



Beslutningsforslag nr. **B 11**

Folketinget 2012-13

Fremsat den 9. oktober 2012 af Kim Christiansen (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Jørn Dohrmann (DF), Morten Marinus (DF) og Peter Skaarup (DF)

Forslag til folketingsbeslutning om fortolkning af regler for cabotagekørsel

Folketinget pålægger regeringen at fortolke EU's forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel således, at der indføres en karenperiode på 7 kalenderdage ved udførelse af cabotagekørsel på op til tre ture efter afslutningen af

en international transport med gods ind i Danmark. Karenperioden skal ikke kunne ophæves ved at udføre en ny international transport med eller uden gods ind i Danmark, før den forudgående 7-dages-periode udløber.

Bemærkninger til forslaget

Dette forslag har til formål at sikre en ny fortolkning af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning nr. 1072 af 21. oktober 2009, artikel 8, stk. 2, så der implementeres en karenperiode på 7 kalenderdage ved udførelse af cabotagekørsel på op til tre ture efter afslutningen af en international transport med gods ind i Danmark. Karenperioden skal ikke kunne ophæves ved at udføre en ny international transport med eller uden gods ind i Danmark, før den forudgående 7-dages-periode udløber.

Ved cabotagekørsel forstår man »indenrigstransport i et andet land end transportørens hjemland, fx en dansk eksportvognmands transport af gods fra München til Hamburg.« (www.denstoredanske.dk).

I det seneste årti har danske vognmænd tabt markedsandele til konkurrenter fra udlandet. Det er en udvikling, der hænger sammen med EU-udvidelserne siden 2004 med en række Øst- og Centraleuropæiske lande. Chauffører fra disse lande får langt lavere lønninger end deres danske kolleger. Dette har fået konsekvenser for den danske vognmandsbranche og har medført, at antallet af vognmænd og beskæftigede inden for vognmandsbranchen i Danmark falder. En del af udviklingen skyldes naturligvis også den internationale finansielle og økonomiske krise, der har varet i flere år. Men den negative udvikling for den danske vognmandsbranche begyndte, allerede inden krisen ramte over en bred kam. Derfor må cabotagekørsel ses som den væsentligste forklaring på den danske vognmandsbranches problemer. Denne udvikling har ikke bare betydning for de mange tusinde danske chauffører, der mister deres arbejde. Den har også stor betydning for det danske samfund. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) har i rapporten »Cabotagekørsel i Danmark – En rapport om et samfundsproblem« (<http://www.dtl.eu/~media/Files/Webnyheder/Cabotagekoersel%20i%20Danmark%203.ashx>), der er udarbejdet for DTL og 3F Transport, foretaget beregninger af de umiddelbare effekter på det offentlige provenu, når en fuldtidsbeskæftiget chauffør mister sit arbejde. Disse konsekvenser er naturligvis afhængige af, hvor hurtigt den ledige chauffør kommer i arbejde igen. AE's beregninger bygger på følgende tre scenarier: 1) bliver ledig, 2) finder nyt job med det samme, 3) finder nyt job til 10 pct. lavere løn. AE beskriver scenarierne således:

»Ad 1) En fuldtidsbeskæftiget chauffør med en typisk års-løn på 339.100 kr. har en skattebetaling på 177.100 kr. Hvis chaufføren går ledig er der udgifter til dagpenge, der fraregnet indkomstskattebetalingen, giver en nettoudgift på knap 149.000 kr. Samlet set er den umiddelbare offentlige nettoeffekt derfor et tab på 266.000 kr. hver gang én chauffør mister arbejdet (scenarium A). Beregningerne ser kun på skatteindbetalinger og udgifter til dagpenge. Andre offentlige ydelser som fx boligstøtte er ikke medtaget ligesom afledte effekter på fx moms og afgifter ikke er medregnet.«

»Ad 2) Hvis en chauffør mister arbejdet, men finder arbejde igen til samme løn, så er der ingen umiddelbar ændring på det offentlige provenu (scenarium B).«

»Ad 3) Hvis chaufføren finder nyt arbejde til en løn, der ligger 10 procent under det tidligere lønniveau (dvs. årligt lønniveau på 305.200 kr), så vil der være et umiddelbart tab på den offentlige saldo på 14.100 kr. som følge af mindre indbetalte skatter (scenarium C).«

Af rapporten »Cabotagekørsel i Danmark – En rapport om et samfundsproblem« fremgår desuden, at man finder Danmarks fortolkning af EU-reglerne på området yderst problematisk, fordi den åbner op for et massivt misbrug: »I et lille land som Danmark, hvor der i modsætning til andre europæiske lande, aldrig er langt til grænsen, kan man hurtigt krydse en grænse med et nyt internationalt læs. Og med den danske fortolkning af EU's regler giver det adgang til tre nye indenrigsture i Danmark. Også selvom der ikke er gået syv dage, siden lastbilen første gang krydsede den danske grænse. Dermed er det muligt næsten konstant at køre cabotage i Danmark. Og det sker. Reglerne udnyttes til det yderste.«

Kørslen udgør et problem for de hjemlige vognmænd, som har svært ved at konkurrere med den billigere udenlandske arbejdskraft og det generelt lavere omkostningsniveau. Der eksisterer allerede en EU-forordning på området, men den fortolkes vidt forskelligt i de enkelte medlemslande. I dag tolkes reglen på den måde, at hvis bare lastbilen – måske rent proforma – kører ud af Danmark igen, kan der køres tre nye ture. Det giver i princippet mulighed for fri cabotagekørsel, når omgælsen af reglen systematiseres.

Den danske vognmandsbranche har tabt store markedsandele inden for eksportkørslen, og muligheden for at anvende billige østeuropæiske chauffører i f.eks. rumænsk indregistrerede lastbiler har i kombination med cabotagereglerne sat den nationale kørsel under et voldsomt pres, et pres, der ikke var forventet med de nye cabotageregler. Implementering af en karenperiode vil betyde, at konkurrenceevnen for de danske vognmænd vil blive løftet, da den ulige konkurrence formindskes i forhold til det 30 - 40 pct. lavere omkostningsniveau for vognmænd fra visse dele af Østeuropa. Som følge heraf må det antages, at danske arbejdspladser bevares, og at antallet af konkurser begrænses.

Da transporten udgør en meget begrænset del af en vares pris, anslås den ikke at have stor betydning for kostprisen på varer.

Præcisering af forslaget

Karenperioden begynder, i det første kalenderdøgn efter at en international transport er afsluttet, og udløber ved udgangen af det syvende kalenderdøgn derefter. I perioden kan der lovligt udføres tre cabotagekørsler, og uanset at der i perioden udføres en ny international transport, vil dette ikke udløse mulighed for at udføre tre nye cabotagekørsler, før den forudgående periode er udløbet.

Da en international transport altid vil give ret til at udføre tre nye cabotagekørsler, vil der indtræde en ny 7-dages-periode, når en vilkårlig international transport ind i Danmark er afsluttet. Såfremt dette sker inden for en allerede indtrådt 7-dages-periode, vil den nye 7-dages-periode først kunne ind-

træde, når den forudgående 7-dages-periode er udløbet. Ligeledes vil overlappende dage ikke kunne udskydes, og der-

ved vil en følgende 7-dages-periode, som påbegyndes i en karensperiode, blive afkortet.

Skriftlig fremsættelse

Kim Christiansen (DF)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om fortolkning af regler for cabotagekørsel

(Beslutningsforslag nr. B 11)

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