

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål BY, om filippinske chauffører

*Samråds-
spørgsmål BY
stillet til
Transport-,
Bygnings og
Boligministeren*

Samrådsspørgsmål BY

Hvilke initiativer vil ministeren tage for at forhindre, at danske vognmænd hyrer underbetalte chauffører fra 3. verdenslande via en kattelem i EU-lande, jf. artiklen ”Danske vognmænd hyrer lastbilchauffører fra Filippinerne” i avisen.dk den 2. marts 2017 om filippinske lastbilchauffører, der hyres til jobs i Danmark.

Indledning

Tak for samrådsspørgsmålet om filippinsk arbejdskraft i Danmark.

Jeg vil gerne starte med at slå en ting helt fast.

Hvis danske virksomheder ansætter chauffører i Danmark, skal de



selvfølgelig overholde dansk lovgivning.
Det står udenfor enhver tvivl.

Hvis chaufføren kommer fra
Filippinerne, vil det typisk kræve, at
chaufføren har en opholds- og
arbejdstilladelse, og hverken opholds-
eller arbejdstilladelser er jo noget, jeg
som transport-, bygnings- og
boligminister har nogen indflydelse på,
så jeg kommer ikke til at svare på
spørgsmål om dette.

Her må jeg henvise spørgerne til
udlændinge- og integrationsministeren.

Noget tilsvarende gælder, hvis en lettisk
virksomhed vil hyre en filippinsk
chauffør. Her har jeg heller ikke nogen
indflydelse på lettiske opholds- eller
arbejdstilladelser.



*Tidligere sager
om filippinske
chauffører*

Når det er sagt, kan jeg samtidigt konstatere, at spørgsmålet om filippinske chaufførers kørsel i Danmark tilsyneladende ikke er et nyt spørgsmål.

Diskussionen opnåede også stor opmærksomhed tilbage i 2013, da transportministeren var Henrik Dam Kristensen fra Socialdemokratiet i en regering, som også bestod af SF.

Dengang lød beskeden fra blandt andre 3F, at alt arbejdet i vejtransportbranchen på nul komma fem ville blive udført af folk fra blandt andet filippinerne.

Jeg noterer mig, at det er de samme regler, der gælder i dag, som da Henrik Dam Kristensen var minister, og jeg kan ikke umiddelbart se, at vi skulle være



blevet overrendt af filippinske lastbilchauffører.

Chaufførmangel

Det går faktisk så godt i den danske godstransportbranche, at 3F og andre organisationer har lanceret kampagner for at tiltrække nye chauffører. Her lokker man med høje lønninger, jobsikkerhed og fleksibilitet.

Hvis man ikke mener, at det er et tegn på, at det går godt nok, så kan vi jo kigge på tallene. Fra 2008 til 2015 er godstransporten med danske lastbiler målt i antallet af tonkilometer steget med 17 procent.

Vi politikere spiller en vigtig rolle i at sikre, at vi i fremover får de chauffører, som vi jo kan se, der allerede mangler nu.



Her tror jeg ikke, at det er en særlig konstruktiv løsning at tale branchen ned under gulvbrædderne.

Jeg tror i stedet på en konstruktiv tilgang, hvor man hele tiden husker på at tale branchen op.

Det er det, jeg mener, at vi skal fokusere på i Danmark.

***Kommissionens
vejinitiativer***

Samtidig vil jeg gerne understrege, at regeringen anerkender, at der er problemer på vejtransportområdet, som regeringen mener, at Kommissionen skal adressere i sine kommende vejinitiativer, som Kommissionen vil præsentere den 31. maj 2017.

Jeg er i den forbindelse fuldt ud opmærksom på, at danske transportvirksomheder er i skarp



konkurrence med udenlandske transportvirksomheder, som opererer i Danmark.

Vilkårene i vejtransportsektoren er også et vigtigt emne, som bliver diskuteret i hele Europa. Det gør det, fordi det er et område, som i høj grad er reguleret på EU-plan, og det, synes jeg, er meget vigtigt, at vi holder os for øje, når vi diskuterer det.

I den forbindelse er det jo sådan, som I jo nok allerede ved, at Europa-Kommissionen efter planen vil fremlægge sine forslag til en revision af reglerne på vejtransportområdet inden for den nærmeste fremtid.

Regeringen anerkender, at der er et bredt flertal i Folketing, som ønsker, at der kommer klarere regler på området,



som er lettere for myndighederne at håndhæve.

Og regeringen har været og stadig er aktive i arbejdet med at påvirke Kommissionen forud for fremsættelsen af forslagene.

”Vejtransportalliancen”

Jeg var selv i Paris i januar, hvor jeg underskrev en fælles erklæring for ”Vejtransportalliancen” sammen med otte andre lande.

Siden januar er arbejdet i ”Vejtransportalliancen” fortsat, og landene er fortsat i dialog forud for Kommissionens vejinitiativer.

Budskabet for arbejdet i alliancen er meget klart.



Vi skal finde fælles europæiske løsninger på de fælles europæiske udfordringer, som vejtransportsektoren står overfor.

Det gælder for kontrol og håndhævelse, hvor landene i vejtransportalliancen vil arbejde for bedre samarbejde på tværs af grænserne, så vi kan komme de grænseoverskridende udfordringer til livs.

Det gælder for cabotagekørsel, hvor landene vil have et bedre statistisk grundlag for diskussionen om cabotagekørsel.

Og det gælder også i diskussionen om de såkaldte ”postkasseselskaber”.

Landene i Vejtransportalliancen peger på behovet for, at der bliver skabt klarhed over, hvornår man som



virksomhed er etableret i et medlemsland.

Alt det her indgår i den fælles erklæring, hvor jeg sammen med mine europæiske kollegaer i fællesskab vil arbejde for at finde og udvikle de bedste metoder til at oprulle ulovlige praksisser på tværs af grænserne.

Afrunding

Transport er i min optik den nok mest globaliserede sektor i verden. Derfor virker nationale særregler ikke særlig godt.

Hvis vi indfører særregler, ender vi i en situation, hvor vi begrænser danske virksomheders og danske borgeres muligheder i stedet for at fremme dem. Det ønsker jeg ikke.



Derfor håber jeg også, at der er bred opbakning i Folketinget til regeringens linje, hvor vi på europæisk plan forsøger at skabe klarere regler, som er lettere at håndhæve.

Tak for ordet.