



CABOTAGEKØRSEL I DANMARK

EN RAPPORT OM ET SAMFUNDSPROBLEM

INDHOLD

STOP PIRATKØRSEL I DANMARK.....	3
Uhensigtsmæssig fortolkning af EU's regler	3
KAPITEL 1: HOVEDBUDSKABER	5
KAPITEL 2: FRA CABOTAGE TIL PIRATKØRSEL.....	6
EU's regler for cabotage	6
Det dobbelte danske problem	7
Konsekvenserne ved liberaliseringen af markedet	8
Cabotage-kørsel	8
Piratkørsel	8
KAPITEL 3. VEJGODSTRANSPORT – STORHED OG FALD.....	9
En branche i vækst	9
Cabotage indføres	10
Udviklingen vender	10
KAPITEL 4: EN BRANCHE I KRISE	12
Beskæftigelsesudviklingen i branchen	12
Drastisk fald i antallet af selvstændige vognmænd	13
Vigende markedsandele	14
Udflagede danske lastbiler	15
Øget cabotagekørsel i Danmark	17
KAPITEL 5: BRANCHENS BETYDNING FOR DANMARK.....	18
Scenarier for udviklingen	19
Betydelige økonomiske konsekvenser	20
Forsker: udviklingen fører til social dumping.....	22
KAPITEL 6: INTERNATIONAL MODSTAND IMOD LIBERALISERING	23
Liberalisering kolliderer med miljø og trafiksikkerhed	24
Reglerne håndhæves forskelligt i de enkelte EU lande	24
KAPITEL 7: KONKLUSIONER.....	26

STOP PIRATKØRSEL I DANMARK

Engang tjente Danmark milliarder på at transportere europæisk gods rundt på danske lastbiler. I dag har EU-udvidelser, globalisering og finanskrisen næsten taget livet af den danske eksportkørsel. Og nu er udenlandske lastbiler ved at overtage transporten af gods og varer internt i Danmark. Det lukker virksomheder og arbejdspladser i en tid, hvor vi har brug for vækst og udvikling.

En velfungerende transportsektor er en forudsætning for vækst i samfundet. Det er lastbiler, der leverer varer til butikkerne og råvarer til vores virksomheder. Og det er i høj grad lastbiler, der bringer vores eksportvarer ud på de vigtigste markeder i Europa.

De seneste år har der i stigende grad siddet en tysker eller en polak bag rattet, når danske eksportvarer køres ud af landet. Det er i sig selv en bekymrende udvikling. Samtidig tillader den danske fortolkning af EU's cabotage-regler, at udenlandske chauffører også overtager vores indenrigskørsel. Og de gør det helt ned til en tiendedel af en dansk chaufførs løn.

Danmark er ofte hurtigst, når det gælder om at gennemføre EU's regler i Danmark. Nogle gange virker det som om, at det går så stærkt med at implementere reglerne, at man helt overser om de nye regler betyder nye begrænsninger og byrder for det danske arbejdsmarked.

Uhensigtsmæssig fortolkning af EU's regler

Cabotage-reglerne er et godt eksempel. EU's regler understreger, at formålet med en international kørsel ikke må være at opnå retten til at køre indenrigsture i et andet EU-land (cabotage). Alligevel har vi fortolket EU's regler i Danmark på en måde, så der reelt er tale om en 100 procent liberalisering. Den danske fortolkning af reglerne betyder nemlig, at blot man krydser grænsen med et nyt internationalt læs, opnår man ret til at køre tre indenrigsture mere i Danmark. Og da der i Danmark aldrig er langt til en grænse – i modsætning til i de store europæiske lande – kan udenlandske lastbiler næsten køre helt frit i Danmark. Derfor bliver cabotagekørsel til piratkørsel. Og det er kun starten på en udvikling, der risikerer at eksplodere, når EU efter planerne vil gennemføre en fuldstændig liberalisering af transportmarkederne allerede i 2014.

Definition af cabotage

Cabotage er indenrigstransport i et andet land end transportørens hjemland, fx en dansk eksportvognmands transport af gods fra München til Hamburg.

Kilde: Den Store Danske, Gyldendals Åbne Encyklopædi

Vi håber, at denne rapport vil skabe debat om cabotage og piratkørsel. Rapporten uddyber begreberne og vurderer konsekvenserne af udviklingen for en branche, der indtil for få år siden kørte mange penge hjem til det danske velfærdssamfund. Og som nu er i krise. Den viser også den økonomiske betydning af piratkørslen. Og rapporten forklarer, hvorfor Danmark har været lidt for hurtig til at fortolke EU's cabotage-regler.

Den gode nyhed er, at det er relativt nemt at gøre noget ved branchens betydelige udfordringer med cabotage- og piratkørsel. To initiativer vil nemlig betyde en markant forskel. Den ene initiativ er en karensperiode på syv dage, så man ikke kan opnå ret til tre nye indenrigsture ved at krydse grænsen med et nyt internationalt læs. Karensperioden begynder det første kalenderdøgn efter en international transport er afsluttet – og udløber det 7. kalenderdøgn derefter. Det andet initiativ er en udmelding fra regeringen om, at Danmark er imod en fuldstændig liberalisering af transportmarkederne.

Det er vigtigt at understrege, at vi ikke er modstander af cabotage-kørsel i sin rene form. Vi er absolut heller ikke imod konkurrence. Udenlandske vognmænd er velkomne på det danske marked, så længe de etablerer sig og kører efter vores regler. Det vi er modstander af er, at man med en fortolkning af EU's regler afvikler et helt erhverv. En afvikling, der i øvrigt vil koste det danske samfund mindst 3,7 milliarder kroner i 2020.

Erik Østergaard
Dansk Transport og Logistik

Jan Villadsen
3F Transport

To politiske krav:

1. Danmark bør fortolke EU's cabotage-regler så reglen om tre ture på syv dage betyder, at man ikke kan få ret til at køre tre nye ture ved at krydse grænsen med et nyt internationalt læs.
2. Danmark bør allerede nu melde klart ud, at vi er imod en fuldstændig liberalisering af transportmarkeder om 18 måneder.

Kapitel 1: Hovedbudskaber

Denne rapports gennemgang af branchens historie, status og udfordringer giver anledning til en række konklusioner og budskaber:

- Den danske branche for lastbiltransport har historisk tjent milliarder hjem til Danmark. Men efter mange års fremgang er vores eksportkørsel på få år minimeret til en tredjedel. Og den hjemlige kørsel er nu truet af vognmænd, der med udenlandske chauffører underbyder danske chauffører på lønnen.
- I løbet af de seneste fem år er antallet af arbejdspladser, antallet af vognmænd og antallet af køretøjer faldet markant. Der er stort set kun vækst et sted, og det er i cabotage-kørslen.
- Cabotage-kørsel er fornuftigt i sin tiltænkte form, men skidt i sin misbrugte form. Det er en god idé, at udenlandske lastbiler ikke skal køre tomme gennem Danmark efter at have afleveret deres eksportvarer. Problemet opstår, når loven fortolkes sådan, at den tilladte indenrigskørsel sættes i system og har en varig karakter. Eller når reglerne direkte brydes.
- EU's regler indebærer, at en lastbil fra et andet EU-land har ret til at køre tre ture i Danmark inden for syv dage efter aflæsning af det internationale læs. Men Danmark tillader, at man kan køre tre nye ture efter at have krydset grænsen selvom der ikke er gået syv dage siden sidste internationale tur ind i Danmark med gods. Samtidig er Danmark særligt udsat på grund af vores korte afstande til grænserne.
- Den måde EU's regler fortolkes i Danmark er mere lempelig og liberal end udlægningen i vores nabolande. Lande som Finland, Norge og Frankrig har betydeligt strammere regler for cabotage-kørsel.
- De samfundsøkonomiske konsekvenser af en fortsat afvikling af lastbiltransporten i Danmark er betydelige. For hver chauffør, der går ledig i et år, taber samfundet 266.000 kroner viser beregninger fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Fortsætter den udvikling, som vi har været vidne til de sidste ti år, vil det danske samfund kunne tabe op imod 3,7 milliarder kroner årligt.
- Den internationale modstand mod de nuværende cabotage-regler breder sig. Vognmændene i de nordiske lande har på vegne af 15.000 transportvirksomheder opfordret de nordiske regeringer til en time-out på cabotage-kørsel. Og alle fagforeningerne i Den europæiske Transportarbejderfederation står samlet mod en fortsat liberalisering af vejtransporten.

KAPITEL 2: FRA CABOTAGE TIL PIRATKØRSEL

Cabotage-kørsel er i sin rene form en god idé. Men som reglerne fortolkes i Danmark, åbner det op for en type cabotage-kørsel, der er på kanten eller går ud over kanten af intentionerne i EU's regler. Og udnytter man reglerne bevidst – eller bryder man reglerne – er det ikke længere cabotage. Så er det piratkørsel.

Cabotage er transport af varer mellem to steder i samme land af et udenlandsk køretøj. EU har gennemført fælles regler for cabotage fra maj 2010, hvor udgangspunktet er, at en udenlandsk lastbil må køre tre ture indenfor syv dage efter aflæsning af det indgående internationale læs.

Ideen bag reglerne om cabotage er oprindeligt at sikre, at en spansk lastbil med tomater til Aalborg kan tage et læs indenlandske varer med fra fx Aalborg til Kolding, når chaufføren alligevel skal den vej igennem på vej ud af landet. Dermed undgår man tomme lastbiler, hvilke betyder færre lastbiler på vejene, mindre slitage og mindre belastning af miljøet generelt.

Der er udbredt enighed om, at cabotage i sin rene form – som beskrevet ovenfor – er en god idé. Det giver ingen økonomisk, logistisk eller miljømæssig mening at have tomme lastbiler kørende rundt. Det skal også bemærkes, at international transport mellem to medlemslande er 100 procent liberaliseret.

EU's regler for cabotage

Godstransport er generelt reguleret med udgangspunkt i EU's regler. Det gælder eksempelvis køre- og hviletid. Tidligere var reglerne om cabotage noget uklare, men fra 14. maj 2010 trådte en ny forordning i kraft, der i princippet er ens i alle lande.

EU's regler betyder, at en lastbil fra et andet EU-land har ret til at køre tre ture i Danmark inden for syv dage efter aflæsning af det indgående internationale læs.

Desuden er der mulighed for at køre én tur i Danmark, hvis man fx kommer fra Tyskland og har været i Sverige med et læs og skal igennem Danmark med en tom lastbil på vej tilbage. Turen skal dog være afsluttet inden for syv dage efter aflæsning af det internationale læs og senest tre dage efter, at lastbilen er kørt tom ind i Danmark.

Den internationale transport, der går forud for cabotage-kørslen, skal have en sådan karakter, at den ikke primært har til formål at give mulighed for at anvende cabotage-reglerne. Der skal med andre ord være tale om en reel transportopgave fra et andet EU-land til Danmark.

Det dobbelte danske problem

Der er to problemer med cabotage-kørsel. Det er et problem, at EU's regler i Danmark fortolkes for lempeligt og derfor kan udnyttes. 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.

Desuden er det også et problem, at lovgivningen bliver overtrådt systematisk og konsekvent. Stribevis af udenlandske lastbiler er allerede taget i ulovlig kørsel på danske veje.

Der findes en stribe sager, hvor udenlandske lastbiler er taget i ulovlig kørsel på danske veje. Senest har 3F Fredericia afsløret, at tyske chauffører kørte sveller for BaneDanmark¹. Det er sket systematisk, selv om udenlandske lastbiler kun må køre tre ture med gods i Danmark, før de skal forlade landet. Sagen med BaneDanmark er blot ét eksempel ud af mange, hvor cabotage-turene har en permanent status og sker løbende. Og derfor reelt er piratkørsel.

Det er ikke tilladt på den måde at udføre cabotage-ture løbende og sætte dem i system med det hovedformål at kunne køre indenrigskørsel uden at skulle etablere sig i Danmark. Men fordi Danmark fortolker reglerne på en måde, hvor det at krydse grænsen udløser muligheden for at køre tre nye ture, er det i praksis meget svært at påvise et brud på reglerne.

De norske og svenske myndigheder administrerer da også reglerne således, at cabotagekørsel, der ikke er midlertidig, men udføres permanent og løbende, er i strid med reglerne².

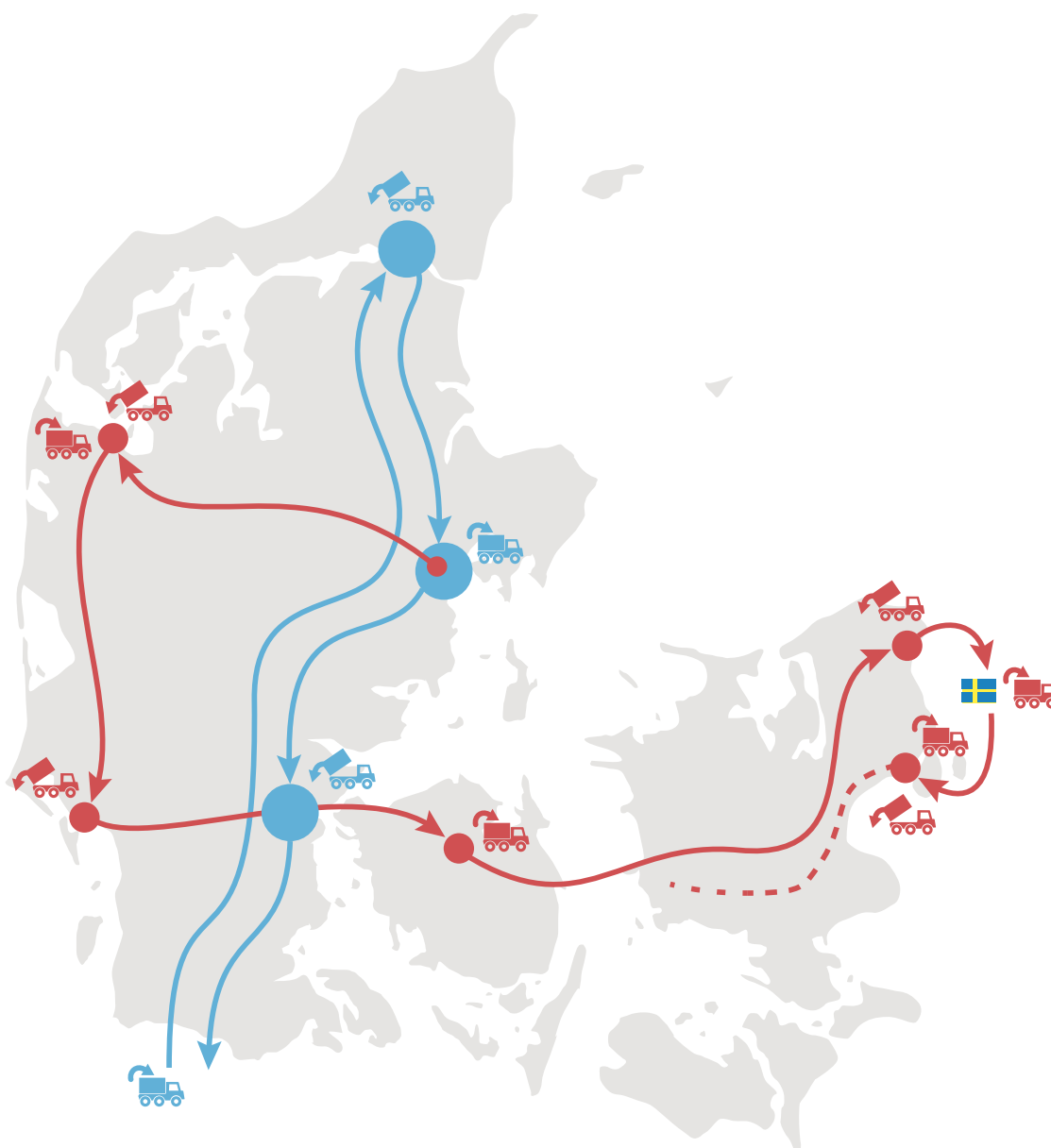
En rapport fra Dansk Industri (DI) fastslår, at der er mange misforståelser omkring kørslen med de udenlandske lastbiler i Danmark. Der er mange, der har svært ved at forstå de gældende regler på området. Specielt reglerne omkring, hvor længe de udenlandske biler må opholde sig i Danmark, bliver misforstået af de udenlandske chauffører.

I takt med liberaliseringen af transportområdet og med åbningen for østeuropæiske lastbiler, er der med branchens opbakning kommet mere fokus på, om reglerne overholdes. Der er op til politi og myndigheder at kontrollere om de udenlandske køretøjer overholder cabotage-reglerne samt andre gældende regler. Regeringen har i forbindelse med Finansloven for 2012 forhøjet bødestraffen for ulovlig cabotage – piratkørsel – og har som led i en generel indsats mod social dumping afsat flere ressourcer til politiets indsats med at kontrollere cabotage-kørslen. Foreløbige tal viser i øvrigt, at indsatsen mod social dumping nærmest betaler sig selv³.

1 <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=16319>

2 <http://www.dtl.eu/Nyheder/Nyhedsarkiv/2011/december/22122011DTLprocent20Systematiskprocent20ogprocent20lobendeprocent20cabotagekorselprocent20erprocent20ulovlig.aspx>

3 Jyllandsposten: "Staten henter millioner på dumping-indsats", 28.06.12



Cabotage-kørsel

Det er cabotage-kørsel, når en udenlandsk lastbil kører gods til Aalborg og på vejen mod grænsen stopper i Århus for at tage gods med til Fredericia.

Piratkørsel

Det er piratkørsel, når en udenlandsk lastbil kører gods til Aalborg, og herefter kører gods mellem Aarhus og Holstebro, mellem Holstebro og Esbjerg samt mellem Odense og Helsingør for der efter at hente gods i Sverige, der giver mulighed for tre nye ture i Danmark.

Konsekvenserne ved liberaliseringen af markedet

Europa-Kommissionen lægger op til at liberalisere transporten fuldstændigt fra 2014⁴. Med den øgede liberalisering forudser blandt andet Henning Jørgensen, Professor ved Center for Arbejdsmarkedsforskning på Aalborg Universitet, at østeuropæiske chauffører kan udføre transportarbejde i Danmark, uden at de er sikret ordentlige arbejdsvilkår. Liberaliseringen gør det svært for specielt for de grænseoverskridende erhverv at afgøre, hvornår arbejdet skal gennemføres på danske vilkår, og hvornår man må acceptere lavere lønninger⁵. Det frygtes, at den øgede cabotagekørsel vil øge social dumping og skabe løntrykkeri.

4 <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=HTML&aged=0&language=DA&guiLanguage=en>

5 Artikel skrevet af Pelle Dam, Århus Journalisthøjskole. (<http://dl.dropbox.com/u/10437464/CABOTAGE.pdf>)

KAPITEL 3. VEJGODSTRANSPORT – STORHED OG FALD

Danmark har en stolt og stor tradition med transport af gods. Helt frem til starten af dette århundrede tjente branchen milliarder hjem til den danske velfærd. Men med EU's udvidelse og yderligere liberaliseringer er udviklingen vendt fra en branche i vækst til en branche, der bløder.

Den danske vejgodstransport blev for alvor bygget op efter anden verdenskrig. I 1950'erne kom der langsomt gang i eksporten af fødevarer fra Danmark til resten af Europa. I starten var det primært til England, men efterhånden eksporterede vi også til Tyskland. Lastbilerne stod for en stigende del af transporten af eksportvarerne.

En branche i vækst

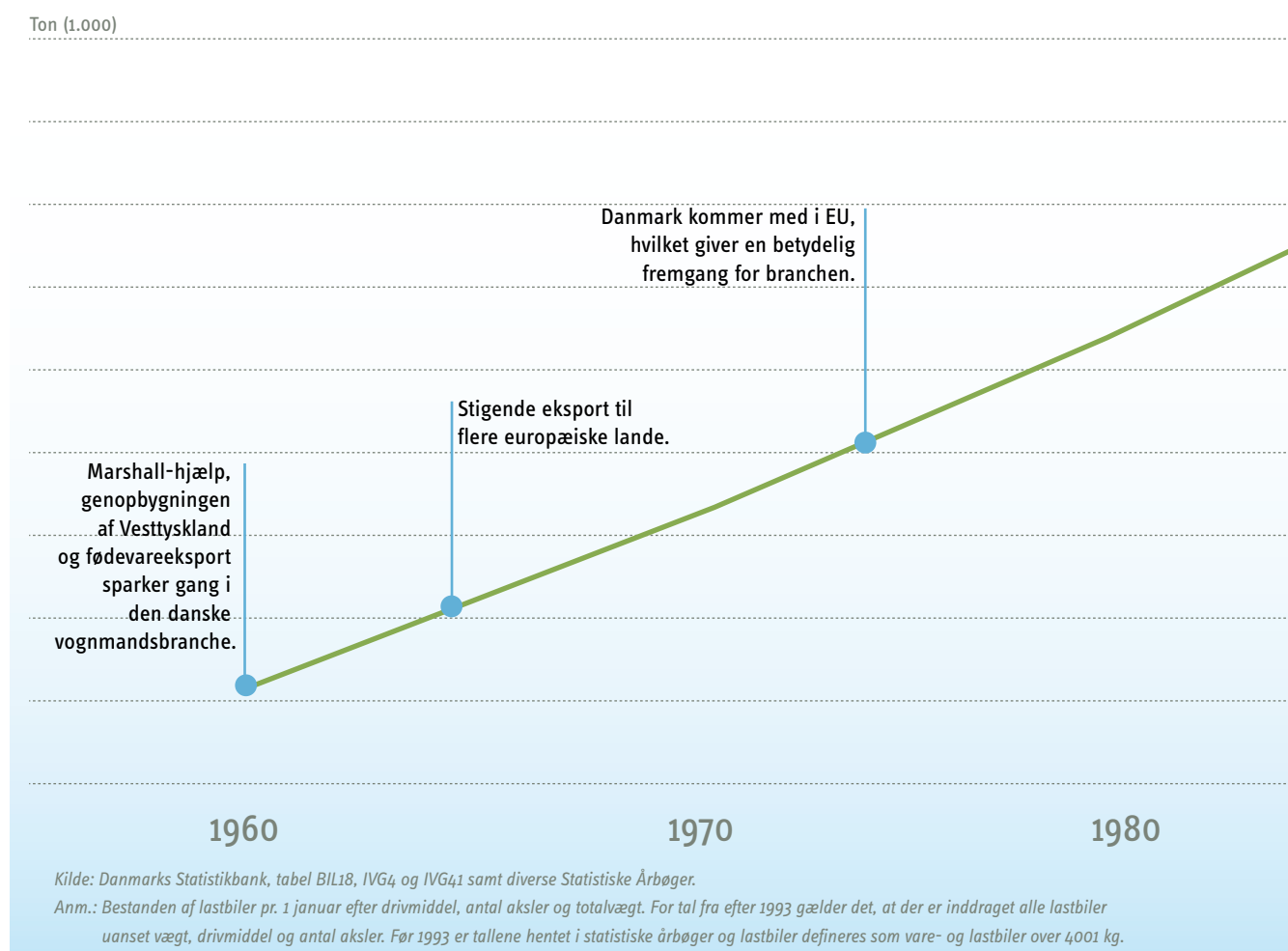
Op gennem 1960'erne voksede eksportkørslen. Det skyldes blandt andet, at en stigende del af godsmængden bestod af industrigods. Industrigodset havde en høj pris i forhold til vægten, og det skulle distribueres ud til mange forskellige kunder. Og derfor overtog lastbilerne, med deres store fleksibilitet, en større del af transporten af gods. Samtidig kom der gang i eksporten til lande som Holland, Belgien og Frankrig.

Medlemskabet af EU fra 1973 fik stor betydning for transportbranchen i Danmark. I 1972 transporterede danske vognmænd godt en million tons gods over grænsen til Tyskland. Den mængde var i 1978 steget til 1,8 millioner tons.

Den store vækst skyldes blandt andet, at eksporten i endnu højere grad end tidligere nu gik til markeder, hvor lastbiler var andre transportformer overlegne. Samtidig havde Danmark en fordel, fordi mange vognmænd kørte med kølevogne, der kunne køre ned i Europa med letfordærlige fødevarer og retur med industrigods. Udenlandske presenningsvogne havde ikke mulighed for at køre med fødevarer retur fra Danmark.

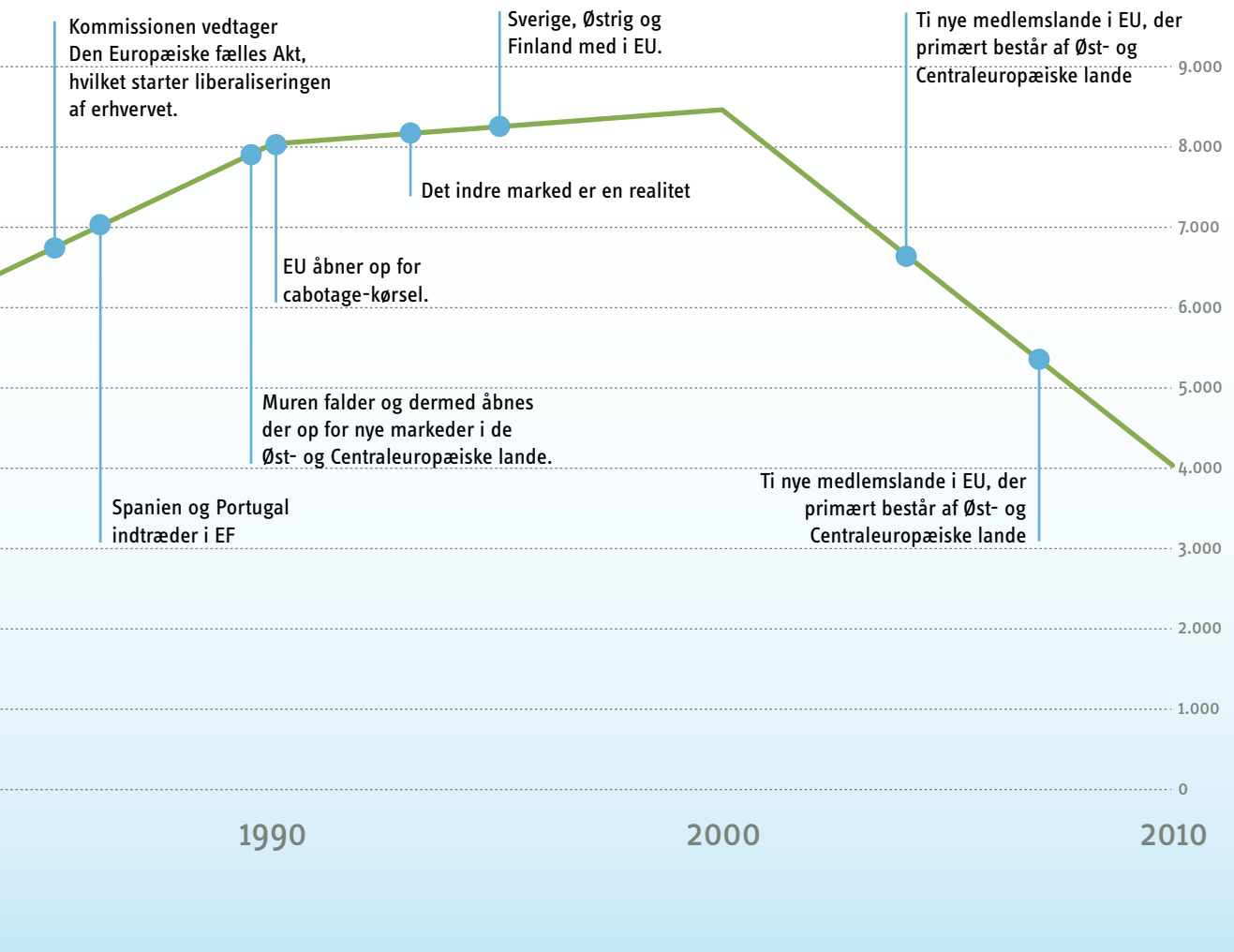
Op gennem 1980'erne og 1990'erne fortsatte den positive udvikling for den danske transportbranche. Med vedtagelsen af Den europæiske fælles Akt banede EU vejen for etableringen af det indre marked fra 1993. I samme periode faldt muren og de Øst- og Centraleuropæiske lande åbnede deres markeder. Men det indre marked betød øget konkurrence for de danske vognmænd og de nye markeder i Øst indfrie aldrig deres potentiale.

Figur 1. Udviklingen i eksporteret mængde gods på lastbiler, 1960-2010



Cabotage indføres

For at fremskynde konkurrencen yderligere besluttede EU-landene i 1990 at indføre en ny type tilladelser, nemlig til at køre cabotage i andre lande. I starten var cabotage-kørslen dog stærkt begrænset af, at der kun blev givet ganske få tilladelser. Siden er reglerne gradvist liberaliseret og senest lavede EU helt nye og mere liberale regler med virkning fra maj 2010.



Udviklingen vender

Siden årtusindeskiftet har danske vognmænd tabt markedsandele til udenlandske konkurrenter. Det er en udvikling, der hænger tæt sammen med optagelsen af en række nye Øst- og Centraleuropæiske lande i EU. Chauffører fra de nye medlemslande kører lastbil til lavere lønninger end dem, der gælder i Danmark. Og det har fået konsekvenser for hele den danske branche for transport af gods på lastbil.

KAPITEL 4: EN BRANCHE I KRISE

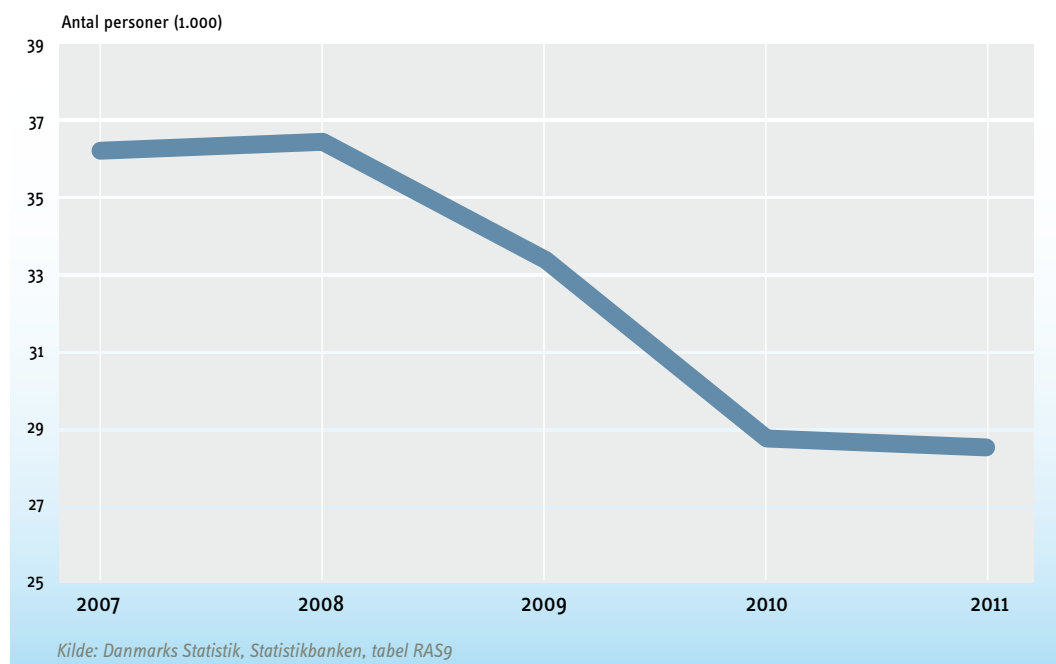
Alt for mange kurver peger ned ad for transportbranchen. Beskæftigelsen falder. Antallet af vognmænd falder. Vores andel af eksportkørslen falder. Og antallet af lastbiler falder. Noget skyldes krisen. Andet skyldes globaliseringen. Når man der til lægger piratkørsel i Danmark, er grundlaget under en hel industri ved at skride.

Beskæftigelsesudviklingen i branchen

Der er sket et markant fald i antallet af beskæftigede i transportbranchen fra 2008 til 2010, hvor beskæftigelsen faldt med knap 8.000 personer. Det svarer til en tilbagegang på 22 procent. Tilbagegangen er sket i en periode med krise og fald i beskæftigelsen i mange brancher, men faldet inden for transportbranchen er markant højere end for dansk økonomi generelt, hvor beskæftigelsen faldt med fem procent i samme periode. Faldet i beskæftigelsen i den private sektor var cirka på ni procent i samme periode.

Tilbagegangen i branchen kan langt fra alene tilskrives finanskrisen. Tal fra Danmarks Statistik vidner om, at der i samme periode var et tab på markedsandele blandt danske transportvirksomheder, hvilket blandt andet viser sig i opgørelserne over antallet af vognmandsvirksomheder og lastbiler på de danske veje.

Figur 2. Beskæftigelsen for fragtmænd og rørtransport

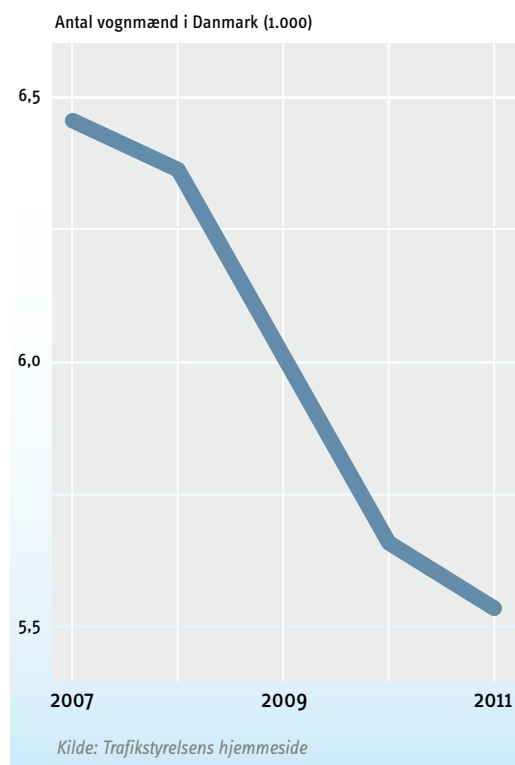


Drastisk fald i antallet af selvstændige vognmænd

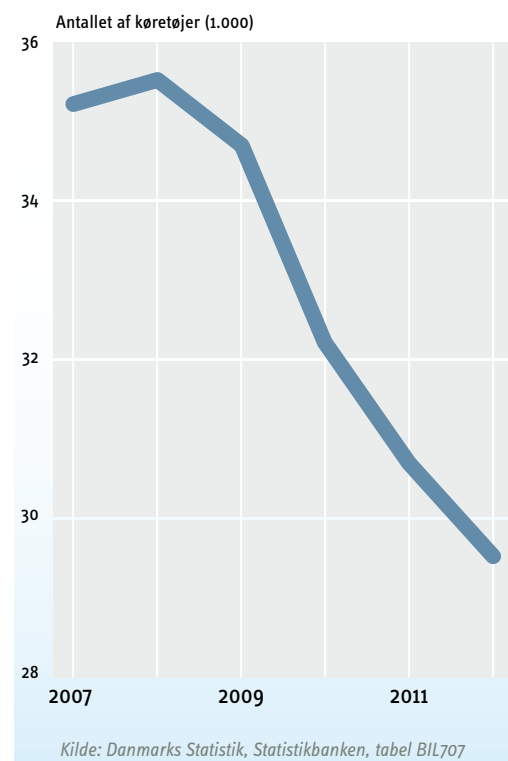
Da økonomien var på sit højeste i 2007 var antallet af vognmandsvirksomheder oppe på 6.332. I 2011 var antallet nede på 5.591 vognmandsvirksomheder. Dette er en tilbagegang på 741 virksomheder i branchen i perioden fra 2007 til 2012 svarende til 12 procent. Den største tilbagegang var fra 2008 til 2009, hvor antallet faldt med 284 virksomheder.

Tal fra Danmarks Statistik viser ligeledes, at tabet af virksomheder har haft direkte indflydelse på antallet af lastbiler som de danske vognmandsvirksomheder råder over. Der er således forsvundet lidt over 5.700 lastbiler siden højdepunktet i 2008⁶.

Figur 3. Antal vognmænd i Danmark



Figur 4. Antallet af køretøjer



6 Tal for alle lastbiler, inklusiv lastbiler med vægt på 3501-6000 kg., men eksklusiv trækere

Vigende markedsandele

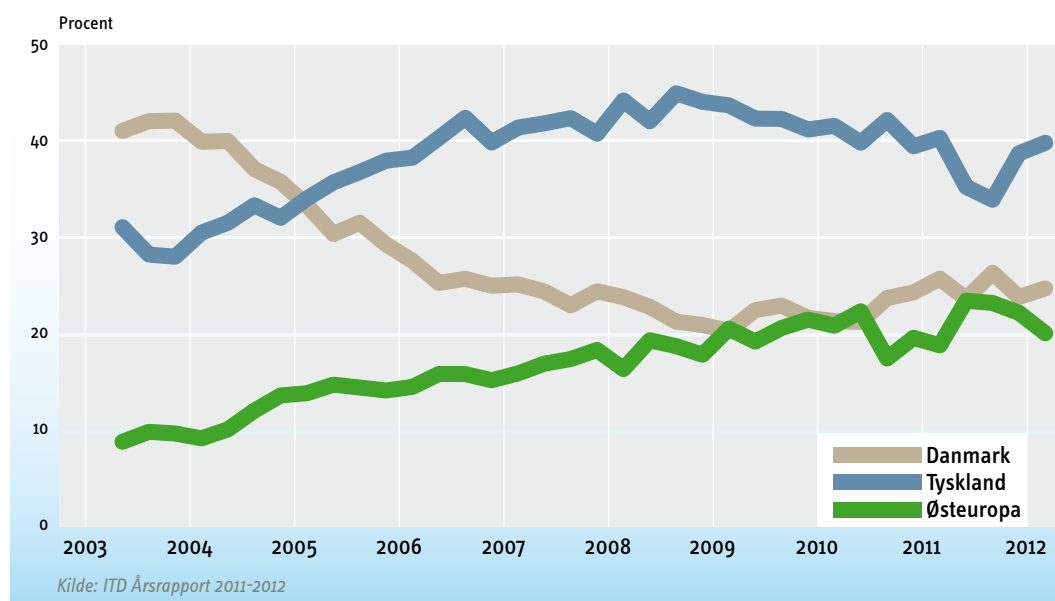
De danske vognmandsvirksomheder har tabt markedsandele i forhold til deres udenlandske konkurrenter over en lang periode. Som det fremgår af figur fem var 75 procent af trafikken over den dansk-tyske grænse med retning mod Danmark i 1. kvartal 2012 af udenlandske lastbiler. Kun hver fjerde lastbil over grænsen var indregistreret i Danmark.

Det er specielt de tyske lastbiler, der dominerer tallene. De tysk-indregistrerede biler har siden 2004 haft markant større markedsandele sammenlignet med de dansk indregistrerede lastbiler. De tysk-indregistrerede lastbiler er gået fra et niveau på 31 procent i 2. kvartal 2003 til 45 procent i 3. kvartal 2008, da det var højest. De tyske lastbiler fastholder stadig en markant højere andel end de danske, på trods af, at andelen af tyske lastbiler over de seneste tre år har haft en mindre tilbagegang.

I 1. Kvartal 2012 står de tyske biler for knap 40 procent af kørslen over den dansk-tyske grænse med retning mod Danmark. Det er 15 procentpoint flere kørsler end de dansk-indregistrerede biler står for. Også de østeuropæiske lastbiler har oplevet en betydelig fremgang i markedsandelen fra blot ni procent i 2. kvartal 2003 til 20 procent i 1. kvartal 2012.

En væsentlig forklaring på stigningen blandt de tyske og østeuropæiske lastbilers betydning i trafikken er en stigende udflgning af danske vognmænd til disse lande⁷. Udflgningen sker ved, at vognmændene opretter datterselskaber i udlandet og indregistrerer deres nye lastbiler i det pågældende land.

Figur 5. Markedsandel efter nationalitet af trækkende enhed



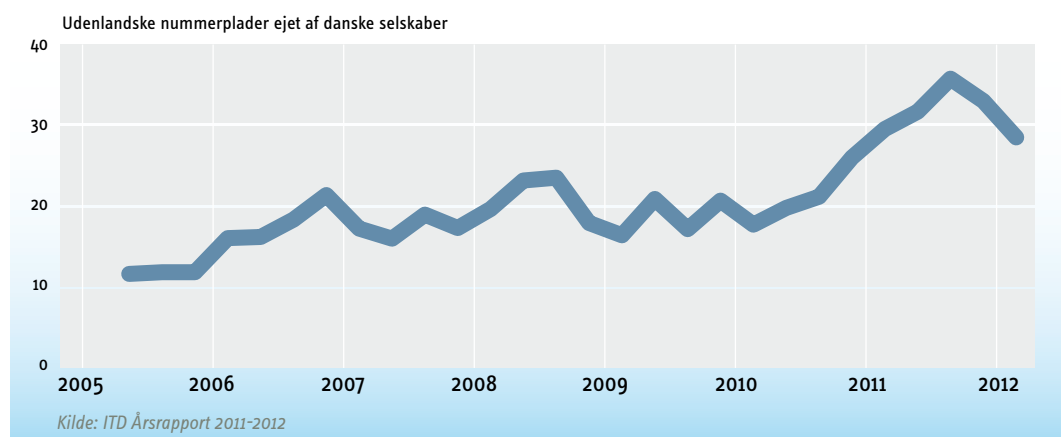
Udflagede danske lastbiler

Næsten 70 procent af de danske vognmænds eksportkørsler er fjernet som følge af nye EU-landes konkurrence, globalisering og finanskrisen. Alene de sidste fire år er der tabt eksportkørsel til en værdi af syv milliarder kroner, viser en ny rapport fra DI Transport. Rapporten fra DI Transport konkluderer, at en af følgerne kan blive en øget udflugning af danske lastbiler.

Allerede i dag bliver hver tredje nye lastbil købt af danske vognmænd indregistreret uden for landets grænser. Det er en stigning på 17 procent siden 2010. Ifølge tal fra ITD var der i 2011 3.256 dansk ejede lastbiler med udenlandske nummerplader. Dette tal var vokset til 3.432 lastbiler i 2012⁸.

Udflugningen sker når vognmændene vil spare penge på lønninger. Chauffører i lastbiler på danske plader skal ifølge loven have løn efter dansk overenskomst. Derfor vælger nogle vognmænd at registrere deres lastbiler på udenlandske nummerplader, så de kan anvende udenlandske chauffører i et forsøg på at reducere omkostninger og forbedre konkurrenceevne. Det meget simple forhold er illustreret i figur 7. Af figuren fremgår det, at kapitalomkostninger og brændstof er helt uafhængig af, om en lastbil er registreret i Danmark eller i udlandet. Det er derfor alene lønforskelle, der konkurreres på.

Figur 6. Andelen af lastbiler med udenlandske nummerplader ejet af danske selskaber



Figur 7. Ulige konkurrence på løn

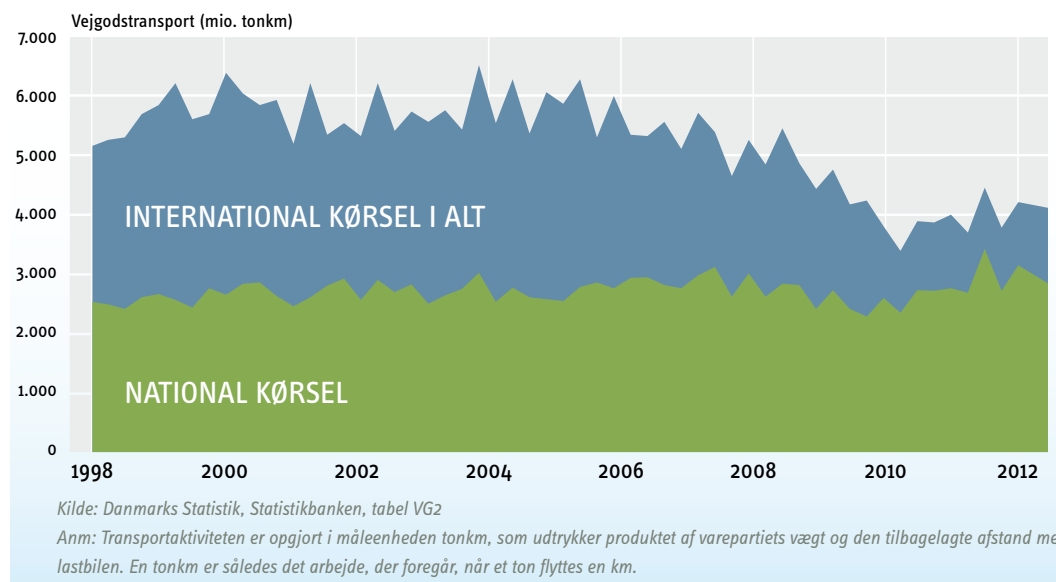


8 http://borsen.dk/nyheder/transport/artikel/1/233840/transportbranchen_flygter_fra_danmark.html

Af de udflagede lastbiler er langt de fleste indregistreret i Tyskland, men også Polen, Luxembourg og Baltikum er populære lande i den sammenhæng. 3F regner med, at Danmark som følge af udflagningen af lastbilerne har mistet 7.500 danske chaufførjobs, der er overtaget af udenlandske kollegaer⁹.

Som det fremgår af figur 8 er det i høj grad eksportkørslen, der har betalt regningen for den øgede konkurrence og finanskrisen. Fra 2004 falder eksportkørslen markant, mens den indenlandske kørsel har ligget relativt stabilt gennem årene med en mindre stigning inden for det sidste års tid. Den store udfordring er imidlertid, at også den indenlandske lastbiltransport er truet af udenlandsk konkurrence.

Figur 7. Nationalt og internationalt vejgodstransport (millioner ton/km, 1998-2011)



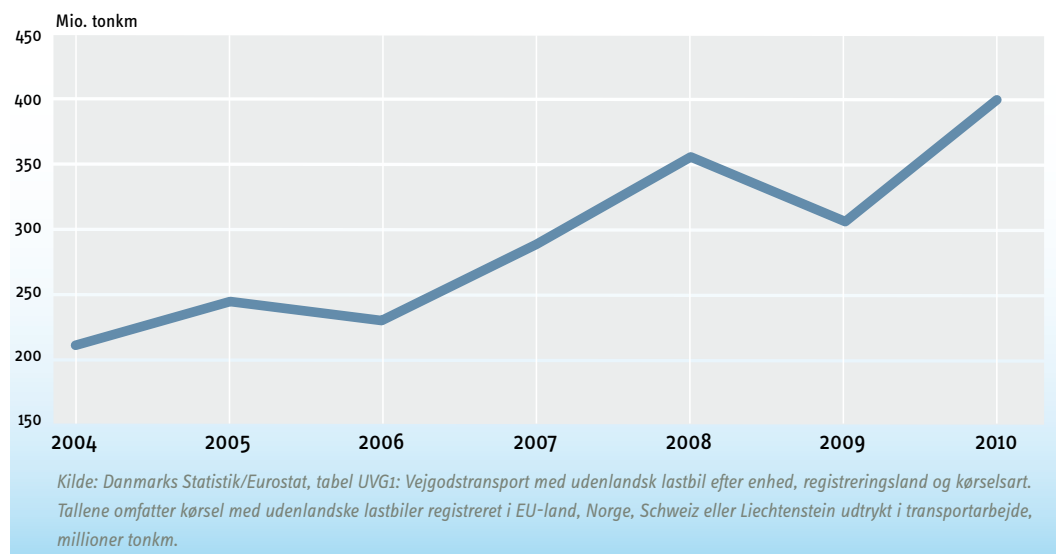
Øget cabotagekørsel i Danmark

Siden de østeuropæiske lande i 2010 fik adgang til at køre cabotagekørsel i resten af EU, er cabotagekørselens omfang steget i Danmark. Cabotagekørslen i Danmark udgør ifølge tal fra Danmarks Statistik godt 4 procent af den nationale godstransport i Danmark. Selvom andelen er beskeden, er der alligevel tale om næsten en seksdobling af mængden fra 38 millioner tonkm i 1999 til 262,4 millioner tonkm i 2007.

Imidlertid er de fire procent behæftet med usikkerhed og underindberetning. Det skyldes, at datamaterialet om cabotagekørsel i Danmark alene bygger på indberetninger til Eurostat fra de respektive lande selv og ikke fra egentlige kørselsdata. For eksempel findes der ikke data fra Bulgarien og Kroatien. Desuden opfanger statistikken ikke de tilfælde, hvor et udenlandsk indregistreret firma med omfangsrig cabotagekørsel i Danmark – af indlysende grunde – undlader at rapportere fyldestgørende.

Der er især sket en stor stigning fra 2006 til 2007 på hele 26,3 procent. I 2010 var cabotagekørslen – midt i en økonomisk krise – steget til 403 millioner tonkm, hvilket fremgår af figur 7.

Figur 8. Cabotagekørsel i Danmark



KAPITEL 5: BRANCHENS BETYDNING FOR DANMARK

Lastbilernes betydning for Danmark er stor. Ikke bare når man måler i antal arbejdspladser eller i økonomiske bidrag til vores fælles økonomi. Faktisk er et velfungerende vejgodserhverv en forudsætning for vækst og økonomisk udvikling. Alligevel risikerer erhvervet en afvikling, som vil koste dyrt for de offentlige kasser.

Lastbiltransport beskæftigede sidste år 28.534 danskere. Det svarer til, at en ud af hundrede beskæftigede i Danmark arbejder med lastbiltransport¹⁰. Her til kommer personer beskæftiget i erhverv, der lever af at levere til erhvervet. Det drejer sig især om personer ansat inden for lager, pakhus, godshåndtering, spedition samt reparation af køretøjer. Samlet set beskæftigede branchen i 2010 knap 38.000 personer, hvilket er mere end antallet af indbyggere i en mellemstor provinsby.

Ifølge beregninger foretaget af Copenhagen Economics bidrog branchen og følgeerhverv i 2010 med 22,7 milliarder kroner til Danmarks samlede bruttonationalprodukt (BNP), hvilket svarer til 1,3 procent af BNP¹¹.

Dansk Industri har beregnet, at branchen i løbet af de sidste ti år har tabt næsten 70 procent af sine eksportkørsler – hvilket også fremgår af figur 7 i forrige kapitel – og at man alene de sidste fire år har tabt eksportkørsel svarende til en værdi af syv milliarder kroner¹².

Men vejgodserhvervets værdi for det danske samfund kan ikke gøres op alene i en procent af BNP. Der findes næppe særligt mange andre erhverv, der har lige så stor betydning for det resterende erhvervsliv som vejgodserhvervet. Det er lastbiler, der er livsnerven mellem virksomheder¹³. De leverer råvarer, halvfabrikata og transporterer mange af de færdige produkter ud til slutkunder i Danmark og på vores nærmeste eksportmarkeder. De kører fødevarer og andre produkter ud til butikker over hele landet.

Og der er ingen alternativer. Lastbilerne har en fleksibilitet og præcision, som sø- og jernbanetransport ikke kan konkurrere med.

Et velfungerende vejgodserhverv er et centralt rammevilkår for vækst i Danmark. På den ene side er erhvervet en forudsætning for den generelle økonomiske udvikling i Danmark. Og på den anden side er erhvervet påvirket af udviklingen i de økonomiske konjunkturer i Danmark såvel som – i faldende grad – vores nære eksportmarkeder.

¹⁰ Danmarks Statistik, Statistikbanken, tabel RAS9

¹¹ Copenhagen Economics: "Dansk Vejgodstransport – Et nøgleerhverv under pres", januar 2010

¹² Artikel "Danske vognmænd er under massivt pres", på business.dk den 30. maj 2010

¹³ Økonomi- og Erhvervsministeriet, Transport- og Energiministeriet: "Analyserapport om vejtransportbranchen", april 2007, s. 12.

Scenarier for udviklingen

Det danske vejgodserhverv har været præget af massiv tilbagegang i løbet af de sidste knap ti år. Det har indtil nu i særdeleshed ramt udenrigskørslen. Lastbilkørslen i Danmark har naturligvis mærket finanskrisen, men er ikke i samme grad som eksportkørslen påvirket. Endnu. For med væksten i cabotage- og piratkørsel samt en truende totalliberalisering af cabotagekørsel i hele Europa¹⁴, vil det hurtigt gå vores indenrigskørsel på samme måde som udenrigskørslen.

Copenhagen Economics har i deres rapport¹⁵ opstillet forskellige scenarier for, hvordan konsekvenserne af en fortsat tilbagegang vil være:

Status quo scenariet

I dette scenarie fastholdes antallet af arbejdspladser i branchen. De seneste års tab af job stopper og fremgangen i branchen opvejer de skadelige virkninger af cabotage- og piratkørsel.

Fremskrivningsscenarie

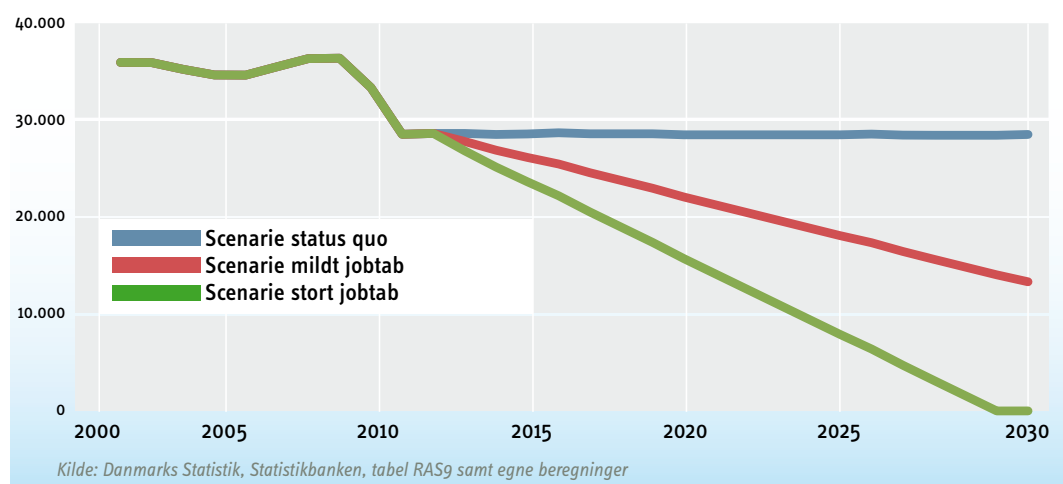
Tabet af danske chaufførjob fortsætter med nogenlunde samme tempo som perioden 2001-2011. Det indebærer 800 færre stillinger om året. I dette scenarie vil en stadig mindre del af jobtabbet være på grund af faldende eksportkørsel og en stigende del vil være forårsaget af cabotage- og piratkørsel.

Worst case scenariet

I det første scenarie vil jobtabet accelerere, idet branchen fortsat vil tabe stillinger indenfor eksportkørsel, men også vil tabe stadig flere stillinger til cabotagekørsel. I scenariet vil jobtabet derfor være cirka 1.600 personer om året.

Det sidste scenarie er desværre ikke urealistisk. Man kan for eksempel konstatere, at branchen mistede over 4.600 arbejdspladser alene fra 2009 til 2010. Faktisk kan det sagtens gå værre. For gennemføres den fulde liberalisering fra 2014 kan udviklingen gå meget stærkt. I den situation er det ikke urealistisk, at vi taber næsten alle vores danske arbejdspladser på få år.

Figur 9. Tre scenarier for beskæftigelsesudviklingen indenfor vejgodstransport



14 <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/197&format=HTML&aged=0&language=DA&guiLanguage=en>

15 Copenhagen Economics: "Dansk Vejgodstransport – Et nøgleerhverv under pres", januar 2010

Betydelige økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af de to sidste scenarier vil være omfattende. I 2020 vil scenarie 2 (fremskrivningsscenariet) med et årligt tab på 800 beskæftigede medføre en samlet nedgang med 7.200 personer. Og i worst case scenariet vil et fald på 1.600 personer om året medføre et tab af 14.000 danske arbejdspladser.

Spørgsmålet er, hvor stort det økonomiske tab for Danmark bliver i de forskellige scenarier. De menneskelige konsekvenser for chauffører og familie kan svært gøres op. Til gengæld kan man sætte tal på, hvor meget den danske stat mister i indtægt som konsekvens af udviklingen.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har kigget på, hvad det koster staten, når en enkelt chauffør mister jobbet. Det fremgår af nedenstående boks.

For hver chauffør, der går ledig i et år, taber staten altså 266.000 kroner. Dette tal dækker alene statens umiddelbare tab i form af mindre skatteindtægter og udgifter til dagpenge. Tallet dækker ikke samfundets udgifter til aktivering, omskoling og efteruddannelse. Det dækker ikke ekstra udgifter til andre sociale ydelser som fx boligydelse. Det dækker ikke de mistede indtægter, der opstår, når hundredvis af små vognmandsvirksomheder drejer nøglen om. Det dækker heller ikke tabet af indkomst i følgeerhverv inden for logistik, spedition og ikke mindst reparation og vedligeholdelse af lastbiler. Alt sammen opgaver, der også vil flytte ud af landet.

Udgiften pr. ledig bliver naturligvis mindre, hvis chaufføren finder et nyt arbejde. Men som det fremgår af interviewet med Henning Jørgensen fra Aalborg Universitet, så har chauffører ikke nemt ved at finde nyt arbejde. De skal omskoles eller have helt ny uddannelse. Mange arbejdsløse chauffører er derfor ramt af langtidsledighed.

Muligheden for hurtigt at finde nyt arbejde bliver sværere, hvis antallet af chaufførjobs fortsætter med at falde. For når arbejdsløse ikke kan finde nyt job som chauffør, skal der endnu mere omskoling og efteruddannelse til. Og lige nu er muligheden for at finde beskæftigelse inden for branchen yderligere besværliggjort af finanskrise og høj ledighed på hele arbejdsmarkedet.

Tager man udgangspunkt i den udvikling, som har været de sidste 10 år, så vil Danmark tabe cirka 800 jobs om året. Hvis de ikke får nyt job, så giver det alene en ekstra udgift på 212 millioner kroner om året. Et tab på 4.600 chauffører, som mellem 2009 og 2010, koster samfundet 1,2 milliard kroner på et år. Og skulle udviklingen i 2020 resultere i, at 14.000 chauffører til den tid er ledige, vil det koste samfundet 3,7 milliarder kroner alene i tab af skatteindtægter og udgifter til dagpenge. Hertil kommer udgifter til aktivering, omskoling og efteruddannelse samt en række andre sociale ydelser.

Offentlig provenuvirkning af afskedigelser blandt chauffører

AE har for 3F Transport beregnet de umiddelbare effekter på det offentlige provenu hver gang en fuldtidsbeskæftiget chauffør mister arbejdet. Konsekvenserne for det offentlige provenu afhænger af, hvad der efterfølgende sker med vedkommende, og derfor bygger beregningen på tre forskellige scenarier: at chaufføren går ledig, at chaufføren finder nyt arbejde til samme løn, og at chaufføren finder nyt arbejde til lavere løn.

Tabel 1 viser de umiddelbare offentlige provenuvirkninger ved de tre forskellige scenarier.

En fuldtidsbeskæftiget chauffør med en typisk årsløn 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 medtaget.

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

Hvis chaufføren finder ny 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).

Beregningerne er foretaget ved hjælp af Finansministeriets Familietypemodell, der håndterer skatte- og overførselsberegninger for forskellige familietyper. Lønniveauet, der er brugt i beregningerne er udtrukket vha. Danmarks Statistiks E-indkomstregister som den typiske løn for personer, der arbejdede fuldtid i 2010 inden for branchen "Vejgodstransport" og som havde en arbejdsfunktion inden for "Last- og tankbilschauffører". Lønningerne er fremskrevet til 2012-niveau med LO's lønskøn.

Tabel 1. Umiddelbar provenuvirkning når en fuldtidsansat chauffør mister arbejdet

	Fuldtidsbeskæftiget chauffør v. typisk branche-løn	Efter jobbet er mistet (ledig el. nyt arbejde)	Samlet umiddelbar offentlig provenueffekt
	Kr.	Kr.	Kr.
A) Bliver ledig	117.100	-148.900	-266.000
B) Finder nyt job til samme løn	117.100	117.100	-
C) Finder nyt job til 10 pct. lavere løn	117.100	102.900	-14.100

Anm: Tabellen viser provenuvirkningen på de offentlige finanser ved at en fuldtidsbeskæftiget chauffør mister arbejdet. Der ses kun på de direkte effekter, og kun udgifter til dagpenge er medtaget (fx er boligstøtte og børnepenge ikke medtaget). Den typiske (median-) løn er brugt som før-lønniveau, og lønnen er trukket ud fra Danmarks Statistiks E-indkomstregister som lønnen for fuldtidsansatte, der arbejder inden for "Vejgodstransport" og har en jobfunktion som "Last- eller tankbilschauffør" i 2010. Lønnen er fremskrevet til 2012-niveau med LO's maj-lønskøn. Før-lønniveauet er på 339.100 kr. årligt (incl. ATP og personalegoder). I skatteindbetalingen indgår både AM-bidrag og indkomstskat.
Kilde: AE på baggrund af Danmarks Statistiks registerdata (2010) samt Finansministeriets Familietypemodell (vers. januar 2012).

Forsker: udviklingen fører til social dumping

Interview med Henning Jørgensen, Professor, Aalborg Universitet



Hvad er konsekvenserne for Danmark af cabotage-kørsel?

"Der er tre overordnede konsekvenser. Det første er faldet i arbejdsstyrken, det andet er et nedadgående pres på løn og arbejdsvilkår for chaufførerne, fordi de skal konkurrere på nogle ulige vilkår. Det tredje og sidste er, at der bliver snydt og bedraget og reglerne omgås systematisk. Det er således også et myndighedsproblem.

At reglerne omgås er direkte konkurrenceforvridende og fører til social dumping. Det er at presse både lønninger og arbejdsvilkår nedad. Men heldigvis er det noget som EU vil holde øje med – og det er også et område, der er stort behov for at holde øje med".

Hvad bliver senariet af en fuld liberalisering, som EU's hvidbog lægger op til?

"Der bliver en langt større gråzone end der er i dag. Og reglerne vil blive omgået i stigende omfang. Det er ikke den vej, man skal gå. Der skal i stedet være langt mere kontrol med om værtslandenes regler overholdes. Alt, hvad der udføres i værtslandet, skal ske på værtslandets præmisser, og det sker ikke altid i dag. Der er meget uensartede regler i de forskellige EU-lande i dag. Og det er den uensartede praksis, som EU skal holde øje med.

Det er et politisk anliggende. Der var cabotage-kørslen faktisk et anliggende, der skulle have været til diskussion på de trepartsforhandlinger, som nu er brudt sammen".

Har chauffører let ved at omstille sig og finde andre jobs?

"Der er faktisk mange af de chauffører, der er blevet ramt af ledighed. Omkring 40 procent ender i langtidsledighed. Det skyldes, at de typisk skal igennem omskoling for at få et andet job. Enten kommer de i virksomhedspraktik eller så skal de i gang med en egentlig omskoling. Uddannelsesområdet er blevet beskåret væsentlig de seneste år, og derfor er det langt færre, der reelt får et uddannelses tilbud. Endelig kræver det stor motivation hos den enkelte at skulle i gang med en omskoling. En motivation, der ikke altid er tilstede.

KAPITEL 6: International modstand imod liberalisering

Planen om en øget liberalisering af reglerne om cabotagekørsel møder massiv modstand overalt i Europa. Den systematiske løndumping har samlet fagforeningerne i Den europæiske Transportarbejderfederation, ETF, der skarpt advarer mod de negative konsekvenser for chauffører. Også de nordiske vognmænd står bag international protest.

EU-Kommissionens planer om yderligere liberalisering af reglerne for cabotagekørsel møder massiv modstand fra fagforeningerne i Den europæiske Transportarbejderfederation. Siden liberaliseringen af den internationale vejtransport i 1992 er chaufførjobbene i en lang række lande overtaget af dårligt lønnet, udenlandsk arbejdskraft – fortrinsvis fra Østeuropa. Alligevel bakker også fagforeninger i de østeuropæiske lande op om ETF's skarpe modstand mod fortsat liberalisering af den internationale vejtransport.

Blandt vognmændene samler modstanderne sig tilsvarende. Nordic Logistics Association (NLA), der repræsenterer 15.000 transportvirksomheder i Norden, har anmodet de nordiske transportministre om, at man giver transporterhvervet en "time-out" i seks måneder på cabotagekørsel. En anmodning, som 6.000 finske transportvirksomheder bakker op om.

"Time-out'en skal bruges til at udvikle præcise regler, der sikrer, at cabotage kun sker midlertidigt. NLA's forslag er: Gør de 7 dage til en karenperiode, så der højst må udføres 3 cabotage-ture per uge, i stedet for hver gang man krydser grænsen. Time-out'en omfatter kun cabotagekørsel og ikke internationale transporter til/fra eller igennem Danmark," skriver Dansk Transport og Logistik i en meddelelse¹⁶.

Ifølge ETF har udviklingen i Frankrig betydet, at næsten al international kørsel i dag bliver foretaget af ikke-franske chauffører, og det på trods af, at Frankrig administrerer EU-reglerne strammere end de fleste, og efter "fransk opskrift" med en stærkere indsats mod lovovertrædelser og højere bødestrafte.

ETF peger på, at EU-forordningen, der skulle tydeliggøre reglerne om cabotagekørsel, i stedet for at understrege cabotagens "midlertidige" og "ikke-systematiske" adfærd, bevirker det stik modsatte. Syv-dages reglen bliver i praksis afskaffet, når man ved at krydse grænsen med et nyt internationalt læs får adgang til tre nye cabotage-kørsler.

¹⁶ DTLs cabotageforslag: www.dtl.eu

ETF kræver, at Europa-kommissionen i stedet¹⁷

- Sikrer, at medlemslandene gennemfører og kontrollerer cabotage i overensstemmelse med forordningens ordlyd om den "midlertidige og ikke vedvarende" karakter.
- Sikrer, at udstationeringsdirektivet for lønmodtagere også gælder i forbindelse med cabotage.
- Sikrer, at EU's medlemslande sørger for, at de internationale operatører opfylder deres skattemæssige forpligtelser i de lande, hvor de kører cabotage.
- Sikrer, at den grænseoverskridende transport ikke fører til unfair konkurrence og social dumping.

Blandt de nordiske vognmænd er holdningen til cabotage tilsvarende klar: Det kan aldrig have været hensigten, at de nye cabotageregler skulle medføre, at et helt nationalt erhverv forsvinder. Cabotage er en undtagelse til reglen om at etablere sig. På den måde har de nye regler for cabotage allerede tilladt mere fleksibilitet end tidligere. Men at bruge cabotage-reglerne til ad bagvejen at fjerne enhver form for krav om etablering eller national kontrol er at nedbryde det indre marked for vejtransport, som man allerede har opbygget¹⁸.

NLA ønsker en fair konkurrence på lige vilkår for alle vognmænd i EU. Med lige vilkår menes udligning af forskellene, hvad angår sociale forhold, sanktioner og kontrol, anvendelse, implementering og fortolkning af lovgivning, skatter og afgifter, finansielle incitamenter mv.

Reglerne håndhæves forskelligt i de enkelte EU lande

EU-landene burde fortolke og håndhæve reglerne om cabotagekørsel ens. Men i praksis er der fortsat stor forskel på, hvor de enkelte medlemslande håndterer cabotage.

EU's forordning 1072/2009, der beskriver reglerne for cabotagekørsel, erstattede den tidligere EU-forordning EØF 3118/93, der havde en mere uklar definition af cabotagekørsel, og som derfor blev fortolket vidt forskelligt i de enkelte lande.

Men heller ikke forordningen fra 2009 er uden udfordringer. Der er fortsat en række fortolkninger af reglerne, som endnu ikke er afklaret i EU. Det gælder blandt andet den helt centrale definition af, hvad "en tur er" samt spørgsmålet om, hvilken form for dokumentation af cabotage-turene, der skal være i lastbilen. Disse uklarheder var også en af årsagerne til, at det tog Trafikstyrelsen næsten et år at færdiggøre deres vejledning.

Selv om Trafikstyrelsens vejledning sikrer en mere effektiv og korrekt kontrol i Danmark, er der ingen garanti for, at reglerne fortolkes på samme vis i andre EU-lande.

Der eksisterer ganske vist ikke en samlet evaluering af, hvordan landene fortolker endsige håndhæver regelsættet om cabotage. Meget tyder imidlertid på, at de enkelte lande – på trods af forordninger og vejledninger – fortsat fortolker cabotagekørsel vidt forskelligt.

17 White paper for transport, Position by the ETF Road Transport Section

18 <http://www.dtl.eu/Nyheder/Nyhedsarkiv/2012/juni/20062012EU-vismaend%20udsender%20rapport%20om%20marksadgang.asp>

Den vismandsrapport¹⁹, der i juni 2012 blev udarbejdet på foranledning af EU-kommissionen, som forberedelse på liberaliseringen af vejtransportområdet, peger flere gange på "visse bemærkelsesværdige forskelle" i den enkelte landes håndtering af EU's retningslinjer.

Og Dansk Industri gør i sin status²⁰ i marts 2012 over cabotage-reglerne det klart, at der fortsat er vanskeligheder med fortolkningen af EU-reglerne. Det giver sig ofte udslag i "mange misforståelser omkring kørsel med udenlandske lastbiler i Danmark"

Det er DI Transports vurdering, at vi fortsat ser eksempler og bødeforlæg, hvor der er uklarhed om bl.a. tur-begrebet. Derfor vil DI Transport rejse disse eksempler over for Trafikstyrelsen i forbindelse med en kommende evaluering af vejledningen for at gøre kontrollen mere effektiv og korrekt, og for at transportbranchen ved, hvilke regler de har at rette sig efter.

Den usikkerhed om fortolkningen af EU-reglerne, som hersker i Trafikstyrelsen, giver naturligvis anledning til en tilsvarende fortolkningsfrihed i de øvrige EU-lande.

Eksempelvis har Frankrig indført en langt mere restriktiv håndhævelse af loven²¹. Der skriver man i vejledningen til kontrolmyndighederne, at cabotage kun accepteres midlertidigt, og man kontrollerer, at hovedindtægten kommer fra den "reelle" internationale kørsel. For at sætte alvor bag ordene har franskmændene indført gigantbøder på op til 15.000 euro svarende til 112.000 kroner for overtrædelse af cabotage-reglerne.

Danmark har for nylig hævet bøderne for overtrædelse af godskørselsloven fra et minimum på 4.000 kroner i dag til et minimum på 10.000 kroner for de alvorligste overtrædelser. Ved grove overtrædelser bliver bøden på 25.000 kroner.

I Norge skriver myndighederne specifikt, at cabotagen kun kan udnyttes midlertidigt og forlanger dokumentation for hver eneste cabotagetur²².

Suppleret af informationer fra ETF og NLA kan det konstateres:

- At EU-forordningen vedrørende cabotagekørsel fortolkes og administreres forskelligt i de respektive lande.
- At der fortsat mangler en ensartet opfattelse af, hvad "en cabotagetur" er.
- At der mangler fortolkning og definition af, hvornår cabotage er ulovlig, hvis det udføres løbende og permanent i en medlemsstat.

19 Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, June 2012

20 <http://transport.di.dk/SiteCollectionDocuments/Status%20p%C3%A5%20cabotagereglerne.pdf>

21 Freight cabotage transport "the French regulation", Ministry of Ecology, Sustainable Development, Transport and Housing.

22 Rundskriv nr. 2/2011 fra Det Kongelige Samferdselsdepartement.

KAPITEL 7: KONKLUSIONER

Formålet med denne rapport er at give et indblik i de vilkår, som vognmandsbranchen står overfor. Kort fortalt er det historien om en branche, som på små ti år har mistet stort set hele eksportkørslen. Og som nu bliver udfordret på hjemmebanen af cabotage-kørsel og af en fuldstændig liberalisering af al lastbiltransport.

Det er vigtigt at understrege, at cabotage-kørsel er fornuftigt i sin tiltænkte form, men skidt i sin misbrugte form. EU's regler indebærer, at en lastbil fra et andet EU-land har ret til at køre tre ture i Danmark inden for syv dage efter aflæsning af det internationale læs.

Problemet opstår, fordi Danmark tolker reglerne sådan, at man kan køre udføre tre nye cabotagetransporter efter at have krydset grænsen med et nyt internationalt læs også selvom der ikke er gået syv dage siden sidst, man fik ret til at udføre cabotagekørsel. Og det er naturligvis et problem, særligt i et lille land som Danmark, hvor der aldrig er langt til nærmeste landegrænse. Samtidig er det naturligvis også et problem at reglerne direkte overtrædes.

Men det er ikke kun et problem for branchen. Det er et problem for hele det danske samfund. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har beregnet, at hver chauffør, der går ledig i et år, koster samfundet 266.000 kr. alene i udgifter til dagpenge og i tabt skatteindtægt. Fortsætter den udvikling, som vi har været vidne til de sidste ti år, vil det danske samfund kunne tabe op imod 3,7 milliarder kroner årligt.

Derfor har 3F Transport sammen med Dansk Transport og Logistik formuleret to krav til politikerne, der kan standse den uheldige udvikling. For det første bør Danmark fortolke EU's cabotage-regler, så reglen om tre ture på syv dage betyder, at man ikke kan få tre nye ture ved at krydse grænsen med et nyt international læs. For det andet bør Danmark allerede nu melde klart ud, at vi er imod en fuldstændig liberalisering af transportmarkeder om 18 måneder.

Cabotagekørsel i Danmark
– En rapport om et samfundsproblem
August 2012

Udarbejdet af
Advice A/S
Gammel Kongevej 3E
1610 København V

Redaktør
Martin Vith Ankerstjerne

Rapporten er finansieret af DTL Fonden og 3F Transport

