

Tak for hjælpen – kontrol, bøder og politisk indsats virker

Kære medlem af Folketingets Transportudvalg

Pirat-kørsel, cabotage, løndumping, snyd og pres på transportbranchen har fyldt en del i medierne og skabt negativ debat de senere år. Det er der mange gode grunde til, men der er også positive tal og resultater. Dem vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige tak for.

Jeres politiske beslutninger i 2011 og 2012 om målrettet indsats, højere bøder, strammere regler og skærpet kontrol mod ulovlig cabotage-kørsel virker. Med et fald i antallet af sager på 83 procent fra 2012 til 2013. Tal fra Rigspolitiet viser, hvordan politiske beslutninger ser ud i virkeligheden.

I 2012 optog politiet rapporter for ulovlig cabotage-kørsel i 350 sager på baggrund af 1.500 kontroller. Nu oplyser politiet, at antallet af optaget rapporter i 2013 faldt til 180 i forbindelse med kontrol af langt flere end 4.500 lastbiler. De første måneder af 2014 ligner 2013.

Det er mærkbart og synligt, og det viser at øget indsats på flere fronter har virket efter hensigten, og at beslutningerne var fornuftige, fremadrettede og nødvendige på trods af protester, advarsler og nedtoninger af problemerne fra dele af transportbranchen.

Tallene viser også tydeligt, at transportbranchen ikke kan styre sig selv. Derfor er fortsat fokus på regler, love og kontrol vigtigt, og jeg hilser det seneste tiltag med fotoscannere ved grænsen og på udvalgte trafikknudepunkter velkommen. Det kan både lette politiets arbejde og sikre kontrol med andet og mere end ulovlig cabotage-kørsel. Herunder betaling af dansk vejafgift og sikring af ordentlige statistikker om, hvem der kører på danske veje.

Fortsat fokus og kontrol vil også sikre, at transportbranchen holder sig på sporet, når det gælder ulovlig cabotage-kørsel. Men desværre har dele af branchen det som vand, der som bekendt altid finder andre veje, hvis man ikke stopper alle huller. Det viser sagerne om transportvirksomheden Kim Johansen Transport Group og stadig flere andre virksomheder, der tager nye metoder i brug, når regler, kontrol og bøder rammer.

Derfor oplever vi flere og flere sager om danske transportvirksomheder som Kim Johansen Transport Group, der bruger østeuropæiske chauffører som ansatte eller vikarer til kørsel i danske lastbiler. Det er et stadigt fænomen, der bruges til at undgå problemer med cabotage-reglerne og som omgår vores overenskomster og dansk lovgivning. Nærmere bestemt bestemmelserne under Godslovens § 6, som siger, at chauffører, der kører i danske lastbiler, skal aflønnes efter gældende dansk kollektiv overenskomst.

Alene Kim Johansen Transport Group bruger over 700 østeuropæiske chauffører. De kører i koncernens godt 300 danske lastbiler, selv om deres løn er alt andet end på dansk niveau. Men de lovstridige og utilsigtede forhold kan heldigvis løses på samme måde som problemer med ulovlig cabotage-kørsel: Ved politisk fokus og kontrol, og via opstramninger af reglerne, hvis det vurderes nødvendigt.

Det er et arbejde, jeg håber, I vil medvirke til at løse konstruktivt, når den nye politiske sæson starter. I forbindelse med de kommende års politiske arbejde er jeg desuden glad for, at jeg kan fremsende vedlagte rapport:

“Cabotage-studien – A study of the movement of international vehicles in Denmark”.

Rapporten er lavet af logistikforskere ved Universitet i Lund, og den har kortlagt en række sammenhænge, der giver vigtig viden om dansk transport. Der er særligt to konklusioner, der er værd at bemærke som grundlag for den fremadrettede debat og arbejdet fremover.

Rapporten bekræfter politiets tal om, at ulovlig cabotage-kørsel er faldet i et meget betydeligt i omfang. Men rapporten bekræfter også en række nedslående og alvorlige tal for omfanget af cabotage-kørsel i Danmark.

Rapporten konkluderer, at danske veje lægger asfalt til mindst 4,6 procent og sandsynligvis over 8,5 procent cabotage-kørsel. Det er langt mere end de mellem 1 og 2,7 procent, EU's mangelfulde statistikker og dele af dansk transporterhverv hidtil har peget på og brugt i debatten. Ikke mindst når det har handlet om at nedtone omfang og misbrug af EU's regler til udbredt systematisk cabotage-kørsel – eller det, vi kalder lovlig piratkørsel.

Forskningsleder ved Lunds Universitet Henrik Sternberg beskrev konklusionerne i DR sådan:

”Man udnytter reglerne maksimalt. Først kører man tre ture i Danmark. Derefter kører man ind i et naboland med en international tur. Så kan man på ny køre tre cabotageturer i det land og så tilbage igen til for eksempel Danmark. På den måde kan man køre cabotage 365 dage om året helt lovligt”.

Det betyder i runde tal, at mellem 5 og 10 procent af godskørslen med dansk indenrigsgods på danske veje, transporteres af udenlandske lastbiler og chauffører. Ofte systematisk og typisk til østeuropæiske lønninger og under elendige vilkår.

Det er social dumping, der rammer det danske transporterhverv hårdt, fordi de presser både pris og vilkår nedad, så det bliver stadigt sværere for de mange reelle danske vognmænd at konkurrere på fair vilkår.

Her er tale om problemer, der ikke kan løses via dansk lovgivning og effektiv kontrol alene. Det handler om EU's regler for cabotage-kørsel og de øvrige regelsæt for international transport. Men også her kan branchens udfordringer løftes politisk.

Her er brug for fokus i EU's ministerråd, konstruktiv dialog med den nye EU-kommissær for transport - og samarbejde med det nyvalgte EU-parlament. Og det er muligt, for en række lande i Vesteuropa er ramt af samme udfordringer som Danmark. På den baggrund er jeg glad for, at debatten allerede er rejst i EU – ikke mindst på dansk foranledning og af danske transportministre i skikkelse af Magnus Heuncike og hans forgænger Pia Olsen Dyhr.

Situationen er alvorlig for transportbranchen i både Danmark og Europa. Det haster med løsninger, og i 3F Transport er vi naturligvis klar til at bidrage konstruktivt med viden, forslag og input. Lige som vi kunne bidrage med forslag og input til de løsninger, der har medvirket til at bremse ulovlig cabotage-kørsel.

God læselys og god sommer

Venlig hilsen

Jan Villadsen, formand 3F Transport.