



## 10 forslag for en fair, grøn og styrket dansk transportsektor:

Social dumping og misbrug af chauffører fra fjernere og fjernere egne af verden er, trods en række lovstramninger og øgede midler til kontrol siden 2011, fortsat et stort og grundlæggende uløst problem. Både for samfundet, de ansatte i branchen og de mange virksomheder, der ønsker fair konkurrence. Samtidig er de uløste problemer på transportmarkedet også en stor og afgørende barriere for den helt nødvendige omstilling af transportbranchen til en grønnere og mere bæredygtig sektor.

På den baggrund har 3F Transport beskrevet 10 forslag og politiske handlemuligheder, der på sammenhængende vis kan sikre en mere fair, mere grøn og styrket dansk transportsektor med mindre social dumping. Dels via muligheder for hurtig politisk handling. Dels via muligheder for politiske beslutninger på den lidt længere bane. Dertil kommer en række pejlemærker og et konkret forslag, der har sigte på, at også transportområdet skal have klare rammer, hvis omstillingen til grøn teknologi og brug af de mest bæredygtige transportformer skal kunne bidrage til Danmarks ambitiøse mål om at sænke udledningen af drivhusgasser med 70 procent.

3F Transport vil naturligvis bidrage offensivt og konstruktivt i arbejdet med grøn omstilling af dansk transport. Men bæredygtige løsninger for miljøet kræver et bæredygtigt transportmarked på alle stræk. Så længe, det kan betale sig at udnytte chauffører fra andre lande til billig underbetalt transport og kørsel med tomme eller halvtomme lastbiler, er der meget lang vej til en mere fair og mere grøn transportsektor.

Heldigvis er den politiske vilje til stærke løsninger vokset de senere år. Senest da et enigt Folketing den 7. november 2018 stemte for følgende forslag til vedtagelse (V5). En vedtagelse 3F Transport er fuldstændig enig i og bakker helt og fuldt op om.

***” I EU-forhandlinger skal regeringen lægge afgørende vægt på danske løn- og arbejdsforhold i forbindelse med tredjelandskørsel til, samt cabotage- og kombitransporter i Danmark. Målet er styret, ikke fri bevægelighed! Regeringen skal sikre: • Øget kontrol på veje, rasteplasser i terminal- og havneområder. • Kontrol af ulovlige chaufførugehvil. • Håndhævelse af EU's eksisterende udstationeringsregler for chauffører.”***

**Jan Villadsen, Formand for 3F Transport**

## ***Sikring af et fair transportmarked: Løsninger på kort sigt***

- 1) Opgrader og udvid udstationeringsloven og godskørselslovens dækningsområder, så der sikres reel ligebehandling og fair konkurrence mellem danske vognmænd såvel som mellem danske og udenlandske vognmænd, der opererer på det danske marked.

Den 26. august nedsatte regeringen et lovforberedende udvalg, der skal lave lovforslag, der sikrer to afgørende tiltag, der sammen skaber fair og lige konkurrence på danske veje og modgår social dumping som markedsparameter. Det lovforberedende udvalg har et konkret forslag fra FH, DA, DI og 3F Transport og arbejdet i det såkaldte Padborgudvalg som opdrag. 3F Transport opfordrer til, at arbejdet gøres færdigt, så lovgivning kan fremsættes og vedtages i Folketinget snarest muligt. Forslagene vil sikre, at Folketingets vedtagelse (V5) af 7. november 2018 kan efterleves effektivt og sikrer kort beskrevet følgende:

- A) Udenlandske vognmænd kommer til at operere på samme markedsvilkår som danske vognmænd ved kørsel med gods internt i Danmark (cabotage og kombinerede transporter). Konkret ved, at der indføres betingelser i godsloven (og synkront hermed buskørselsloven), der påbyder udenlandske vognmænd at aflønne efter niveauet i de mest repræsentative kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedets parter i Danmark. Samtidig indføres sanktioner (bøder) for brud på loven, der er proportionelle med de sanktioner, danske vognmænd møder for brud på godsloven.
- B) Retstilstanden i forhold til sikring af fair og lige konkurrencen mellem danske vognmænd genoprettes via justering af den danske godslov. Det betyder konkret, at alle danske vognmænd skal aflønne efter niveauet i de mest repræsentative kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedets parter i Danmark. Dette var gældende praksis fra 1972 til 2015 og sikrer ens konkurrencevilkår.

En sådan konkurrencesikring er helt nødvendig for at sikre fair og lige konkurrence på et hårdt presset marked og arbejdsmarked for henholdsvis vognmænd og chauffører.

- 2) Øgede midler til den danske tungvogns kontrol af lastbiler og busser. Her har hidtil været bevilget 15 til 20 millioner kroner om året. Midlerne er især brugt til kontrol mod ulovlig cabotage-kørsel og snyd med reglerne om køre- og hviletid. En straks-fordobling af midlerne til kontrol i transportbranchen til godt 40 millioner om året på de næste års finanslove kan sikre øget systematisk kontrol og baggrundstjek af virksomheder og dele af transportkæden med særligt behov. Dertil kommer, at der skal afsættes midler i nødvendigt omfang til kontrol af konkurrencevilkårene for udenlandske vognmænd, så det effektivt sikres, at også udenlandske vognmænd overholder udstationeringsreglerne og de forventede ændringer i godskørsels- og buskørselslovens regler om, at udenlandske vognmænd skal



kunne dokumentere, at de aflønner kørsel i Danmark efter niveauet i de mest repræsentative kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedets parter i Danmark. Forslaget vil sikre, at Folketingets vedtagelse (V5) af 7. november 2018 efterleves.

- 3) Styrk kontrollen af transportbranchen via oprettelse af et decideret tungvognspoliti eller kontrolkorps efter tysk forbillede. I Tyskland er oprettet et specialkorps (BAG), der med øremærkede midler og særlig ekspertise udfører kontrol med lastbiler og busser. Forslaget vil medvirke til, at Folketingets vedtagelse (V5) af 7. november 2018 efterleves effektivt.
- 4) En langt mere effektiv håndhævelse af reglerne om køre- og hviletid med særligt fokus på virksomheder, der presser chauffører til, på ulovlig vis, at holde såkaldt ordinære weekendhvil i lastbilerne. Dette kan ske med Frankrig, Belgien og Tyskland som forbillede. Og de godt 5 millioner kroner, der årligt er afsat til parkeringskontrol, kan omprioriteres til formålet og kontrollen samordnes med den øvrige forstærkede kontrol på transportområdet. Forslaget vil medvirke til, at Folketingets vedtagelse (V5) af 7. november 2018 efterleves.
- 5) Danmark bør hurtigst muligt foretage et nabetjek hos myndighederne i landene omkring os for derved at udveksle erfaringer fra effekten af såvel love som kontrolindsats. Sigtet hermed er at opnå læring og håndhævelse efter "best practice". Samtidig bør Danmark øge samarbejdet med de øvrige nordiske lande om bedre kontrol og øget koordinering over grænserne i Norden. Dels med henblik på at afdække systematisk cabotage-kørsel, postkasselignende selskabskonstruktioner og andre mistænkelige forhold. Dels med henblik på at sikre videndeling, koordineret indsats og målrettede kontroller mod særligt problematiske virksomheder, når myndighederne i et andet nordisk land ønsker dette.
- 6) Danmark skal arbejde aktivt på et hurtigt resultat i de pågående slutforhandlinger om EU's såkaldte mobilitetspakke (vejpakken). Det vil medvirke afgørende til at sikre, at Folketingets vedtagelse (V5) af 7. november 2018 efterleves.

### **Sikring af et fair transportmarked: Løsninger på mellemlang sigt**

- 7) Danmark skal styrke paragrafferne i straffeloven om medvirkeransvar, så virksomheder opad i transportkæden gøres medansvarlige for lovbrud som følge af ordregivning og køb af transportydelser til urealistisk lave priser eller på basis af ulovlige kørselsmønstre. Der påhviler spedititionsbranchen og de store transportvirksomheder et særligt ansvar for brug af underleverandører, fordi transport og spedititionsvirksomheder har stor viden om branchen og deltager aktivt i planlægning af transporter.
- 8) Styrke koordineringen mellem myndighederne - konkret via 3 tiltag:
  - Arbejdstilsynet skal sikres tilstrækkelige midler til specialiseret kontrol på transportområdet af såvel arbejds- som opholdsvilkår for chauffører.
  - Som led i bekæmpelse af postkasseselskaber skal skattemyndighederne fokusere på kontrol af kreative selskabskonstruktioner i transportbranchen og herunder sikre kontrol af pengestrømme, transferpricing og betaling af skatter og afgifter fra (og i) alle de lande, danske transportvirksomheder operer i.
  - Flere og bedre digitale løsninger, herunder effektiv og målrettet brug af APNG nummerpladescannere til såvel løbende kontrol mod ulovlig godskørsel som digital kontrol til sikring af betaling af vejskat (Eurovignette).
- 9) Der bør, som led i styrket koordinering af indsatsen mellem politi, skat og arbejdstilsyn, oprettes et egentligt arbejdsmarkedsobservatorium, der kan indsamle statistikker, erfaringer og oplysninger med henblik på såvel læring som bedre koordinering og forbedret indsats i fremtiden. Et sådant arbejdsmarkedsobservatorium kan desuden blive en aktiv samarbejdspartner og dansk indgang til det nye ELA, European Labour Authority.



## **Styrket og forpligtende samarbejde om bæredygtig transport**

Den danske regering har forpligtet sig til en særdeles ambitiøs klimapolitik. Herunder ikke mindst reduktion af udslip af drivhusgasser (CO<sub>2</sub>) med 70 procent inden 2030. Transportsektoren udgør i den forbindelse en særlig udfordring, da transport bredt set står for cirka 30 procent af udledningerne af klimaskadelige drivhusgasser. På den baggrund opfordrer 3F Transport til hurtig handling sideløbende med, at der sikres fair transport og lige konkurrence for virksomheder og ansatte i transportbranchen. 3F Transport foreslår konkret et forpligtende samarbejde, der kort beskrevet har følgende rammer:

- 10) Regeringen bør nedsætte et transportens klimaforum, der får til opdrag at give løbende konkret rådgivning og forslag til regeringen og Folketinget om klimaregulering og adfærd ændringer på transportmarkedet med det sigte, at transportsektoren giver sit proportionale bidrag til at sikre regeringens klimamål om begrænsninger af udslip på 70 procent. Transportens klimaforum bør bestå af et bredt udsnit af transportsektorens organisationer og herunder repræsentanter fra både lønmodtager og arbejdsgiverside – samt eksperter og forskere. Transportens klimaforum ledes af regeringen og har bindende mål for sit arbejde med konkrete løsninger.

3F Transport ser frem til at medvirke aktivt til at løse udfordringerne i forhold til social dumping og sikring af fair konkurrence og ordnede forhold. 3F Transport vil deltage proaktivt, konstruktivt og fordomsfrit i samarbejdet med regeringen og transportsektorens organisationer om at bidrage til at nå målene for klimareduktion. 3F Transport har allerede påbegyndt en række tiltag, der i løbet af kort tid vil udmønte sig i forskellige udspil og forslag. Blandt andet om:

- Mere effektiv transport med mindre tomkørsel og mindre udslip af skadelige klimagasser.
- Mere effektiv nærdistribution. Herunder sikring af mindre trængsel og mere effektiv udnyttelse af kapaciteten i varebilbranchen.
- Fair, klimavenlige og intelligente afgifter. Herunder konkret opfølgning på trængselskommissionens udspil om et nyt afgiftssystem baseret på betaling ved brug af køretøjer frem for betaling for at bruge køretøjer (intelligente brugeravgifter på transport).
- Miljø- og afgiftsmæssig ligestilling mellem transportformer, så afgiftssystemet altid bruges aktivt til at fremme den mest klimavenlige transportform.
- Incitament til øget brug af delebilordninger, samkørsel og kollektiv transport.
- En styrket og mere sammenhængende kollektiv transport.
- Målrettet og fremtidssikret uddannelse til transportbranchens ansatte i forhold til at imødekomme den teknologiske udvikling og fremtidens øgede krav til bæredygtig transport.
- Sikring af bæredygtige og intelligente løsninger i forhold til investeringer i fremtidens infrastruktur.
- Erhvervsfremme i form af gennemtænkte transportløsninger med fokus på såvel mere klimavenligt brændstof og brændstofforbrug som klimavenlige løsninger fra dør til dør i hele transportkæden.