

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål G og H, om udenlandske chauffører

*Samråds-
spørgsmål G
stillet til
udlændinge- og
integrationsminis-
teren og
transport-,
bygnings og
boligministeren*

Samrådsspørgsmål G

Hvad mener ministeren om, at et større dansk transportfirma fører statsborgere fra Ukraine, Kasakhstan og Uzbekistan til EU gennem en kattelem i Polen for at udføre chaufførarbejde til langt under europæiske løn- og arbejdsvilkår, jf. artiklen fra Avisen.dk den 11. september 2017 "Støjberg skal stå skoleret: Luk kattelemmen for chauffører fra Uzbekistan og Kasakhstan"?

Samrådsspørgsmål H

Hvilke initiativer vil ministeren iværksætte for at forhindre, at danske transportfirmaer fører statsborgere fra Ukraine, Kasakhstan og Uzbekistan til



EU for at udføre chaufførarbejde til langt under europæiske løn- og arbejdsvilkår, jf. artiklen fra Avisen.dk den 11. september 2017 "Støjberg skal stå skoleret: Luk kattedemmen for chauffører fra Uzbekistan og Kasakhstan"?

Indledning

Jeg vil gerne starte med at takke spørgeren for samrådsspørgsmålene, som jeg hermed skal give min samlede besvarelse på.

Indledningsvist vil jeg slå en ting helt fast.

Det er min klare holdning, at de regler, vi har i Danmark, og de regler, vi har i EU, selvfølgelig skal overholdes, hvad enten det gælder regler om chauffører, lastbiler eller transportvirksomheder.



Udstedelse af arbejds- og opholdstilladelser i Polen, Letland eller for den sags skyld Tyskland er imidlertid ikke mit eller andre ministres bord, men indenrigspolitik i de pågældende lande, så det er ikke noget, jeg eller andre ministre kan eller vil blandes ind i.

Jeg har til besvarelse af samrådsspørgsmålene fået et bidrag fra udlændinge- og integrationsministeren, som jeg her skal citere:

”Det er op til medlemsstaterne at fastlægge, på hvilke betingelser tredjelandstatsborgere kan indrejse på deres område for at arbejde som lønmodtagere eller selvstændig erhvervsdrivende.

Det betyder konkret, at det er de polske myndigheder, der efter deres nationale



lovgivning fastlægger betingelserne for, at en tredjelandstatsborger kan indrejse i Polen for at tage ophold og arbejde.

Tilsvarende er mulighederne for opholds- og arbejdstilladelse i Danmark – f.eks. med henblik på beskæftigelse – reguleret i udlændingeloven.

Citat slut.

**Tidligere
drøftelser om
tredjelandsborgere**

Som transport-, bygnings- og boligminister er det ikke første gang, at jeg får mulighed for at drøfte problemstillingen med spørgeren. I foråret handlede det om filippinere, og nu handler det om borgere fra Ukraine, Kasakhstan og Usbekistan.

Og problemstillingen er jo heller ikke ny.

Der var også stor opmærksomhed om problemstillingen tilbage i 2013, da



transportministeren var Henrik Dam Kristensen fra Socialdemokratiet i en regering, som også bestod af SF.

Dengang lød beskeden fra blandt andre SF, at alt arbejdet i vejtransportbranchen meget hurtigt ville blive udført af folk fra tredjelande.

Jeg noterer mig, at det er de samme regler, der gælder i dag, som da Henrik Dam Kristensen var minister, og umiddelbart ser det ikke ud til, at det er et problem, der er vokset væsentligt siden da. Og det er godt.

Men er det så ensbetydende med, at der ikke er noget at gøre ved de forhold, som spørgeren her nævner?

Nej. Det mener jeg ikke. Og dér, hvor jeg gerne vil blande mig, er de regler, vi har



på transportområdet i Danmark og på EU-plan.

EU-Kommissionen har jo præsenteret en vejpakke før sommerferien, som vi er i fuld gang med at forhandle.

*Dialog med
transportordfø-
rne*

Som led i forhandlingerne om Vejpakken er jeg rigtig glad for den løbende og tætte dialog, som jeg har med Transport-, Bygnings- og Boligudvalget, hvor vi i fællesskab forsøger at finde de rigtige løsninger.

Vi mødtes jo så sent som i formiddags, og jeg ser frem til det næste møde, hvor disse vigtige emner kan drøftes.

I regi af Vejpakken mener jeg, at der er tre punkter, som det er relevant at fokusere på i denne sag. Det drejer sig om reglerne for etablering, cabotagekørsel og udstationering.



***Regler om
etablering***

I januar var jeg i Paris for at underskrive en fælles ministererklæring sammen med en række andre EU-lande, herunder Frankrig, Sverige og Tyskland.

Et af punkterne i den fælles erklæring handler om at bekæmpe postkasseselskaber. Både i form af bedre regler på området, men også i form af bedre samarbejde mellem landene om problemstillingen.

Jeg er glad for, at der efter pres fra bl.a. den danske regering indgår et forslag om stramning af reglerne om etablering i Vejpakken.

Fra dansk side har man i forhandlingerne endda fremlagt det synspunkt, at reglerne skal strammes endnu mere.



Det har vi gjort ud fra et synspunkt om, at det ikke skal være muligt at etablere sig, hvor man har lyst og drive disse såkaldte postkasseselskaber.

Derudover arbejdes der med mere effektiv kontrol og bedre samarbejde, så vi i fællesskab kan få bugt med problemerne.

***Regler om
cabotagekørsel***

Det andet element, som jeg vil nævne, er reglerne for cabotagekørsel.

Det er dog her vigtigt at huske på, at cabotageregler handler om køretøjer og ikke om chauffører.

Som reglerne er i dag, er det muligt at udføre tre cabotagetur indend for syv dage i tilknytning til en international transport.

De nuværende regler om, hvad der skal forstås ved en cabotagetur, er imidlertid



uklare, og den danske regering fører i øjeblikket en sag ved EU-Domstolen om fortolkningen af ”en cabotagetur”. Der forventes dom i sagen først i det nye år.

Samtidig arbejdes der som led i Vejpakken for, at der ikke sker en yderligere åbning af markedet for cabotagekørsel, samtidig med at reglerne skal bliver klarere og enklere, så myndighederne får bedre mulighed for at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel.

Derudover vil regeringen gerne have dæmmet op for systematisk cabotagekørsel.

Det er inden for de nuværende regler muligt at udføre systematisk cabotagekørsel ved, at transportvirksomheder efter hver international transport får lov til at



udføre tre cabotageture inden for syv dage.

Et af de forslag, som har været oppe og vende på møderne i Vejtransportalliancen, er spørgsmålet om indførelse af en karensperiode efter hver periode med cabotagekørsel, hvor der ikke må foretages ny cabotagekørsel.

Og spørgsmålet om indførelse af en karensperiode og den præcise udformning af en sådan periode, vil jeg gerne drøfte yderligere med transportordførerne, herunder spørgeren.

Udstationering

Det tredje element vedrørende Vejpakken, som jeg vil nævne, er reglerne om udstationering.

Som det er i dag, finder reglerne i det såkaldte udstationeringsdirektiv



anvendelse, når der foretages cabotagekørsel i Danmark.

Det betyder, at virksomheder har mulighed for at udstationere tredjelandssarbejdstagere på samme måde som EU-borgere.

Udstationeringsreglerne medfører, at de virksomheder, der udstationerer arbejdstagere i forbindelse med cabotagekørsel, skal overholde en række regler om fx mindsteløn og arbejdsmiljø.

Det er dog således, at Danmark ikke har lovgivning om mindsteløn eller almengjorte overenskomster, så udstationeringsdirektivets bestemmelse om sikring af mindsteløn er ikke gennemført i Danmark.

Reguleringen af løn- og arbejdsvilkår sker gennem kollektive overenskomster



og ikke via lovgivning, og det er derfor op til arbejdsmarkedets parter at indgå overenskomster med udenlandske transportvirksomheder for at sikre danske lønvilkår.

Det kan imidlertid være en vanskelig proces, da transportsektoren jo er karakteriseret af en høj grad af mobilitet.

Derfor er regeringen tilfreds med, at Kommissionen i regi af vejpakken har lagt op til sektorspecifikke regler for udstationering.

Det handler om at få gjort udstationeringsreglerne mere anvendelige i vejtransportsektoren, fx ved at udnytte de muligheder, der er i den kommende såkaldte ”intelligente takograf” til at understøtte konkurrencevilkårene.



Kommissionen foreslår desuden, at der indføres krav om en udstationeringserklæring, som skal sendes til de relevante myndigheder inden udstationeringen, og som indeholder oplysninger om fx chauffører og nummerplader på køretøjerne.

En sådan udstationeringserklæring vil give arbejdsmarkedets parter bedre mulighed for at sikre danske løn- og arbejdsvilkår ved at indgå overenskomst med udenlandske transportvirksomheder.

*Fri bevægelighed
for
tredjelandborgere*

Som det har været fremme i debatten, kan man også kigge på, hvad et ville indebære, at man forsøgte at fjerne nogle af de rettigheder, man har som tredjelandborgere.

Og det vil jeg gerne være med til at se på.



Man skal dog være opmærksom på, at det vil kræve et fundamentalt opgør med nogle grundlæggende EU-principper om rettigheder for arbejdskraftens fri bevægelighed.

Men det er et emne, vi kan tage op på et af de møder, vi har om Vejpakken.

Sammenfattende vil jeg om de forskellige muligheder, jeg her har skitseret, sige, at jeg vil lytte til de forslag fra partierne, der måtte være.

Målet må være, at vi går efter de tiltag, som fremmer de danske holdninger og positioner mest muligt.

Politiets kontrol

Det hører også med til det samlede billede, at Politiet som led i tungvognskontrollen fører kontrol med, om tredjelandsborgere har gyldig opholds- og arbejdstilladelse i EU.



Det gør de gennem kontrol af den førerattest, man som tredjelandsschauffør skal medbringe, hvis man ønsker at udføre fx cabotagekørsel i Danmark.

Førerattesten attesterer, at man har gyldig opholds- og arbejdstilladelse i EU, og kan man ikke fremvise en førerattest ved politiets tungvognskontrol, får man en bøde på 35.000 kr.

Afrunding

Lad mig slutte af med at sige, at det faktisk går godt i den danske godstransportbranche.

Det går endda så godt, at 3F og andre organisationer har lanceret kampagner for at tiltrække nye chauffører. Her lokker man med høje lønninger, jobsikkerhed og fleksibilitet.



Jeg vil også nævne den trepartsaftale, som regeringen har indgået med arbejdsmarkedet parter, der markant styrker voksen-, efter- og videreuddannelsessystemet.

Jeg håber, at vi i fremtiden vil være i stand til at rekruttere de chauffører, som branchen har brug for.

Samtidig håber jeg også, at der er bred opbakning i Folketinget til regeringens linje, hvor vi på europæisk plan forsøger at skabe klarere regler, som er lettere at håndhæve, og som sikrer ens konkurrencevilkår.

Tak for ordet.