

Folketinget
Transport-, Bygnings-, og Boligudvalget
Christiansborg
1240 København K

Danish Transport Federation

Vedrørende forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af social dumping i transportsektoren (Beslutningsforslag B103)

DI Transport har gennemgået det fremlagte beslutningsforslag, der indeholder en række forslag, som er i strid med EU-lovgivningen, og tidligere er blevet afvist af den tidligere S-R-SF-regering, der havde nedsat et cabotageudvalg til at se på reglerne.

DI Transport støtter ordnede forhold og ensartede konkurrencevilkår i vejgodstransporten, ligesom vi hele tiden har støttet en ensartet og effektiv kontrol. Når det er sagt, så er det helt afgørende, at reguleringen sker på baggrund af fælles EU-regler.

Beslutningsforslaget baserer sig på den misforståelse, at al kørsel med udenlandske lastbiler med chauffører til en lavere løn er social dumping. International transport mellem to lande, f.eks. Danmark og Tyskland, foregår normalt efter de løn- og ansættelsesvilkår, der gælder i det land, hvor lastbilen er indregistreret, jf. Rapport fra Udvalget om modvirkning af social dumping, Beskæftigelsesministeriet, oktober 2012.

Dette fremgår også af tidligere svar til Folketinget fra de tidligere socialdemokratiske transportministre Henrik Dam Kristensen og Magnus Heunicke, hvori det præciseres, at ”ikke al kørsel med udenlandske lastbiler i Danmark er ulovlig, og det er ikke enhver aflønning under dansk overenskomst, som er lig med social dumping”, jf. svar på spørgsmål 225 til Folketingets Transportudvalg den 16. januar 2015.

DI Transport har derudover følgende bemærkninger til de enkelte elementer i beslutningsforslaget:

1. Stramning af kravene til at opnå ret til cabotagekørsel i Danmark.

Forslaget er en genindførelse af en dansk særregel, som daværende transportminister Magnus Heunicke (S) afskaffede, da Danmark stod til at tabe en sag ved EU-domstolen.

Magnus Heunicke oplyste dengang i et samråd i Folketingets Transportudvalg den 13. maj 2014: ” Grunden til at regeringen fandt det nødvendigt at rette ind efter Kommissionens henvendelse var, at regeringen efter en juridisk gennemgang af reglerne fandt, at reglerne ikke holdt vand ift. EU's regler.”

DI Transport er enig i, at forslaget er i åbenlys strid med EU-reglerne.

DI Transport vil gerne advare mod, at Folketinget legitimerer ulovlig diskrimination mod udenlandske lastbiler. Hvis andre lande gør det samme, vil det også ramme danske lastbiler, der i stigende grad udfører cabotagekørsel i udlandet.

Cabotagereglerne er fastlagt i forordning 1072/2009, og en eventuel mere præcis definition af cabotage bør fastlægges på EU-niveau.

2. Indførelse af permanente nummerpladescannere ved grænsen.

DI Transport er som udgangspunkt positive over for tiltag, der inden for rammerne af EU-lovgivningen kan forbedre kontrollen af cabotagekørsel.

3. Højere bøder til speditører og vognmænd for deres chaufførers overtrædelser af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslaget, at der henvises til spørgsmålet om afholdelse af det ugentlige hvil i førerhuset. Tidligere justitsminister Mette Frederiksen (S) har i et svar til Retsudvalget oplyst, at bestemmelsen efter Rigspolitiets opfattelse ikke har væsentligt betydning i forhold til Færdselssikkerheden, jf. svar på spørgsmål 655 (alm.del, 2014-15, 1.samling) fra Folketingets Retsudvalg

I beslutningsforslag B103 foreslås bøder på op til 30.000 euro som i Frankrig, svarende til ca. 225.000 kr. Dette er imidlertid et bødeloft, mens vi i Danmark udsteder vejledende bøder. Det vil efter DI Transports opfattelse være uproportionelt med vejledende bøder på næsten en kvart million kroner for overtrædelse af en bestemmelse uden betydning for færdselssikkerheden.

DI Transport har derfor undersøgt de faktiske bøder udstedt i Frankrig, og den internationale vognmandsorganisation IRU har oplyst, at de er på 750 Euro, svarende til ca. 5.600 kr. i alt. Dette vil i dansk sammenhæng svare til en bøde på 2.000 kr. til chaufføren og 4.000 kr. til vognmanden.

Endvidere skal DI Transport henlede opmærksomheden på, at det forhold, at chaufføren opholder sig væk fra hjemsted eller ansættelsessted i længere tid, ikke er udtryk for social dumping. I henhold til overenskomsten mellem ATL/3F om grænseoverskridende kørsel (eksportoverenskomsten), må chaufføren være væk fra ansættelsesstedet i 28 dage.

4. Indførelse af tidsbegrænset parkering på højst 25 timer på rastepladser.

I henhold til reglerne om køre- og hviletid skal chaufføren enten holde et ugentligt hvil på mindst 45 timer eller et reduceret ugentligt hvil på mindst 24 og mindre end 45 timer. Det reducerede ugentlige hvil må gerne afholdes i førerhuset, hvis det er indrettet til det, dvs. det er lovligt at afholde hvil på op til 45 timer i førerhuset på en rasteplads.

En begrænsning på 25 timers parkering på rastepladser betyder, at chaufføren vil mangle op til 20 timers hvil. Dette er ikke hensigtsmæssigt rent trafikikkerhedsmæssigt. DI Transport kan derfor ikke støtte forslaget.

Derudover har Tyskland kørselsforbud for lastbiler på søn- og helligdage, hvilke kan betyde en periodevis ophobning af lastbiler, der ikke må køre retur til Tyskland.

Forslaget indebærer derfor en risiko for, at lastbilerne forlader det overordnede vejnet og afholder deres lovpligtige hvil andet steds.

DI Transport anerkender problemet med manglende kapacitet på rastepladser til afholdelse af f.eks. det daglige hvil og det reducerede ugentlige hvil, der gerne må afholdes i lastbilen. DI Transport skal derfor opfordre til, at man øger kapaciteten på rastepladser enten ved udbygning eller bedre indretning af pladserne.

5. Klampning af hele det pågældende vogntog.

I dag er det kun lastbilen eller sættevognstrækkeren, dvs. motorkøretøjet, der kan tilbageholdes indtil bøden er betalt, men ikke selve traileren/sættevognen, der ofte tilhører en dansk vognmand eller speditør.

Daværende transportminister Magnus Heunicke afviste et lignende tidligere beslutningsforslag (B142, 2014-15, 1. samling) med den begrundelse, at det rejser en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder. DI Transport er enig i, at forslaget er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt.

Eksempelvis tjekker politiet i forbindelse med kontrol af køre- og hviletid lastbilens kontrolapparat 28 dage tilbage. Det vil sige, at den udenlandske vognmand ved en vejkontrol i Danmark kan få en bøde for en transport kørt tre uger tidligere i Italien for en udenlandsk transportvirksomhed, som bliver opdaget, mens lastbilen kører i Danmark for den danske transportvirksomhed. I det eksempel er det åbenlyst urimeligt, at tilbageholde sættevognen, der tilhører den danske transportvirksomhed, da det er forseelser, som virksomheden ikke har haft indflydelse på.

DI Transport skal endvidere henlede opmærksomheden på, at der i henhold til straffelovens § 23 om medvirkeansvar allerede er mulighed for at retsforfølge transportkøber eller speditør for en udenlandsk transportvirksomheds ulovlige cabotagekørsel eller køre- og hviletid.

Endvidere synes forslaget at bygge på den præmis, at den danske transportvirksomhed ikke mærker nogle konsekvenser, når der ikke sker tilbageholdelse af sættevognen. Dette er faktisk forkert. Selv om sættevognen ikke bliver tilbageholdt, er det forbundet med ekstraomkostninger at hente sættevognen med en anden sættevognstrækker. Endvidere bliver godset måske forsinket hos modtageren, hvilket kan være forbundet med en bod til transportvirksomhedens kunde.

I forhold til de svenske regler om tilbageholdelse (klampning), så er der ifølge DI Transports oplysninger tale om tilbageholdelse af både svenske og udenlandske

køretøjer samt, at en klampning aldrig må vare mere end 24 timer. De danske myndigheder har mulighed for at tilbageholde sættevognstrækkeren i længere tid, indtil bøden er betalt, hvorfor de danske regler allerede i dag er mere vidtgående end de svenske regler.

Justitsministeriet har endvidere i brev til Transportministeriet den 20. december 2012 oplyst, at *"Når det gælder tilbageholdelse af hængeren/hele vogntoget, rejser det en række retssikkerhedsmæssige spørgsmål. Det gælder bl.a. i relation til det grundlæggende princip om proportionalitet, da bøderne vil kunne dækkes af værdien af den del af vogntoget (selve lastbilen), der allerede i dag kan tilbageholdes"*, jf. Trafikstyrelsens "Rapport fra Cabotageudvalget", Maj 2013, bilag 4. DI Transport er enig i den betragtning.

6. Registrering i RUT-registreret af alle udenlandske transportører, som transporterer gods i Danmark.

Forslaget blev behandlet og afvist af S-SF-R-regeringen i Udvalget om modvirkning af social dumping, hvoraf det fremgår: *"En registrering af cabotagekørsel i RUT-registeret eller andet register vil således være i modstrid med forordningens indhold"*.

Tilsvarende fremgår af rapporten fra cabotageudvalget: *"Kommissionen har i brev af 4. juli 2012 oplyst, at det ikke er i overensstemmelse med forordning nr. 1072/2009, hvis en medlemsstat kræver, at en udenlandsk transportvirksomhed forud for udførelse af cabotagekørsel skal foretage en registrering af cabotagekørslen"*.

Andre lande har indført registrering af visse transporter med henblik på håndhævelse af den lovpligtige mindsteløn. Det betyder bl.a., at selvstændige vognmænd uden ansatte ikke er omfattet af registreringen, hvorfor registreringen ikke kan bruges til kontrol af f.eks. cabotagereglerne, og kravet om registrering vil derfor være i strid med proportionalitetsprincippet.

Desuden er det DI Transports opfattelse, at registrering i RUT-registeret ikke er egnet til kontrol af bl.a. cabotagekørsel. Dem der beviset vil snyde, vil undlade at registrere sig, mens dem, der kører lovligt cabotagekørsel vil blive straffet i form af øgede administrative byrder som følge af registreringskravet.

7. Ophævelse af direktiv 92/106/EØF om kombineret transport.

Direktivet har til formål at fremme transport ad søvejen og jernbane, og det er DI Transports vurdering, at en ophævelse alt anden lige vil øge omkostningerne til lastbiltransport til og fra havne og jernbanegodsterminaler, hvilket øger omkostningen til banegodstransport og søfart i EU.

I Danmark er det dog begrænset, hvor meget vejgodstransport, der udføres efter reglerne om kombineret transport. De fleste transporter til og fra havne i Danmark udføres som cabotagekørsel. Det skyldes, at i henhold til tolkningen hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, så skal godset inde i containeren komme fra et EU-land for at kunne køres efter reglerne om kombineret transport. Det vil sige, at med den tolkning så vil

containere med gods til eller fra USA, Kina eller andet tredjeland ikke kunne køres efter reglerne om kombineret transport i Danmark.

8. Elektroniske fragtbreve.

I bemærkninger til beslutningsforslag nævnes muligheden for at benytte elektroniske fragtbreve til kontrol. Den mulighed har politiet allerede, da Danmark tillader elektroniske fragtbreve. Desværre er det ikke alle EU-lande, der i øjeblikket tillader brugen af elektroniske fragtbreve.

Den nuværende cabotageforordning 1072/2009 giver ikke mulighed for at stille krav om, at der skal benyttes et elektroniske fragtbrev, som betingelse for at udføre cabotagekørsel. Forordningens artikel 8, stk. 3 stiller kun krav om, hvilke oplysninger transportvirksomheden skal kunne dokumentere, men ikke at de nødvendigvis skal fremgå af ét (elektronisk) dokument.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Svane', is placed over a light gray rectangular background.

Michael Svane
Branchedirektør DI Transport