

Stop social dumping på danske veje

I de sidste to år har EU forsøgt at blive enige om nye arbejdsvilkår for de tusinder af lastbilchauffører, der kører internationalt gods i EU's Indre Marked. Forhandlingerne har op til flere gange været på kanten til sammenbrud, og der er stadig lang vej endnu. Forhandlingerne vil blive yderligere forsinket af EU-parlamentsvalget og udpegelsen af en ny EU-kommission. Men som skandalen i Padborg har vist, så er der akut behov for løsninger. Vi kan ikke vente på EU. Derfor bør Danmark gå foran og allerede nu indføre tiltag, som reelt sætter en stopper for social dumping og ræset mod bunden på de danske veje

Folkebevægelsen mod EU stiller forslag til en række krav, som skal overholdes af udenlandske vognmænd (inklusiv datterselskaber ejet af danske virksomheder), når deres lastbilchauffører kører på danske landeveje for at sikre udenlandske lastbilchauffører mod underbetaling og urimelige arbejdsvilkår. Disse krav vil kunne blive indført, så snart et flertal af Folketinget måtte ønske det.

1 Dansk løn på danske veje

På grund af uklare regler er det i dag svært at anvende danske løn- og arbejdsvilkår på udenlandske lastbilchauffører og virksomheder, der udfører en af de fire operationer beskrevet i i-iv. Folkebevægelsen foreslår derfor, at Folketinget og regeringen vedtager at udenlandske lastbilchauffører, der udfører en af de følgende operationer på dansk territorie, **som minimum skal aflønnes efter danske løn- og arbejdsvilkår:**

- i) *Cabotage:* Cabotagekørsel udføres i tilknytning til en international transport, som giver en udenlandsk virksomhed adgang til at udføre op til 3 operationer i en værtsmedlemsstat inden for 7 dage uden at være registreret i den pågældende værtsmedlemsstat.
- ii) *Kombineret transport:* Kombineret transport er transport af varer, hvor den indledende eller afsluttende strækning sker ad vej og den resterende strækning sker ad jernbane, indre vandveje eller søvejen.
- iii) *Tredjelandskørsel:* International godskørsel mellem to medlemsstater (fx Tyskland-Danmark), hvor chaufføren er ansat af en virksomhed registreret i en tredje medlemsstat (fx Polen).
- iv) *Transit:* Transit kørsel er transport gennem en medlemsstat, hvor der ikke foretages økonomisk aktivitet dvs. hvor lastbilen hverken aflæsser/læsser.

Folkebevægelsen støtter FH-DA's forslag om at *"udenlandske vognmænd, der kører cabotage og kombinerede transporter i Danmark, skal følge niveaue i de kollektive overenskomster"*¹. **Folkebevægelsen mener dog, at dette krav også bør gælde for tredjelandskørsel og transit.**

Konsekvensen af Folkebevægelsen forslag om at inkluderer tredjelandskørsel og transit er illustreret i de følgende to eksempler.

Eksempel 1 (tredjelandskørsel): En polsk virksomhed, som leverer internationalt gods mellem Hamburg og København skal følge danske løn- og arbejdsvilkår i det øjeblik chaufføren kører ind på dansk territorie.

Eksempel 2 (transit): En chauffør, som er ansat af en polsk virksomhed, som kører internationalt gods fra Hamburg til Malmø bør være omfattet af udstationeringsreglerne og dermed dansk løn, når chaufføren

¹ FH-DA forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transporter i Danmark <https://fho.dk/wp-content/uploads/2019/04/da-fh-forslag-om-cabotage-og-godskoersel-endelig-version.docx>

kører gennem Danmark – også selvom chaufføren ikke udfører økonomisk aktivitet på Danmarks territorie (hverken aflæsser eller læsser gods i Danmark). Hvis chaufføren ikke er omfattet af udstationeringsreglerne under transit, så tyder meget på, at chaufføren kun vil være garanteret det polske lønniveau. Set fra et arbejdstagersynspunkt så vil det være et stort problem, særligt når det gælder transit kørsel gennem lande, der geografisk er større end Danmark, og hvor transitperioden altså kan vare op til adskillige timer og dage.

Begrænsning af cabotage

Cabotagekørsel har vist sig ikke at leve op til det grønne formål om at undgå tomkørsel. Cabotage er i stedet blevet et instrument for piratkørsel og udenlandske virksomheder, der mere eller mindre permanent og systematisk udfører operationer i Danmark uden at etablere sig og dermed ikke er underlagt samme regler som danske vognmænd. Det skyldes blandt andet, at Danmark er et geografisk lille område, hvor man aldrig er langt fra en grænse, hvilket betyder, at man hurtigt kan krydse en grænse med et nyt internationalt læs, som dermed giver adgang til 3 nye indenrigsture i Danmark.

Derfor foreslår Folkebevægelsen tre markante opstramninger af de nuværende regler for udenlandske vognmænds adgang til cabotagekørsel i Danmark²:

- i) *Kortere periode:* Perioden for hvorunder der kan udføres cabotage efter aflæsning af internationalt gods **skal begrænses fra de nuværende 7 dage til 2 dage**. Det vil give lastbilen tid nok til at samle et nyt læs op inden den forlader det danske territorie. Dermed vil cabotage fungere efter hensigten om at undgå tomkørsel.
- ii) *Karantæne:* Cabotagekørsel skal efterfølges af en **karensperiode på 7 dage**. For at undgå systematisk og permanent cabotage er det nødvendigt at indføre karensperiode, hvor udenlandske virksomheder ikke må udføre cabotagekørsel med det samme køretøj i syv dage regnet fra cabotagekørsels afslutning.
- iii) *Ingen cabotage-undtagelse:* **Den nuværende cabotage-undtagelse for kombineret transporter skal helt fjernes**. Cabotage-undtagelsen giver mulighed for ubegræset cabotage kørsel indenfor en radius af 150 km fra hvor læsset samles op, efter det er blevet transporteret med tog eller skib.

2 Anmeldelsespligt

Folkebevægelsen foreslår, at vognmænd etableret i en anden medlemsstat, der leverer tjenesteydelser på dansk territorie, skal forpligtes til at sende en **forudgående erklæring** for hver enkelt operation med følgende oplysninger³:

- 1) Virksomhedens fællesskabstilladelse - og i tilfælde af et datterselskab, adressen på hovedkontoret.

² MEP Rina Ronja Kari har været med til at stille forslagene i EU-parlamentet, som blev vedtaget af Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-615.233+02+DOC+PDF+V0//EN&language=EN>

³ MEP Rina Ronja Kari har været med til at stille dette forslag i EU-parlamentet, som blev vedtaget af Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-615.267+02+DOC+PDF+V0//EN&language=EN>

- 2) Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i etableringsmedlemsstaten, som de kompetente myndigheder i værtsmedlemsstaten kan komme i kontakt med, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- 3) Oplysninger om den udstationerede chauffør, der skal omfatte følgende informationer:
 - Nationalitet
 - Bopælsadresse
 - Den arbejdsmarkedslovgivning, der finder anvendelse på ansættelseskontrakten
 - Det land, hvortil der indbetales socialbidrag
 - Socialsikringsnummer eller lignende
- 4) Dokumentation med oplysninger om den løn, der udbetales for kørsel i Danmark.
- 5) Den planlagte begyndelses- og slutdato for chaufførens udstationering.
- 6) Nummerpladerne på det køretøj, der bruges ved udstationeringen.
- 7) Typen af transporttjeneste dvs. international transport eller cabotage.

Folkebevægelsen støtter desuden forslaget fra FH-DA om at oprette et **register, hvor disse oplysninger kan anmeldes gennem en applikation til mobiltelefoner**⁴. Samtidig støtter vi FH-DA's forslag om, at virksomheden skal oplyse, at den under turen i Danmark betaler chaufføren en timeløn, som mindst svarer til hvad danske arbejdsgivere skal betale for at få udført tilsvarende arbejde i henhold til godskørselsloven. Dokumentationen er lønsedler med oplysninger om den løn, der udbetales for kørsel i Danmark.

Færdselsstyrelsen kan kontakte myndighederne i virksomhedens registreringsland via de nationale kontaktpunkter, med henblik på at verificere de oplysninger som virksomheden har opgivet.

3 Vejsidekontrol

Folkebevægelsen foreslår, at vognmænd etableret i en anden medlemsstat, der leverer tjenesteydelser på dansk territorie, skal forpligtes til at sikre, at chaufføren har følgende oplysninger tilgængelige i forbindelse med vejsidekontrol⁵:

- 1) En kopi af den forudgående erklæring.
- 2) En kopi af virksomhedens fællesskabstilladelse.
- 3) Det elektroniske fragtbrev (e-CMR).
- 4) En kopi af ansættelseskontrakten på værtslandets sprog eller på engelsk.
- 5) De seneste to måneders lønsedler.
- 6) Førerkort med de registrerede grænseovergange og landekoder på de medlemsstater, hvor føreren har opholdt sig i forbindelse med internationale transporter og cabotage.
- 7) Takograf data for de forudgående 56 dage.

⁴ FH-DA forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transporter i Danmark
<https://fho.dk/wp-content/uploads/2019/04/da-fh-bilag-om-kontrol-endelig-version.docx>

⁵ MEP Rina Ronja Kari har været med til at stille dette forslag i EU-parlamentet, som blev vedtaget af Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender:
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-615.267+02+DOC+PDF+V0//EN&language=EN>

For at effektivisere og målrette vejsidekontrollen skal de kontrollerende myndigheder have adgang i realtid til registeret og den forudgående erklæring som anmeldt af virksomheden med henblik på at kontrollere følgende to forhold:

- i) *Type af operation:* Udfører lastbilen en af de fire operationer i afsnit 1 (i-iv), som skal være omfattet af danske løn- og arbejdsvilkår - eller er der tale om en direkte bilateral eksport/import operation, som giver mulighed for at afvige fra de danske regler? For at kunne foretage en vurdering har myndighederne behov for oplysningerne i den forudgående erklæring, virksomhedens fællesskabstilladelse, fragtbrevet og takograf dataen.
- ii) *Udstationering:* Er chaufføren udstationeret og aflønnes vedkommende i henhold til danske løn- og arbejdsvilkår? For at kunne foretage en vurdering har myndighederne desuden behov for chaufførens identitet, ansættelseskontrakt og lønsedler.

I den sammenhæng støtter Folkebevægelsen forslaget fra FH-DA om at oprette et **vejpoliti**⁶ til at foretage kontrollen af i og ii.

Baggrund

EU er i gang med at vedtage særlige udstationeringsregler for lastbilchauffører inden for international vejtransport. Den 4. april blev de indledende forhandlinger afsluttet, da EU-parlamentet vedtog sin første læsning. Rådet vedtog sin generelle indstilling allerede i december sidste år. Det næste skridt i forhandlingerne er de såkaldte trilog-forhandlinger mellem EU-parlamentet, Rådet og Kommissionen, som endnu ikke er påbegyndt.

Men allerede nu tyder meget på, at selv hvis EU-institutionerne skulle komme frem til et resultat, så vil det ende med en stribe alvorlige undtagelser, som vil gøre det tilladeligt for udenlandske vognmænd, der opererer i Danmark, at omgå danske løn- og arbejdsvilkår.

Samlet indeholder EU-parlamentets og Rådets forslag følgende undtagelser⁷:

- 1) Ligesom 3F's forslag, Fair Mobility⁸, foreslår EU-parlamentet og Rådet at undtage bilaterale transporter med direkte forbindelse til den udenlandske virksomheds etableringssted fra udstationeringsreglerne. Folkebevægelsen støtter op om 3F's forslag, fordi denne type operation har en direkte tilknytning til den medlemsstat, som den udenlandske virksomhed er registreret i. Operationen er derfor mindre markedsforvridende sammenlignet med tredjelandskørsel og cabotage.
- 2) Under den bilaterale transport (som beskrevet ovenfor) må der ifølge forslagene fra EU-parlamentet og Rådet foretages yderligere 2 på- og aflæsninger, som skal være undtaget værtslandets løn- og arbejdsvilkår. Det kan komme til at betyde, at en lastbil, der kører gods fra

⁶ FH-DA forslag til løsning af udfordringer med godskørsel, cabotage og kombinerede transporter i Danmark
<https://fho.dk/wp-content/uploads/2019/04/da-fh-bilag-om-kontrol-endelig-version.docx>

⁷ EU-parlamentets første behandling: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0339_DA.html;
Rådets generelle indstilling: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15084-2018-INIT/da/pdf>

⁸
<http://www.etfroadsectionblog.eu/wp-content/uploads/2018/04/Item-6-3F-alternative-solution-Fair-mobility-PDF-EN.pdf>

Prag til Malmø må foretage 1 operation i København på vejen til Malmø, som ikke kan underlægges danske løn- og arbejdsvilkår. På vejen tilbage fra Malmø til Prag, kan lastbilen igen foretage en 1 operation i København, som ikke er underlagt danske løn og arbejdsvilkår.

- 3) Ifølge forslagene fra EU-parlamentet og Rådet er '1 operation' lig med både 1 aflæsning og 1 pålæsning, hvilket vil deregulere den praksis som anvendes i Danmark (og som Danmark har fået medhold i af EU-domstolen). I Danmark dækker '1 operation' kun over 1 aflæsning *eller* 1 pålæsning.
- 4) Transit kørsel skal ifølge EU-parlamentet og Rådet ikke omfattes af værtslandets løn- og arbejdsvilkår. Fra et arbejdstagersynspunkt er undtagelsen af transit et problem for chauffører, som er ansat af virksomheder etableret i lavtlønslande, idet meget tyder på, at chaufføren fortsat kun vil være garanteret afsenderlandets lønniveau, når chaufføren udfører transit kørsel gennem store lande. For eksempel vil en chauffør, ansat af en ungarsk virksomhed, som leverer internationalt gods mellem Bratislava og Rotterdam, kun være garanteret ungarsk løn i de timer(/dage), det tager at køre gennem Østrig og Tyskland.
- 5) Bilaterale transporter, som led i kombineret transport, skal ifølge EU-parlamentet og Rådet ikke omfattes af værtslandets løn- og arbejdsvilkår. Det betyder, at en virksomhed kan transportere en pakke tændstikker med tog fra Budapest til Hamburg, hvor tændstikkerne samles op med lastbil og et nyt læs (det reelle gods) samles op i Hamburg og aflæsses i København, hvorefter pakken med tændstikkerne aflæsses i Malmø. Den reelle operation, Hamburg-København, vil ikke være underlagt, hverken tyske eller danske løn- og arbejdsvilkår, men vil foregå på ungarske lønninger. Med andre ord har bilaterale transporter som led i kombineret transport en tvivlsom forbindelse til virksomhedens registreringsland, hvilket gør dem markedsforvridende og skaber store smuthuller til at omgå værtslandets løn- og arbejdsvilkår.