

## Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål O, P og Q om social dumping i transportsektoren og cabotagekørsel.

---

*Samråds-  
spørgsmål O, P og  
Q stillet til  
Transport-,  
Bygnings og  
Boligministeren*

### **Samrådsspørgsmål O**

*Liberal Alliances formand, Anders*

*Samuelson, har i september 2015 til*

*Ugebrevet A4 udtalt, at: ” Vi taler meget om det der social dumping. Det er ét af de bedst opfundne ord til at skabe angst i danskerne, men når det kommer til stykket, er der ikke rigtig nogen, der ved, hvad det er. Det er jo ikke sådan, at det vælter rundt i aviserne hver dag med eksempler på social dumping. Det er nok et tegn på, at det er begrænset, hvad der foregår på ulovlige vilkår”.*

*Hvad mener ministeren om sin partiformands holdning til social dumping?*

### **Samrådsspørgsmål P**



*Er ministeren enig med sin partifælle Villum Christensen, som til Altinget den 10. december 2015 påpegede, at reglerne om cabotagekørsel blot er til for ”at tækkes visse lønmodtagergrupper”, der ønsker at afskærme Danmark mod konkurrencen?*

### **Samrådsspørgsmål Q**

*Er ministeren enig med sin partifælle Joakim B. Olsen, som på de sociale medier har skrevet, at social dumping blot er et andet ord for konkurrence?*

#### **Indledning**

Jeg vil gerne starte med at takke spørgeren for at have stillet samrådsspørgsmålene.

Jeg kan konstatere, at spørgeren har været i gang med at grave i arkiverne for at finde forskellige udtalelser fra mine



partifæller frem, som spørgeren så ønsker at konfrontere mig med.

Indledningsvist vil jeg sige, at jeg ikke kommer til at udtale mig om, hvad andre tidligere har udtalt i forskellige sammenhænge.

Jeg er indkaldt i samråd i min egenskab af transport-, bygnings- og boligminister, og jeg kommer til at svare som transport-, bygnings- og boligminister på vegne af regeringen.

Jeg læser de tre samrådsspørgsmål sådan, at de handler om min holdning til social dumping og konkurrencevilkår på transportområdet mere overordnet og så mere specifikt om min holdning til cabotagekørsel.

Jeg er glad for at få muligheden for at oplyse om disse emner.



For jeg mener, det er vigtigt at diskutere vilkårene i transportsektoren. Det er således et centralt emne, som fylder i den hjemlige debat.

Det er også vigtigt i lyset af, at Europa-Kommissionen har annonceret, at man ønsker at foretage en revision af cabotagereglerne på EU-plan i den kommende tid.

***Social dumping i  
regeringsgrundla  
get***

Jeg vil først svare på de to samrådsspørgsmål, som handler om min holdning til social dumping og konkurrencevilkår i transportsektoren – mere præcist samrådsspørgsmål O og Q.

Jeg vil henviser til regeringsgrundlaget, hvori der på s. 15 står, at et Partnerskab om fremtidens arbejdsmarked - ”Disruptionrådet” - skal drøfte og analysere fremtidens arbejdsmarked,



herunder – og jeg citerer - ”drøfte, hvordan vi kan fastholde og udbygge et arbejdsmarked, som både er kendetegnet ved dynamik og ordentlige forhold, og hvor der ikke sker social dumping”.

Det er derfor regeringens ambition at arbejde for, at det danske arbejdsmarked i fremtiden er kendetegnet ved dynamik og ordentlige forhold.

Som transport-, bygnings- og boligminister ser jeg det som en vigtig opgave, at vi får skabt fair konkurrencevilkår i transportsektoren. Det gælder både for vejtransportsektoren og i luftfartssektoren.

Derfor vil jeg også gerne citere en anden del af regeringsgrundlaget, hvor der på s.



37 står – og jeg citerer igen – ”*Der er på det danske arbejdsmarked tradition for, at løn-og arbejdsvilkår aftales mellem arbejdsmarkedets parter. Udenlandske firmaer skal leve op til dansk lovgivning og de danske regler.*”

Jeg er fuldt ud opmærksom på, at danske transportvirksomheder er i skarp konkurrence med udenlandske transportvirksomheder, som opererer 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 er derfor uden for enhver diskussion, at man på det danske arbejdsmarked skal overholde både de



gældende danske regler og de gældende EU-regler.

***Cabotagekørsel i Danmark***

Nu vil jeg forholde mig til det mere konkrete område, som spørgeren har spurgt om min holdning til i samrådsspørgsmål P – nemlig cabotagekørsel.

Når vi diskuterer cabotagekørsel, synes jeg, at det er vigtigt at få begreberne på plads først. Cabotagekørsel er kort fortalt godskørsel for fremmed regning mellem to punkter i Danmark i tilknytning til en international transport, som udføres af en lastbil, som er registreret i et andet EU-medlemsland.

Inden for syv dage efter, at alt gods fra den indgående internationale transport er blevet leveret, må der udføres op til tre cabotageture.



EU tillader cabotagekørsel bl.a. med det formål at sikre, at vi undgår, at lastbilerne kører tomme rundt på vejene med unødige konsekvenser for miljøet.

Reglerne har yderligere det formål at effektivisere vejtransportsektoren ved at udnytte kapaciteten i lastbilerne bedre, så vi undgår at have for mange lastbiler på vejene til gavn for fremkommeligheden.

Det er også vigtigt lige at få proportionerne for cabotagekørsel på plads.

I følge tal fra Danmarks Statistik udgjorde omfanget af cabotagekørsel i Danmark 2,6 % af det samlede godstransportarbejde målt i tonkilometer - hvor en tonkilometer er lig med et ton gods transporteret en





kilometer - og ca. 1,2 % af de totale transporterede godsmængder målt i ton i 2014, som er det seneste år, der er tal fra.

Cabotagekørsel udført i Danmark udgjorde 331 millioner tonkilometer, mens danske lastbiler kørte 361 millioner tonkilometer som cabotagekørsel i udlandet.

Det betyder, at danske lastbiler udførte 9 % mere cabotagekørsel i udlandet, end der blev udført cabotagekørsel i Danmark i 2014.

Dermed ikke sagt, at der ikke er problemer med cabotagereglerne, men jeg synes, at det er vigtigt, at vi lige får talgrundlaget på plads for diskussionen.



Lad mig i forlængelse heraf nævne, at hvis vi kigger på tallene fra 2008 og sammenligner dem med tallene fra 2015, er godstransporten med danske lastbiler målt i antallet af tonkilometer steget med 17 procent i forhold til 2008.

Og selv om, der også bliver transporteret mere gods pr. lastbil, er det, jeg hører fra branchen, at det går så godt, at vi aktuelt mangler og også fremover kommer til at mangle chauffører.

Derfor er det også vigtigt, at vi fokuserer på at gøre det mere attraktivt at blive chauffør.

Jeg ved, at min forgænger havde en tæt dialog med branchen om dette, og den ønsker jeg at videreføre.



Et rigtigt godt eksempel er det arbejde, der er sat i gang med at revidere de danske køre- og hviletidsregler, så vi kan få et mere fair sanktions- og frakendelsessystem set fra de hårdtarbejdende chaufførers side.

Det arbejde fortsætter jeg selvfølgelig.

***Ulovlig  
cabotagekørsel  
og lovlig  
cabotagekørsel***

Med hensyn til cabotagekørsel mener jeg, det er vigtigt at skelne mellem lovlig og ulovlig cabotagekørsel. Der er stor forskel på den lovlige cabotagekørsel, som udføres i overensstemmelse med EU-reglerne, og den ulovlige cabotagekørsel, som finder sted i Danmark.

Her er det regeringens holdning, at ulovlig cabotagekørsel ikke hører hjemme i Danmark, og at det skal stoppes.



Derfor er det også regeringens holdning, at der skal sikres en effektiv kontrolindsats mod ulovlig cabotagekørsel.

***Finanslovsaftaler  
om kontrol med  
ulovlig  
cabotagekørsel***

Jeg kan i den forbindelse konstatere, at alle trekløverregeringens partier var med i den finanslovsaftale for 2016, som sikrede en ny politiaftale for 2016-2019, hvor der er afsat særskilte midler til kampen mod ulovlig cabotagekørsel.

Og samtidig kan jeg også konstatere, at alle trekløverregeringens partier med finanslovsaftalen for 2017 har indgået aftale om, at Rigspolitiet med bidrag fra Vejdirektoratet skal undersøge mulighederne for at etablere en forsøgsordning med anvendelse af automatisk nummerpladegenkendelse



som et delelement i kontrollen af ulovlig cabotagekørsel.

Regeringen ønsker således en effektiv kontrolindsats mod ulovlig cabotagekørsel, så der kan skabes fair konkurrencevilkår på vejtransportområdet.

*Cabotagekørsel i  
EU*

Det er også vigtigt at huske, at cabotageregler i transportsektoren er et fælles europæisk anliggende, som kræver fælles europæiske løsninger.

Europa-Kommissionen har annonceret, at man ønsker at foretage en revision af de nuværende cabotageregler som en del af de kommende vejinitiativer.

Regeringens holdning til en revision af cabotagereglerne på EU-plan er klar.



Lige som flere af mine forgængere, herunder den tidligere socialdemokratiske transportminister Magnus Heunicke, arbejde jeg for, at vi får klarere regler på cabotageområdet.

Regeringen ønsker, at vi sikrer mere fair konkurrencevilkår, som samtidig gør det muligt at håndhæve reglerne effektivt, så vi kan reducere omfanget af ulovlig cabotagekørsel.

Regeringen vil særligt arbejde for en klar og entydig definition af en cabotagekørsel.

De nuværende regler er uklare, og det har ført til, at Kommissionen har stævnet Danmark ved EU-Domstolen om den danske definition af én cabotagekørsel.



Her skal der ikke herske tvivl om, at regeringen fastholder Danmarks standpunkt i sagen, som er, at én cabotagekørsel kun kan bestå af enten flere læssesteder eller flere lossesteder. I Kommissionens definition kan der heroverfor være tale om både flere læssesteder og flere lossesteder.

Regeringen fastholder Danmarks standpunkt, fordi vi mener, at der er et stort behov for at få skabt en større klarhed over reglerne.

Samtidig anerkender vi også, at der er et bredt flertal i Folketinget, som ønsker at kæmpe for denne sag.

Tak for ordet.