette er i strid med EU-retten.

Jeg er ikke bekendt med, at andre jurister er kommet til den modsatte konklusion, men jeg ser meget gerne på det, hvis der foreligger sådanne juridiske vurderinger.

(At tillade udenlandske vognmandsvirksomheder at udlåne chauffører – ikke en løsning)

Så kunne man spørge, om vi ikke bare kunne tillade, at udenlandske



vognmandsvirksomheder også fik lov til at udlåne chauffører til danske vognmænd? Så har vi jo skabt ligestilling?

Det vil jeg ikke anbefale.

Det vil jeg ikke anbefale, fordi Trafikstyrelsen ikke vil have nogen som helst mulighed for at føre tilsyn med, om den udenlandske chauffør, som udlånes til den danske vognmand, får en overenskomstmæssig løn.

Det er jo netop derfor, vi i lovforslaget i øvrigt strammer op på muligheden for at føre tilsyn med de udenlandske chaufførvikarbureauer. Hvis vi så samtidig gav lov til, at man blot kunne låne en chauffør fra en udenlandsk virksomhed, så var vi lige vidt.



Trafikstyrelsen vil jo ikke få kendskab til, hvilke udenlandske vognmændsvirksomheder, der udlåner chauffører til danske vognmænd.

F.eks. vil en dansk vognmand med datterselskaber i andre EU-lande kunne låne chauffører på tværs af koncernen uden, at Trafikstyrelsen vil have mulighed for at føre tilsyn med aflønningerne.

Altså ligger vi meget langt fra det, der er det overordnede formål med loven. Det overordnede formål med loven er jo at sikre, at chauffører, der udfører kørsel i henhold til en dansk tilladelse, skal have ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

(At lempe den nuværende chaufførvikarordning - en alternativ løsning)



Som jeg har nævnt tidligere, er en alternativ løsning, at vognmanden bruger mulighederne for leje af chaufførvikarer.

Den fleksibilitet, som en vognmand har brug for, kan varetages ved at leje en chauffør hos en chaufførvikarvirksomhed.

Dvs. at vognmanden skal ringe til en chaufførvikarvirksomhed i stedet for til en kollega. Jeg har svært ved at se, at det skulle være mindre fleksibelt for vognmanden eller mere administrativt tungt for den sags skyld.

Det kan dog godt blive en smule dyrere for vognmanden, idet en vikarvirksomhed muligvis også skal have en vis fortjeneste. Men det kan jo også



være, at den virksomhed man nu lejer en chaufførvikar hos var den virksomhed, man tidligere lånte en chauffør af, og så er formålet næppe at tjene penge på egentlig vikarvirksomhed.

Det er jo så fuldstændig rigtigt, at man så selv skal registreres som vikarvirksomhed, hvis man ønsker fortsat at kunne låne chauffører ud til kollegaer – nu blot som udleje i stedet for udlån.

Som det er nu, så skal man for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed – udover at have en vognmandstilladelse - også kunne dokumentere, at virksomheden har en egenkapital på 200.000 kr. Det beløb er ud over den



egenkapital, som kræves for virksomhedens vognmandstilladelser.

Det, der er vigtigt for mig, er, at vi har en reel mulighed for at føre tilsyn med det, der foregår på de danske veje. Det skal så foregå så smidigt og nemt som overhovedet muligt for branchen.

Jeg har derfor bedt mine embedsmænd om sammen med branchen at overveje, hvordan vi kan sikre, at ordningen er så lidt byrdefuld som muligt – herunder om kravet til egenkapital for chaufførvikarvirksomheder kan nedsættes.

(Opsummering)

Jeg kan derfor opsummere som følger:



Jeg er enig i, at ophævelse af udlånsordningen til en vis grad – men også kun til en vis grad - vil mindske fleksibiliteten for danske vognmænd. Det er nødvendigt for sikre, at Danmark ikke overtræder EU-regler.

Jeg er enig i, at chaufførvikarordningen måske kan blive dyrere for vognmanden. Denne udfordring vil jeg dog tage hånd om ved at undersøge mulighederne for at lette reglerne for at blive godkendt som chaufførvikarvirksomhed. Det kan medføre øget konkurrence og dermed lavere priser på vikarvirksomhedsområdet.

(Afslutning)

Jeg vil derfor gerne afslutte med endnu engang at gøre mit budskab klart:



Vi skal holde fokus på, at vi får lovforslaget i hus.

Det er vigtigt, fordi formålet med forslaget er at sikre, at chauffører, der kører i henhold til en dansk tilladelse skal have ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Og det skal selvsagt ske uden at påføre erhvervet uforholdsmæssige store byrder, men derimod at sikre den nødvendige fleksibilitet for det danske transporterhverv.

Tak.