

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål BM, BN og BO om social dumping i transportbranchen

*Samråds-
spørgsmål BM,
BN og BO stillet
til Transport- og
Bygnings-
ministeren*

Samrådsspørgsmål BM

*Hvordan forholder ministeren sig til
konklusionerne i DTL og 3F's rapport
"Sideveje i Dansk Transport"?*

Samrådsspørgsmål BN

*Mener ministeren, at social dumping i
transportbranchen udgør så stort et
problem, at regeringen bør forsøge at
komme med nogle initiativer, der kan
skabe bedre arbejdsvilkår i
chaufførbranchen?*

Samrådsspørgsmål BO

*Hvad agter regeringen at gøre – både i
Danmark og i EU – for at komme social
dumping i lastbilchaufførbranchen til
livs?*



Indledning

Jeg vil gerne starte med at sige tak for samrådsspørgsmålene.

Jeg synes, at det er et centralt emne, som spørgeren tager op, og jeg mener, at det er vigtigt, at vi får diskuteret spørgsmålene omkring social dumping og vilkårene i godsbranchen.

Det er et centralt emne både i den hjemlige debat og i lyset af, at Kommissionen på EU-plan vil arbejde med det i sin annoncerede vejpakke i den kommende tid.

***Baggrund om
DTL og 3F's
rapport***

Rapporten 'Sidevej i Dansk Transport', som DTL og 3F står bag, omhandler arbejdsliv, løn og levevilkår for bulgarske, rumænske og makedonske chauffører i Danmark og Vesteuropa.

Rapporten er baseret på spørgeskemaer udfyldt af 225 chauffører fra de tre lande



under en hvilepause i Danmark i efteråret 2015.

Det fremgår af rapporten, at chauffører fra Rumænien og Bulgarien typisk får en månedsløn på 1.500 €, ca. 11.250 kr., hvilket er under halvdelen af, hvad en chauffør fra Vesteuropa tjener.

En mindre andel af chaufførerne angiver, at de ofte presses til at bryde særligt køre- og hviletidsreglerne, og en del af chaufførerne oplyser om forskellige former for brud på disse regler inden for to uger.

Det fremgår endvidere af rapporten, at chaufførerne fra de tre lande udfører systematisk kørsel i Danmark og det øvrige Vesteuropa. Men spørgeskemaundersøgelsen giver ikke anledning til



klare konklusioner om deciderede brud på cabotagereglerne.

De to organisationer finder på denne baggrund, at der er brug for mere end blot et serviceeftersyn af en række EU-direktiver, herunder cabotage-reglerne.

Spørgsmål BM *Hvordan forholder ministeren sig til konklusionerne i DTL og 3F's rapport "Sideveje i Dansk Transport"?*

Jeg vil gerne kvittere for, at transportbranchen er aktiv på det her område, og jeg bifalder DTL's og 3F's bidrag til debatten.

Jeg vil også gerne gøre det helt klart, at med hensyn til at sikre ordnede forhold og bekæmpe social dumping – så er jeg opmærksom på, at danske chauffører og transportvirksomheder er i skarp konkurrence med udenlandske



transportvirksomheder, som udfører international kørsel og cabotagekørsel i Danmark. Det er helt afgørende for mig, at denne konkurrence er fair, og at man ikke kan opnå konkurrencefordele ved at bryde reglerne.

Det står derfor uden for en hver diskussion, at man på det danske arbejdsmarked skal overholde både de gældende danske regler og de gældende EU-regler.

Det er også mit klare indtryk, at politiet bl.a. gør en stor indsats med cabotagekontrol og med kontrol af overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

Jeg opfatter rapporten fra DTL og 3F som et oplæg til diskussion. Det gælder særligt mht. EU's regelsæt. Jeg vil her



tillade mig at nøjes med at forholde mig til nogle af de vigtigste EU-regler, som jeg i regeringen har ansvaret for.

Her er det væsentligt, at Kommissionen – som nævnt - forventes at fremlægge en række initiativer i sin såkaldte vejpakke. Dette vil formentligt ske først i det nye år.

Jeg har været i dialog med branchen om særligt cabotageområdet og køre- og hviletidsområdet og har på den baggrund sat gang i en række initiativer mhp. at påvirke EU-kommissionens forslag og de øvrige landes holdninger. Jeg vil gerne redegøre nærmere herfor under besvarelsen af de næste samrådsspørgsmål.

Jeg vil dog allerede nu gerne sige, at signalet fra branchen var, at det er



vigtigt, at vi finder balancen, så vi på ene side sikrer klare regler på EU-plan, som kan understøtte en fair konkurrence, mens vi på den anden siden ikke skal administrere reglerne på en måde, så vi forringer de danske virksomheders konkurrenceevne og skaber færre arbejdspladser på danske vilkår i Danmark. Det sidste gælder primært køre- og hviletidsområdet.

Jeg vil endelig bemærke, at jeg er klar over, at både DTL og 3F mener, at der selv ved lovlige cabotagekørsler kan være tale om social dumping, hvis chaufførernes løn- og arbejdsvilkår er væsentlig under sædvanligt dansk niveau.

Dette synspunkt kan jeg ikke tilslutte mig. Lovlig cabotage kan ikke betegnes



som social dumping, og efter min opfattelse, er det ikke den lovlige cabotage, vi skal kæmpe imod.

Spørgsmål BN *Mener ministeren, at social dumping i transportbranchen udgør så stort et problem, at regeringen bør forsøge at komme med nogle initiativer, der kan skabe bedre arbejdsvilkår i chaufførbranchen?*

Jeg er, som jeg allerede har nævnt, meget optaget af spørgsmålene omkring social dumping og vilkårene i godsbranchen. Ligesom jeg deler opfattelsen af, at slaget primært står på EU-niveau.

Jeg er i den forbindelse bekendt med, at min forgænger arbejdede med et EU-udspil på cabotageområdet. Jeg har fortsat dette arbejde med henblik på at



samle en række ligesindede lande om en fælles holdning til at klargøre cabotagereglerne, som vi vil præsentere for Kommissionen. Jeg vil komme nærmere ind på dette arbejde i mit svar på næste samrådsspørgsmål.

Samtidig mener jeg, at det er vigtigt, at vi får kigget på køre- og hviletidsreglerne.

Jeg har på det seneste holdt en række fyraftensmøder med transportbranchen. På disse møder blev en række udfordringer og bekymringer for både chauffører og vognmænd på køre- og hviletidsområdet helt klare for mig.

Et af de helt centrale emner var det danske frakendelses- og sanktionssystem, og især størrelsen på de bøder, der udstedes for overtrædelse



af køre- og hviletidsreglerne. Både chaufførerne og vognmændene fandt at reglerne kunne og burde administreres mere smidigt i Danmark. Som sagt anser jeg det også som et bidrag til at bekæmpe social dumping, at vi bevarer danske arbejdspladser og ikke pålægger danske vognmænd og chauffører unødige byrder.

Jeg har derfor nu bedt Færdselsstyrelsen om at gennemføre en revision af reglerne.

Så snart jeg har et bud på, hvordan vi kan ændre reglerne, så vi bebyrder erhvervet og chaufførerne mindst muligt, og samtidig sikrer både trafiksikkerheden og chaufførernes vilkår, indkalder jeg igen branchen til et møde i Transport- og



Bygningsministeriet, hvor løsningerne vil blive præsenteret nærmere.

I den forbindelse vil jeg gerne fremhæve, at jeg for nyligt er blevet bekendt med Vejtransportrådets analyse af chaufførernes holdning til deres eget erhverv.

Her svarede 40 procent, at det værste ved at være chauffør, er risikoen for bøder, mens 37 procent svarede, at det værste er, at der er for mange regler at sætte sig ind i.

Det er meget vigtigt for mig, at lastbilchauffører ikke står op om morgenen og er bange for at få en bøde eller miste deres førerkort, fordi reglerne er overkomplicerede og svære at forstå.



Vi har behov for at forenkle reglerne og gøre det mere trygt at være chauffør. Jeg lægger derfor op til, at vi i fremtiden bliver bedre til at skelne fejl fra forbrydelse, så vi i højere grad rammer dem, som systematisk overtræder reglerne, og som ønsker at snyde, og at vi ikke rammer de chauffører, som kører ordentligt, og som kan komme til at lave en menneskelig fejl.

Jeg vil også gerne understrege, at jeg mener, at køre- og hviletidsreglerne på EU-niveau skal ses efter i sømmene mhp. at sikre, at de er klare nok og skaber fair konkurrence. Jeg har også bedt Færdselsstyrelsen om at lave et udkast til et indspil til EU-kommissionen på dette område.



Hvad agter regeringen at gøre – både i Danmark og i EU – for at komme social dumping i lastbilchaufførbranchen til livs?

Spørgsmål om ændrede cabotageregler og om social dumping er som sagt en sag, som skal løses på EU-plan, og det har længe været en prioritet for mig at få ændret cabotagereglerne.

Det er vigtigt, at vi sikrer mere lige og ens konkurrencevilkår, og samtidig gør det muligt at håndhæve reglerne effektivt, så vi kan reducere omfanget af ulovlig cabotagekørsel.

Danmark står ikke alene med disse ønsker. Det er som sagt vigtigt for Danmark at indgå alliancer med ligesindede lande, og det arbejder jeg på for øjeblikket.



I den forbindelse kan jeg fortælle, at jeg som led i mit arbejde for at forbedre EU-reglerne besøgte Europa-Parlamentet i starten af denne måned, hvor jeg mødtes med både danske og udenlandske Europaparlamentarikere – blandt andre formanden for transportudvalget, Michael Cramer fra 'De Grønne'.

Her opfattede jeg, at der var bred enighed fra blandt andet spørgerens eget parti om, at løsningerne skal findes på EU-plan, og at regeringen skal fortsætte sit arbejde med at kæmpe for klare og mere entydige regler, som kan sikre fair og lige konkurrence på tværs af EU.

Jeg mener helt konkret, at der er i hvert fald fire punkter, som vi skal forfølge med hensyn til en revision af cabotagereglerne.



For det første er der behov for forbedret EU-statistik på cabotageområdet, så vi kan få et bedre overblik over omfanget af cabotagekørsel, antallet af overtrædelser og håndhævelsen i medlemslandene.

For det andet er der behov for at have klare og entydige definitioner af, hvad en 'cabotagetur' er, så vi kan styrke håndhævelsen og skabe mere fair og lige konkurrencevilkår, samtidig med at vi forbedrer det indre markeds funktion.

For det tredje er der behov for, at vi bedre kan kontrollere, om der er tale om en reel international transport forud for cabotagekørslen.

Det fjerde punkt er, at vi ønsker, at Kommissionen skal se på mulighederne for at styrke EU-reguleringen med hensyn til at bekæmpe de såkaldte



postkassevirksomheder, som gør det muligt at omgå landenes regler om virksomheders etablering.

Suppleret med et kommende initiativ om at gøre køre- og hviletidsreglerne mere klare og fair også på EU-plan er det, hvad jeg særligt vil arbejde for i den kommende tid frem mod EU-Kommissionens kommende vejpakke.

Tak for ordet.