



Folketingets Beskæftigelsesudvalg
lov@ft.dk

Karsten Hønge (SF)
Karsten.Honge@ft.dk

Beskæftigelsesministeriet

Holmens Kanal 20

1061 København K

T +45 72 20 50 00

E bm@bm.dk

www.bm.dk

CVR 10172748
20. april 2021

Beskæftigelsesudvalget har i brev af 24. marts 2021 stillet følgende spørgsmål nr. 323 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

Spørgsmål nr. 323:

” Med henvisning til artiklen i Politiken af 19. marts 2021 »Nemlig.com straffer chauffører med bøder for små forsinkelser« bedes ministeren besvare følgende:

- Vil ministeren redegøre for, hvorvidt den ændring af godskørselsloven om tilladelse for varebiler, som trådte i kraft 1. juli 2019, finder anvendelse på den aktuelle problematik?
- Vil ministeren redegøre for, hvilke konsekvenser implementeringen af direktivet om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår, herunder bestemmelsen om arbejdstagerbegrebet, vil have i forhold til den aktuelle problematik?
- Vil ministeren redegøre for arbejdet med implementeringen af direktivet om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår?
- Mener ministeren, at et EU-arbejdstagerbegreb, som der findes i direktivet om gennemsigtige og forudsigelige arbejdsvilkår, hvor man får en bredere lønmodtagerdefinition, som ikke alene omhandler platformsbekæftigede, men også de atypiske uden for platforme, kan være et instrument til at bekæmpe falske selvstændige?”

J.nr. 2021-2761

Svar:

For at kunne svare på det første spørgsmål har jeg indhentet bidrag fra transportministeren, der oplyser følgende:

”Det følger af godskørselsloven § 1, stk. 2, at den, der er etableret på dansk område og udfører godskørsel for fremmed regning med dansk indregistreret varebil eller vogntog med en samlet tilladt totalvægt, der overstiger 2.000 kg, og som fragter gods med en samlet vægt på mere end 11 kg pr. stykgods skal have tilladelse hertil.

Hvorvidt tilladelseskravet finder anvendelse i den pågældende sag, afhænger derfor af om der i den pågældende sag er foretaget transport af varer i varebiler, der vejer mere end 2.000 kg og om godset, der er blevet transporteret, vejer mere end 11 kg. pr. stykgods.”

I forhold til implementeringen af arbejdsvilkårsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1152 af 20. juni 2019 om gennemsigtige og forudsigeli-

ge arbejdsvilkår i Den Europæiske Union) kan jeg oplyse, at implementeringsfristen er den 1. august 2022, og det er på den baggrund forventningen, at et lovforslag, der implementerer direktivet, kan fremsættes og behandles af Folketinget i første halvår 2022.

Om implementeringsarbejdet kan det i øvrigt oplyses, at arbejdet med lovimplementeringen foregår i regi af Beskæftigelsesministeriets Implementeringsudvalg, hvor arbejdsmarkedets parter er repræsenteret, hvilket er i overensstemmelse med sædvanlig praksis i relation til arbejds- og ansættelsesretlige direktiver.

Særligt omkring direktivets arbejdstagerbegreb kan det anføres, at følgende er fastsat i direktivets artikel 1, stk. 2:

"2. Dette direktiv fastsætter minimumsrettigheder, der finder anvendelse på alle arbejdstagere i Unionen med en ansættelseskontrakt eller et ansættelsesforhold som fastsat i gældende ret, ved overenskomst eller i gældende praksis i de enkelte medlemsstater under hensyntagen til Domstolens retspraksis."

Uddybende er følgende anført i direktivets præambelbetragtning 8):

"(8) Den Europæiske Unions Domstol (Domstolen) har i sin retspraksis opstillet kriterier for fastlæggelse af status som arbejdstager (5). Domstolens fortolkning af disse kriterier bør tages i betragtning ved gennemførelsen af dette direktiv. Forudsat at husarbejdere, arbejdstagere på tilkaldebasis, løst ansatte arbejdstagere, voucher-baserede arbejdstagere, arbejdstagere på onlineplatforme, praktikanter og lærlinge opfylder disse kriterier, kan de være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Reelt selvstændige erhvervsdrivende bør ikke være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, eftersom de ikke opfylder disse kriterier. Misbrug af betegnelsen selvstændig erhvervsdrivende som defineret i national ret, enten på nationalt plan eller i grænseoverskridende situationer, er en form for uretmæssigt angivet arbejde, som ofte forbindes med sort arbejde. Betegnelsen »proformaselvstændig« anvendes om en person, der erklæres at være selvstændig, selv om vedkommende opfylder de kriterier, som karakteriserer et ansættelsesforhold, for at undgå bestemte retlige eller skattemæssige forpligtelser. Sådanne personer bør være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. Fastlæggelsen af, om der foreligger et ansættelsesforhold, bør være baseret på de faktiske omstændigheder i forbindelse med arbejdets reelle udførelse og ikke på parternes beskrivelse af forholdet."

Hvorvidt det i direktivet anførte om arbejdstagerbegrebet effektivt vil kunne dæmme op for det, der ovenfor betegnes som "proformaselvstændige", er efter min opfattelse for tidligt at sige, når der endnu ikke er erfaringer med, hvordan direktivet virker i medlemsstaterne.

For Danmarks vedkommende vurderer Beskæftigelsesministeriet ikke, at direktivet umiddelbart vil få den helt store betydning for, hvem der anses for "proformaselvstændige", da der ikke med direktivet introduceres afgørende ændringer i forhold

til den hidtidige danske vurdering heraf. Direktivets betydning vil dog som nævnt ovenfor skulle drøftes med Beskæftigelsesministeriets Implementeringsudvalg.

I forhold til hvilke konsekvenser implementeringen af direktivet om gennemsligtige og forudsigelige arbejdsvilkår vil have for chauffører, der udbringer varer, vil dette afhænge af de rammer, som disse chauffører opererer under. Direktivet giver fx lønmodtagere, hvis arbejdstid og arbejdsmængde er uforudsigelig, nogle nye rettigheder, og det gælder også lønmodtagere, der er ansat på ren tilkaldebasis. I hvilket omfang chauffører, der udbringer varer, er ansat på sådanne betingelser, har jeg ikke nærmere kendskab til. Generelt er det dog mit indtryk, at de forretningsmodeller, der anvendes, er forskellige, hvorfor det må afhænge af en konkret vurdering i forhold til den enkelte virksomhed og den enkelte chauffør.

Uanset implementeringen af arbejdsvilkårsdirektivet mener jeg, at der er behov for at se på, hvordan problemstillingen med falske selvstændige/proformaselvstændige håndteres bredt set på det danske arbejdsmarked. Det er et komplekst område med vidtrækkende spørgsmål. Jeg har derfor bedt Beskæftigelsesministeriet igangsætte et arbejde med henblik på at pege på nogle mulige løsninger. Et sådant arbejde kræver bl.a., at der ses på sammenhængene til EU-regulering, herunder det udspil fra EU-Kommissionen om arbejdsvilkår for platformsarbejdere, som forventes i 4. kvartal i år. Derudover kræver arbejdet en tæt inddragelse af arbejdsmarkedets parter, og jeg tager i øvrigt meget gerne imod gode idéer og forslag fra Folketingets partier og fra interessenterne på området.

Venlig hilsen

Peter Hummelgaard
Beskæftigelsesminister