

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål AH om statsvirksomheders benyttelse af underleverandører

Samrådsspørgsmål AH-TRU alm. del,
stillet til transportministeren den 10.
juni 2014:

Samrådsspørgsmål AH

Hvordan vil ministeren sikre, at virksomheder, der er helt eller delvist ejet af den danske stat, kun benytter underleverandører, som arbejder efter danske løn- og arbejdsvilkår?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).



Svar:

(Indledning)

Også tak for dette spørgsmål. Jeg vil gerne starte med at slå fast helt generelt: når der køres på *danske* lastbiler i *Danmark*, skal chauffører aflønnes med dansk løn.

I de situationer, hvor en dansk virksomhed bruger en underleverandør, som anvender udenlandske chauffører til kørsel på dansk grund i *udenlandske* indregistrerede lastbiler, er det lovligt at anvende andre løn- og arbejdsvilkår end danske, når det handler om internationale transporter eller cabotagekørsel.



Statsejede virksomheder skal ligesom alle andre virksomheder følge de regler, der gælder, når vi taler godstransport. Som jeg sagde i besvarelsen af det forrige spørgsmål, så er der i hvert fald ikke noget ønske hos Post Danmark om ikke at leve op til reglerne, og de vil derfor også gå efter med en tættekam, om de kontrakter, de har, også reelt opfyldes i praksis.

Som nævnt har Post Danmark valgt at gå længere i deres krav til underleverandører, end loven forpligter dem til.

Jeg synes godt man kan sige, at offentligt ejede virksomheder har en særlig forpligtelse til at foregå med et godt eksempel ved først og fremmest at følge



op på, at de regler, som findes i vores lovgivning er overholdt. Vælger en offentligt ejet virksomhed at stille supplerende krav til deres underleverandører, mener jeg også, at virksomhederne her må foregå med et godt eksempel og følge op på at de krav også er opfyldt.

Der er dog grænser for, hvad vi kan forvente af en statsejet virksomhed. For mange statsejede virksomheder er – ligesom andre danske virksomheder – i knivskarp konkurrence med andre.

Der er en svær balancegang, hvor meget mere, der kan forventes af statsligt ejede virksomheder i forhold til privatejede virksomheder.



Her er Post Danmark lige nu i den situation, at de udliciterede kørsler udgør en lille del af deres samlede forretning, og de derfor har mulighed for at bære nogle højere omkostninger.

Andre virksomheder, hvor behovet for internationale transporter udgør en stor del af omkostningerne, har måske ikke reelt den mulighed, selvom de måtte ønske det, hvis de fortsat skal overleve. Faktum er jo at der i EU er fuld konkurrence og fri bevægelighed - også på det internationale transportmarked.

(Nationale tiltag - Ændret lovgivning)

Helt generelt er det et svært område at kontrollere, når der anvendes arbejdskraft, der aflønnes af udenlandske selskaber. Det gælder både



virksomhederne selv, der som køber af transportydelsen ønsker at overholde reglerne, og for Trafikstyrelsen, når de har ansvaret for kontrollen.

I dag kan det på nogle punkter være vanskeligt at kontrollere, om regler, herunder løn- og arbejdsvilkår, i praksis er overholdt. Jeg har derfor bedt mine embedsmænd om at se på de danske regler. Vi ser på, om der er mulighed for at styrke både myndighedernes kontrol på området og den enkelte virksomheds mulighed for at følge op på, at reglerne og kravene i deres kontrakter nu også bliver opfyldt.

(Afslutning)

Jeg vil endnu en gang gøre budskabet helt klart:



Regeringen har det klare udgangspunkt, at virksomheder, der er ejet af den danske stat, kun anvender chauffører i overensstemmelse med reglerne.

Men vi kan ikke generelt pålægge virksomheder, der er statslig ejede at aflønne ud over, hvad der gælder for konkurrenterne.

Hvis reglerne giver problemer, så må vi gå efter at lave dem om, og det sker altså i EU. Jeg arbejder derfor benhårdt på for eksempel cabotageområdet i EU, så vi her kan få nogle klare og bedre regler.

Det står selvfølgelig frit for enhver virksomhed – offentlig som privat – at have deres egne retningslinjer, som går ud over de krav der stilles lovgivningsmæssigt. Og når man



opstiller sådanne retningslinjer som statslig virksomhed, mener jeg at man har en særlig forpligtelse til at følge op på, at de er opfyldt.

Tak.