



MINISTEREN

Dato 11. juni 2013
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Beskæftigelsesudvalget
Folketinget

Beskæftigelsesudvalget har i brev af 8. februar 2013 stillet mig følgende spørgsmål 190 (BEU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 190:

Vil Fagbladets afdækning af transportfirmaet GLS' forretningspraksis give anledning til overvejelser om, hvorvidt der reelt foregår systematisk omgåelse af reglerne for selvstændige vognmænd i pakkedistributionen?

<http://www.fagbladet3f.dk/temaer/pakkepost/?side=1>

<http://www.e-pages.dk/3f/1132/30>

Svar:

De to artikler, der henvises til i spørgsmålet, anfører, at lav betaling presser GLS-chauffører til at hyre medhjælpere til sort arbejde, dels at chauffører, der kører som selvstændige for GLS, får en betaling på 60 kr. i timen.

En transportvirksomhed kan frit vælge mellem at lade opgaver udføre med egne køretøjer og chauffører eller af selvstændige vognmænd med disses egne køretøjer.

Hvis transportvirksomheden vælger at anvende selvkørende vognmænd, er disse ikke ansatte, men selvstændige erhvervsdrivende. En selvkørende vognmand er defineret ved at være momsregistreret og at afregne over for den eller de virksomheder, vedkommende udfører kørsel for, efter regning. En selvkørende vognmand er ikke omfattet af regler om løn- og ansættelsesvilkår og får heller ikke pension, feriepenge eller sygedagpenge.

Forholdet mellem en virksomhed og dens underleverandører – eksempelvis en selvkørende vognmand - beror på den aftale, der er indgået mellem de to parter om f.eks. pris for kørslen. En sådan aftale er reguleret af de almindelige aftaleretlige regler.

I forhold til arbejdstiden er der ikke særskilte regler for førere af varebiler, herunder de selvkørende vognmænd, men alene for førere af lastbiler og busser (køre-hvile-tid og arbejdstidsdirektivet). Dog gælder færdselsloven § 54, stk. 2

naturligvis, som siger, at et motordrevet køretøj ikke må føres eller forsøges ført af nogen, som på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han eller hun er ude af stand til at føre køretøjet på fuldt betryggende måde.



Jeg mener naturligvis også, at det er uacceptabelt, hvis der foregår deciderede ulovligheder, og det kan være problematisk, hvis der kan stilles spørgsmålstejn ved, om en selvkørende vognmand reelt er selvkørende. Det er imidlertid også forbundet med store omkostninger at indføre en mere restriktiv regulering af branchen, og spørgsmålet er om en yderligere regulering vil afhjælpe de problemer, der opleves.

Det er vanskeligt at se for sig, at man lovgivningsmæssigt satte rammer for indtjeningen for selvstændige – herunder de selvkørende vognmænd. Det vil næppe heller være muligt at indføre regler for, hvornår en virksomhed må anvende selvkørende vognmænd. Jeg har dog bedt Vejtransportrådet, som har vejtransportbranchens organisationer som medlemmer, om at gennemføre en undersøgelse af konkurrencefladen mellem varebiler og lastbiler med henblik på overvejelser af, om der skal indføres en egentlig tilladelsesordning for varebiler i godskørselsloven.

Når jeg har modtaget resultatet af undersøgelsen, vil jeg se på, om der er behov for en regulering, og hvad den i givet fald skulle omfatte. Mit udgangspunkt er, at regulering kun skal indføres, hvis den vil løse de problemer, der er rejst vedrørende kørsel med varebiler, og hvis den ikke vil medføre uforholdsmæssigt store administrative byrder for erhvervslivet. Også her må jeg gøre opmærksom på, at selvom der blev indført en regulering i godskørselsloven, så vil en sådan regulering fortsat ikke kunne fastsætte niveauet for indtjeningen hos en selvkørende vognmand.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at indsats mod eventuelt sort arbejde er et område, der er højt prioriteret af SKAT.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen