



Frie danske lastbilvognmænd

Drejbog i snyderi med den nuværende Cabotage-lovgivning

1.

Først en belysning af, hvad der foregår i den virkelige verden i samarbejdet Speditører kontra godstransporterende Vognmænd.

For FDL er det magtpåliggende at understrege, at ingen må være i tvivl om, hvem der tilrettelægger og styrer transporterne.

For at belyse situationen, som desværre har givet sig udslag i misvisende information, fremhæver FDL her en række fakta, som DI og speditørerne glemmer at oplyse politikere og embedsmænd om.

1. Speditøren sælger en total transport-løsning til en produktions-virksomhed eller et grossistled.
2. Speditøren fakturerer den totale transport-løsning til produktions-virksomhed eller et grossistled = transportkøberen.
3. Speditøren styrer hele papirgangen på eget brevpapir.
4. Speditøren styrer CMR-fragtbrevene.
5. Speditøren planlægger, og disponerer, hele forløbet, men ikke i samarbejde, kun som et diktat.
6. Speditøren lejer/hyrer vognmænd til at udføre den fysiske transport.
7. Speditøren afregner vognmændene med kreditnota-afregning på speditørens brevpapir.
8. Speditøren, og den dertil ansatte disponent, styrer og disponerer chaufføren, som normalt kun arbejder for en speditør ad gangen i rundturs-system. Vil han ikke gøre, som disponenten forlanger, opstår der et mistillidsforhold, og "det bliver svært for disponenten" at finde opgaver til chauffør og bil, hvorefter samarbejdet ophører.
9. Speditøren disponerer, og styrer, helt uden at blive pålagt ansvar med/for den fysiske transport. Juridisk har vognmændene ansvaret, selv om de ikke har indflydelse på dispositionerne.
10. Speditøren, og kun speditøren, tjener på at planlægge cabotage-kørsel, lovlig som ulovlig. Cabotage-kørsel er national transport til løn dumpings-priser.

Det er den indlejede vognmand, der straffes for de ulovligheder, som speditøren omkostningsfrit planlægger. En rumænsk lastbil-vognmand, der i Danmark får en cabotage og køre- hviletidsbøde på 125.000 kr., kan reelt få lov at rådne op, bare speditøren får sin trailer, med kundens gods, fri af problemerne.

Det er de vilkår, der arbejdes under ved danske speditører, også de børsnoterede speditører.

1. Cabotage-kørsel i Danmark er national dansk godstransport, og lig med dansk arbejde, som skal beskattes til det danske skattevæsen.
2. Det er groft konkurrenceforvridende, at forskelsbehandle samme type dansk arbejde.
3. Det kan ikke være, som Skat foreslår, at lovlig cabotage-kørsel skal holdes uden for beskatning af dansk arbejde.
4. Ulovlig cabotage-kørsel skal beskattes, når transporten er ulovlig er det ikke længere cabotage-kørslen, det er national dansk godstransport, som er skattepligtigt.

2.

Det største problem i Danmark, for godstransporterende vognmænd er Rådets forordning nr. 1072/2009

CABOTAGEVEJLEDNING gældende fra den 1. september 2013

En vejledning om cabotage-reglerne i Europaparlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel

4. Reglerne for cabotage-kørsel

Cabotage-kørsel kan kun udføres i tilslutning til en international transport.

- I tilslutning til en indgående international transport, må der udføres op til 3 cabotage-kørsler inden for 7 dage efter, at alt gods, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret.
- De 7 dage forstås som kalenderdage. Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at den sidste losning af godset, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er foretaget. Hvis losningen er sket kl. 12.00 den 3., starter de 7 døgn således fra kl. 00.00 natten mellem den 3. og den 4.

Den sidste losning i forbindelse med den sidste cabotage-kørsel skal være afsluttet senest kl. 24.00 på den 7. dag.

- Den indgående internationale transport og cabotage-kørslerne skal foretages med det samme køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøj heri.
- Såfremt der køres ind i Danmark uden last i tilslutning til en international transport, der er afsluttet i en anden medlemsstat, må der med køretøjet udføres 1 cabotage-kørsel inden for 3 dage efter indrejsen i Danmark. Denne cabotage-kørsel skal ligeledes være afsluttet senest på 7. dagen efter, at det gods, der blev transporteret af det pågældende køretøj ved den internationale transport, er leveret. Dette gælder, uanset i hvilket land den internationale transport er afsluttet.
- De 3 dage forstås som kalenderdage. Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at køretøjet er kørt ind i Danmark uden last. Den sidste losning i forbindelse med denne ene cabotagekørsel skal være afsluttet senest kl. 24.00 på den 3. dag.

Der er ikke krav om, at køretøjet skal returnere til hjemlandet, inden en ny international transport med 3 efterfølgende cabotagekørsler kan påbegyndes.

3.

Det næststørste problem er Trafikstyrelsen

1. Trafikstyrelsens holdning er et nationalt problem, som danske politikere kan rette, hvis de altså har vilje og mod dertil.
2. Rådets forordning nr. 1072/2009 er et problem som EU skal løses i Bruxelles, og det kræver intenst arbejde fra de politikere, som repræsenterer de lande i EU, der har høj social status.
3. Danmark er et EU-land med høj social status, og derved et land, hvor der er mange penge at tjene på besparelser af løn og personlige skatte omkostninger. Derfor er Danmark udsat for et massivt forsøg på social løn-dumping.
4. Skat betaler.
5. Veludannede danske akademikere, ansat i store danske erhvervsvirksomheder og disses organisationer, bearbejder bevidst embedsmænd og politikere for at tilpasse lovgivningen, så på lovlig vis, er muligt at opnå social løn-dumping. Det drejer sig kun om at tilpasse loven, så man kan vaske hænder og fortælle medierne og offentligheden, at man blot følger loven, og at man intet ulovligt foretager sig.
6. Her understreger **FDL** meget kraftigt, over for danske politikere og embedsmænd, at der ikke er nogen gyldig undskyldning, eller mulighed for at vaske hænder. For førende danske politikere og embedsmænd bærer alene hele skylden for de danske problemer ved implementering i 2010 af **Rådets forordning nr. 1072/2009** og siden vedtagelse af **Cabotage-vejledning gældende fra den 1. september 2013**.
7. Danske politikere skal rydde op i Trafikstyrelsen. Lovene skal først og fremmest udformes til gavn for den danske befolkning, og danske politikere skal efterfølgende kun godkende de love, som er til gavn for den danske befolkning.
8. Vi har brug for en stærk dansk national følelse for et stærkt Danmark.

Det tredjestørste problem er manglende politisk vilje til aktivt at udstyre danske politibetjente med værktøjer til virkelig effektiv cabotage-kontrol

Snyd med den internationale transport, som berettiger til udførsel af cabotage-kørsel, er et meget stort problem i Danmark. Problemet bliver ikke mindre af, at der er alt for få betjente og for få midler til en virkelig effektiv kontrol.

1. Ved en cabotage-kontrol kan kun forlanges CMR-data udleveret som dokumentation for rigtigheden af transporterne, indgående internationale transport som giver ret til 3 cabotage-ture, og tilsvarende data på de 3 cabotage-ture, som må udføres. Dette holdes op mod de tilgængelige Tachografdata.
2. CMR-fragtbreve optræder i flere former, som originale fragtbreve, som foto-kopier af originale fragtbreve, som elektroniske (pdf-file). CMR-fragtbreve har altid været, og bliver stadig, udfyldt i flere eksemplarer med forskellige modtagere, lige som det kan være en fordel at "glemme informationen" om eksempelvis registrerings-nummer på trækkeren, som har læsset godset, selv om der er plads til at påføre registrerings-nummer som overtager transporten, men sker overtagelsen i Padborg, dur det ikke til cabotagekørsel. Det er lettere at glemme og så senere når det passer bedst påføres af den trækker, som skal aflæse den internationale transport. Underskriver afsenderen ukritisk CMR-fragtbrevet kan alle transporter blive til international transport. Kontrol-mulighed: Politiet har kun den mulighed at holde CMR-data op mod Tachografdata, og det er en kontrol, som kræver meget stor erfaring og et virkeligt indgående kendskab godt til erhvervet og dets historie.
3. National transport er godstransport i Danmark: Indsamling af internationalt gods i Danmark, til omladning på terminal i Danmark, og indkommet internationalt gods, som omlades på terminal i Danmark, til levering i Danmark, er national transport lig med cabotage-kørsel, når denne form for transport, foretages af en ikke dansk registreret lastbil. Foretages denne form for transport på originale CMR-fragtbreve, vil politiet både kun se en afsender-adresse og en modtager-adresse, som dokumenterer en international transport. Kontrol-mulighed: Politiet vil møde en dokumentation for en international transport, og har ikke ret til at kræve yderligere dokumentation. Politiet har kun den mulighed at holde CMR-data op mod Tachograf-data, og det er en kontrol, som kræver stor erfaring og et virkeligt indgående kendskab til erhvervet og dets historie
4. International transport af fisk fra Norge til Danmark, hvor der er eksempler på, at noget af det internationale gods aflæsses i Skagen eller i Hirtshals, og ved samme kunde oplæsses gods til Padborg. Vel at mærke gods, som er national transport. Kontrol-mulighed: Politiet skal observere af- og pålæsning og efterfølgende kontrollere. Ved senere kontrol, skal godset kontrolleres for pallemærkning for at ulovligheden opdages.

5. International transport leveres/aflæsses ikke. Trailer afkobles fuldt lastet på plads i Padborg. International transport, som berigtiger til cabotage-kørsel skal ifølge **RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1072/2009** stk. 1, have adgang til at udføre op til tre cabotage-kørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last, som led i en cabotage-kørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport, inden der kan startes på cabotage-kørsel.
Efterfølgende kobles på samme plads, national lastet trailer for national transport lig med cabotage-kørsel.
Kontrol-mulighed: Politiet skal observere afkobling af den internationale transport på plads, for at kunne dokumentere, at godset ikke er leveret, og køretøjet ikke er berettiget til at udføre cabotage-kørsel.
6. Der snydes med tur-start og tur-slut i landfaste grænse-områder. Starter turen i Danmark, er det cabotage-kørsel. Starter turen uden for den danske grænse, er det en international transport. I Padborg holder der langt de fleste lørdage og søndage et meget stort antal tysk registrerede lastbiler, ved de danske moderselskaber.
Kontrol-mulighed: Politiet skal observere tur-starten og efterfølgende kontrollere hurtigt. Ved senere kontrol er det ikke muligt at opdage ulovligheden.
7. Hvis tungvognspolitiet kunne gennemskue alle de CMR-fragtbreve, som er den eneste dokumentation, som politiet kan forlange udleveret, vil statistikken over ulovlige cabotage-kørsler være anderledes, og de danske profitjægeres påstande om, at der i Danmark faktisk ikke foretages ulovlig cabotage-kørsel, falde til jorden med et brag. Dermed ville grunden til panik for et medvirke-ansvar, være begrundet.