



Beslutningsforslag nr. **B 108**

Folketinget 2012-13

Fremsat den 5. april 2013 af Henning Hyllested (EL), Finn Sørensen (EL), Christian Juhl (EL) og Jørgen Arbo Bæhr (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om at tage artikel 10 i EU-forordning 1072/2009 om cabotagekørsel i brug, således at der træffes de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger for de i Danmark berørte transportvirksomheder

Folketinget pålægger regeringen – i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009, artikel 10: Beskyttelsesforanstaltninger – at forelægge Kommissionen, at der som følge af cabotagekørsel sker alvorlige forstyrrelser af markedet for national transport i Danmark. Henvendelsen til Kommissionen skal i overensstemmelse med artikel 10 i forordningen ske med henblik på vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger over for de i Danmark hjemmehørende transportvirksomheder.

Bemærkninger til forslaget

Med vedtagelsen af EU-forordning nr. 1072/2009 i december 2009, med ikrafttræden 14. maj 2010, blev det tilladt for udenlandske vognmandsvirksomheder fra et EU-land at foretage tre nationale transporter i et andet EU-land, såkaldt cabotagekørsel.

Tilladelsen til cabotagekørsel gælder dog kun, hvis den finder sted i tilknytning til en international transport til en destination i det land, hvor cabotagekørslen efterfølgende finder sted.

Det blev samtidig bestemt, at den internationale transport ikke må have som sit primære formål at skaffe sig adgang til at udføre cabotagekørsel i en anden medlemsstat.

Det er endvidere bestemt i forordningen, at cabotagekørsel ikke må udføres på en sådan måde, at der skabes »en permanent og løbende aktivitet i en værtsmedlemsstat«. Cabotagekørsel skal tværtimod have en midlertidig karakter.

I forordningen gives der med artikel 10 mulighed for, at en medlemsstat kan henvende sig til Kommissionen, hvis den finder, at markedet for national transport er alvorligt forstyrret i den pågældende medlemsstat som følge af cabotagekørsel.

Det kan konstateres, at der i Danmark har udviklet sig en sådan alvorlig forstyrrelse af markedet som følge af cabotagekørsel, som har været stigende gennem de sidste 10 år. Problemet kan ret entydigt henføres til en ulige konkurrence på løn, idet udgifterne til brændstof og kapitalomkostninger er stort set de samme i alle medlemsstater, mens en udenlandsk chauffør fra især østeuropæiske lande aflønnes langt lavere end danske chauffører.

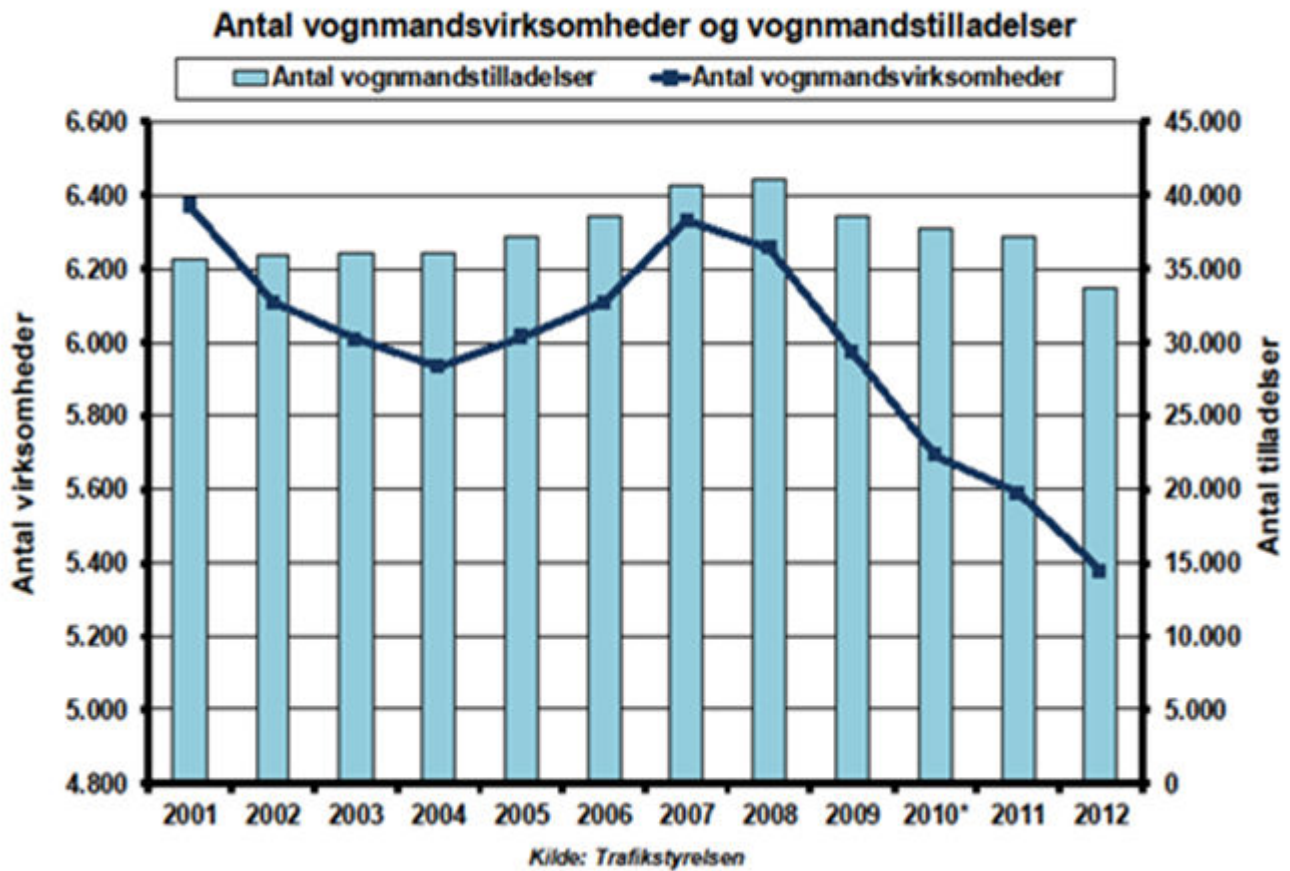
Siden de østeuropæiske lande henholdsvis den 1. maj 2009 (Estland, Letland, Litauen, Tjekkiet, Slovakiet, Polen og Ungarn) og den 1. januar 2011 (Bulgarien og Rumænien) fik adgang til at køre cabotagekørsel i resten af EU, er cabotagekørselens omfang steget i Danmark. Der er tale om en næsten seksdobling af mængden fra 38 mio. ton/km i 1999 til 262,4 mio. ton/km i 2007. Der er især sket en stor stigning fra 2006 til 2007 på 26,3 pct., og i 2010 var cabotagekørslen – midt i en økonomisk krise – steget til 403 mio. ton/km. (Kilde: Cabotagekørsel i Danmark – En rapport om et samfundsproblem, side 17, DTL og 3F).

En rundspørge blandt 3F's medlemmer viser, at forventelig op til 20 pct. af dansk indenrigskørsel er cabotagekørsel.

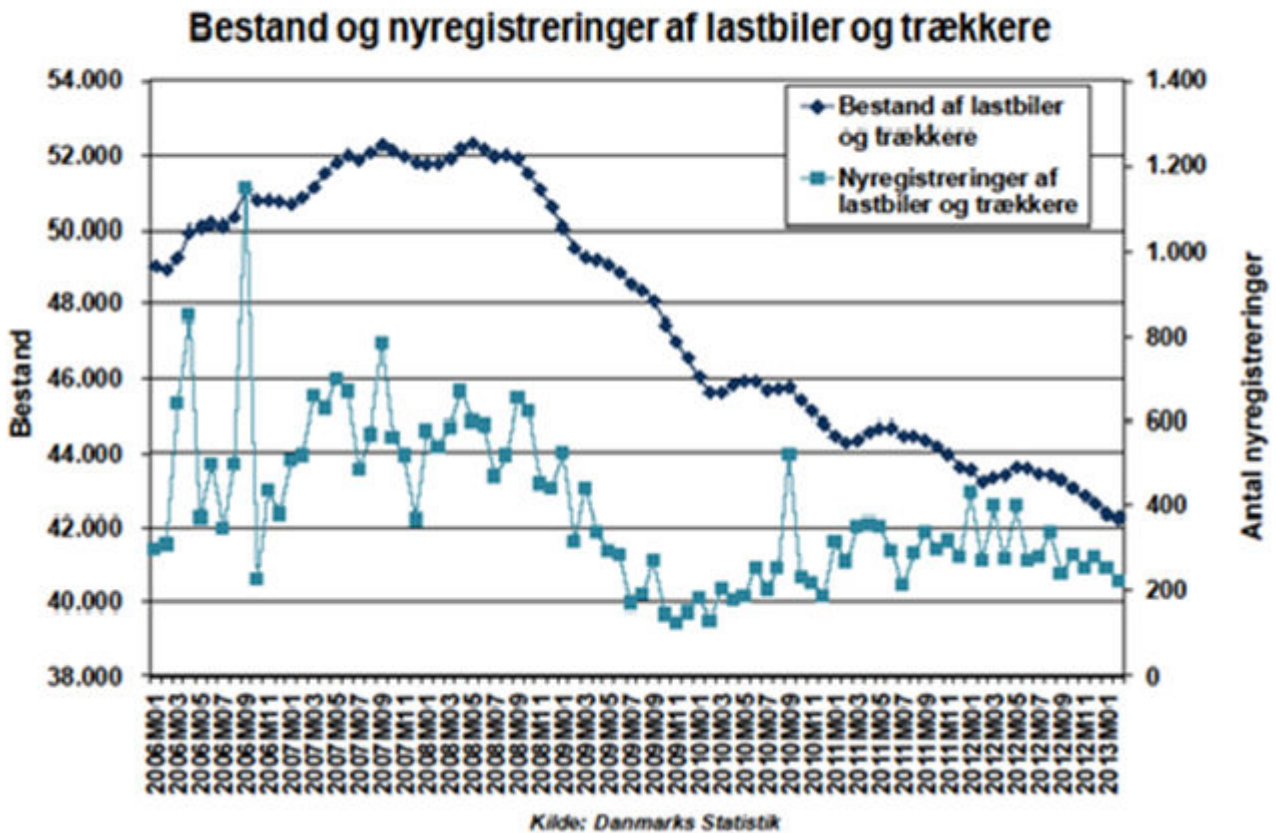
Af en helt ny hollandsk undersøgelse foretaget for det hollandske infrastruktur- og miljøministerium fremgår: »it has been estimated that under current restrictions cabotage operations could be up to 21% of domestic transport in the West-European market«. (Kilde: »The impact of untightening of cabotage: executive summary« side 2).

Statistik på området:

- 1) Antallet af vognmandsvirksomheder er faldet markant siden 2007 fra lidt over 6.300 til lige under 5.400 i 2012 – et fald på ca. 900 virksomheder. Antallet af tilladelser til vognmandskørsel er også faldet, fra ca. 41.000 i 2008 til knap 34.000 i 2012.



- 2) Antallet af danskregistrerede lastbiler er faldet fra ca. 52.000 i 2008 til 42.000 i 2012/2013.



Ovenstående statistik viser et erhverv i krise med et faldende antal virksomheder, nedgang i antallet af køretøjer og dermed faldende beskæftigelse.

Der er ingen tvivl om, at en del af denne tilbagegang for vognmandsbranchen skyldes finanskrisen og den efterfølgende generelle økonomiske krise. Men tilbagegangen kan ikke kun tilskrives krisen. Faldet i beskæftigelsen inden for transportbranchen er markant højere end for andre brancher. Således faldt beskæftigelsen med 22 pct. i transportbranchen fra 2008 til 2010, mens det generelle fald i dansk økonomi var 5 pct. og i den private sektor 9 pct. (Kilde: DTL og Danmarks Statistik).

3F vurderer, at cabotagekørsel i Danmark har kostet 8.000 chaufførjobs. Jan Villadsen, formand for 3F's Transportgruppe, er i Fagbladet den 10. marts 2013 citeret for følgende udtalelse: »Vi har mistet over 8.000 chaufførjobs. Hvis det fortsætter, går staten og vores velfærdssamfund glip af 3,7 milliarder om året fra 2020. Man skal ikke være finansminister for at regne ud, hvad det betyder. Det svarer til en ny Storebæltsbro hvert tiende år. Eller cirka 5.000 ekstra sygeplejersker og sosu-assistenten. Piratkørsel koster dyrt for hele Danmark. Vi skal stå sammen om løsninger, der stopper ulovligheder og griske vognmænd«.

Jan Villadsen henviser desuden i en artikel i Fagbladet den 6. februar 2013 til, at der er forsvundet over 8.000 danske chaufførjobs siden 2008, og at jobbene især er endt i Østeuropa.

Blandt især små og mellemstore vognmandsvirksomheder og blandt ansatte chauffører opleves konkurrencen fra udenlandske firmaers (herunder udflagede danske vognmandsfirmaers) cabotagekørsel som unfair og den største trussel mod vognmands- og chaufførerhvervet i Danmark.

En undersøgelse blandt vognmandsorganisationen DTL's medlemmer viste således, at over 40 pct. af medlemmerne mente, at cabotagekørsel var det erhvervspolitiske emne, DTL skulle bruge flest ressourcer på i 2013.

Nogle af de scenarier, der i forordning 1072/2009 beskrives som ulovlige, nemlig at den internationale transport, som giver adgang til cabotagekørsel, ikke må have dette som sit primære formål, og at cabotagekørslen ikke må føre til en »permanent og løbende aktivitet«, er i høj grad blevet til virkelighed i Danmark.

I et lille land med kort afstand til grænserne til Tyskland og Sverige er det nemt for speditører og de store vognmandsfirmaer med udflagede flåder af lastbiler at sætte international transport og cabotagekørsel i system. Det kan sagtens lade sig gøre at nå tre cabotageturer på et døgn, før en ny last hentes lige uden for landets grænser – og en ny tur i cabotagekarrusellen kan foretages.

Der vil således være forhold, som gør sig gældende specielt for Danmark og den danske vejgodsbranche, og der er således al mulig grund til at trykke på pauseknappen og tage artikel 10 i forordning 1072/2009 om alvorlige forstyrrelser af markedet for national transport i brug.

Andre af de gamle EU-lande er imidlertid også ramt af virkningerne af cabotagekørslen i de pågældende lande, fordi lønniveauet i disse lande – ligesom i Danmark – langt overstiger lønniveauet i de nye østeuropæiske medlemsstater. Der er således i alle berørte lande tale om regulær løndumping som følge af forordning 1072/2009. Forskellen i lønomkostninger beskrives også i den tidligere nævnte hollandske undersøgelse som hovedårsagen til, at der er sket en stor udflagning af lastbiler fra Holland til Polen.

Ud over formålet med henvendelsen til Kommissionen efter artikel 10 i forordning 1072/2009, nemlig at indføre midlertidige beskyttelsesforanstaltninger for det danske vejtransporterhverv, er det forslagsstillernes opfattelse, at henvendelsen til Kommissionen skal føre til en fornyet drøftelse mellem EU-medlemsstaterne af konsekvenserne af forordningen henset til den løndumping, der kan konstateres, og den unfair konkurrence på og forvriddning af markedet for vejgodstransport, der finder sted.

Skriftlig fremsættelse

Henning Hyllested (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om tage artikel 10 i EU-forordning 1072/2009 om cabotagekørsel i brug, således at

der træffes de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger for de i Danmark berørte transportvirksomheder.

(Beslutningsforslag nr. B 108)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.