

Betænkning afgivet af Beskæftigelsesudvalget den [2. juni 2020]

## 2. udkast (indstillinger og betækningsbidrag)

til

### **Betænkning**

over

## Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.

(Fastlæggelse af et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport)

[af beskæftigelsesministeren (Peter Hummelgaard)]

### 1. Ændringsforslag

Beskæftigelsesministeren har fremsat 3 ændringsforslag til lovforslaget.

### 2. Indstillinger

[Et *flertal* i udvalget (S, V, DF, RV, SF, EL og ALT) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (KF, NB og LA) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for de af ministeren stillede ændringsforslag.]

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betækningsafgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

### 3. Politiske bemærkninger

#### *Enhedslisten*

Dette lovforslag repræsenterer det hidtil største skridt i kampen mod social dumping i landevejstransporten. Enhedslisten stemmer med glæde for det, og betragter det som resultatet af en årelang indsats fra ikke mindst 3F's side, ligesom vognmandsorganisationen DTL har ydet et meget stort bidrag. Som parti har EL befundet sig i forreste række i kampen mod social dumping på landevejen, lige siden EU i

2009 gjorde det muligt at benytte billige østeuropæiske chauffører til national transport i Danmark i form af cabotagekørsel og kombineret transport. Social dumping på landevejen er nemlig først og fremmest skabt af EU af hensyn til det Indre Marked. Med forordningerne om cabotagekørsel (og kombineret transport) blev det muligt for et vognmandsfirma fra et hvilket som helst EU-land at gennemføre national gods- og bustransport i f.eks. Danmark – til hjemlandets lønninger, dvs. f.eks. rumænske, bulgarske og polske lønninger.

Store danske vognmandsfirmaer var ikke sene til at udnytte den nye mulighed for adgang til billig arbejdskraft, og udflagede derfor store dele af deres lastbilflåder til nyoprettede selskaber i Østeuropa. Danske chauffører (og vognmænd) kan naturligvis ikke konkurrere med lønninger på 40-70 kr./timen, og da slet ikke med filippinere, der via lempelige arbejdsmarkedsregler i Polen, pludselig kunne befinde sig i lastbiler på danske landeveje til 20 kr./timen! Løn-, arbejds- og indkvarteringsforhold i Padborg for disse er i øvrigt den direkte anledning til, at dette lovforslag er fremsat.

Lovforslaget retter sig således mod at sikre, at udenlandske chauffører aflønnes på lige fod med danske chauffører, når de kører national transport i Danmark via cabotagekørsel og kombineret transport. Lovforslaget er derfor et godt værn mod undergravning af de danske chaufføroverenskomster og lønniveauet heri, og dermed også et værn mod den unfair konkurrence, som danske vognmænd udsættes for, når de driver vognmandsforretning efter danske forhold.

Af hensyn til EU's Indre Marked og ikke-diskriminationsreglerne er bestemmelserne i lovforslaget også gældende for danske chauffører. Det har derfor været nødvendigt at finde det overenskomstmæssige niveau for chaufførlønninger i Danmark. Det har under de politiske forhandlinger og selve udvalgsbehandlingen (jf. de mange spørgsmål fra K og NB) ført til et beskæmmende borgerligt stormløb mod den danske overenskomstmåde, da man – især KF og NB – ikke vil anerkende, at overenskomsterne indgået mellem 3F og DI/ATL/DTL, som vel dækker 85-90 pct. af hele branchen, alene er de retningsgivende. I stedet har man plæderet for, at såkaldte gule overenskomster indgået af KRIFA/Det Faglige Hus og KA/ITD skulle have samme status, som overenskomsterne indgået af 3F og DI/ATL/DTL. EL udtrykker sin klare afstandtagen fra de holdninger, der nærmest lægger den altdominerende organisation på chaufførsiden, 3F, for had og kræver 3F's monopol brudt. 3F har opnået sine resultater gennem godt fagforeningsarbejde, og er derfor anerkendt af samtlige betydende arbejdsgiverorganisationer.

Organisationsforholdene på arbejdsmarkedet er som bekendt ikke noget, de politiske partier skal blande sig i. De borgerlige partier – især KF og NB – har under lovbehandlingen demonstreret, at de ikke respekterer den danske arbejdsmarkedsmodel, hvis den kommer i vejen for deres ideologiske og politiske holdninger.

Altafgørende for, om lovforslaget slår igennem i virkeligheden, er, at der følges op med øget kontrol. Dette er også en del af lovforslaget, og det retter op på mange års mangelfuld indsats, idet der ikke har været afsat tilstrækkelige midler til tungvognspolitets indsats. På finansloven er der – med Enhedslistens aktive støtte – afsat midler til en styrket indsats i 2020 og årene fremover. Enhedslisten bemærker, at det efter al sandsynlighed ikke er nok. Enhedslisten vil derfor fortsat kæmpe for flere midler til en omfattende kontrolindsats.

#### *Nye Borgerlige*

Nye Borgerliges medlemmer af udvalget mener ikke, at den politiske aftale, der har dannet grundlag for lovforslaget, afspejles i lovforslagets indhold.

NB ønsker ordentlige løn- og arbejdsforhold for chauffører, der kører godstransport i Danmark og mener, at der skal være danske lønvilkår for udenlandske chauffører, når de kører cabotage og kombineret transport i Danmark. Det er dog med beklagelse, at partierne konstaterer, at lovforslaget ikke respekterer foreningsfriheden og gældende kollektiv arbejdsret. Den politiske aftales princip om ens kontrol uanset overenskomstmæssige forhold respekteres heller ikke.

NB finder det afgørende, at landsdækkende overenskomster, der er på niveau med 3F's overenskomster, bliver side-stillet og behandlet på samme måde som 3F's overenskomster. Dette fordrer at Færdselsstyrelsen skal behandle og godkende alternative landsdækkende overenskomster på overenskomstmåde og ikke på virksomhedsniveau, hvorefter der kan udarbejdes en positivliste over godkendte overenskomster. Loven er sat til at træde i kraft 1. januar 2021, og det bør inden dette tidspunkt være muligt at sikre, at der kan ske godkendelser af alternative landsdækkende

overenskomster, så godkendelsen ligger klar forud for lovens ikrafttræden. Dette vil give virksomheder en sikkerhed for, at de arbejder inden for lovens rammer, når de har den pågældende overenskomst og sikre, at der kan søges nye/yderligere vognmandstilladelser på baggrund heraf.

#### **4. Ændringsforslag med bemærkninger**

##### Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *beskæftigelsesministeren*, tiltrådt af ◊:

Til § 2

1) Efter nr. 3 indsættes som nye numre:

»01. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 18, stk. 2 og 4« til: »§ 18, stk. 2 og 6«.

02. I § 22 b ændres »påbud i henhold til § 18, stk. 3« til: »anmodning herom i henhold til § 18, stk. 4.«  
[Konsekvensrettelser]

Til § 4

2) I det under nr. 3 foreslåede *kapitel 4 a* indsættes i § 8 f, stk. 1, efter »Efterkommer en:« »udenlandsk«.  
[Sproglig ensretning]

3) I det under nr. 3 foreslåede *kapitel 4 a* ændres i § 8 f, stk. 2, »påbud« til: »anmodning om oplysninger«.  
[Sproglig ensretning]

##### B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Med forslagene foretages to konsekvensrettelser i medfør af lovforslagets § 2, nr. 2, hvor buskørselslovens § 18, stk. 3, nyaffattes som § 18, stk. 4, og hvor den gældende § 18, stk. 4, bliver til § 18, stk. 6.

Til nr. 2 og 3

Med forslagene foretages en sproglig ensretning af § 8 f, stk. 1 og 2, i forhold til resten af udstationeringsloven.

#### **5. Udvalgsarbejdet**

Lovforslaget blev fremsat den 29. april 2020 og var til 1. behandling den 7. maj 2020. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Beskæftigelsesudvalget.

#### *Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter*

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside [www.ft.dk](http://www.ft.dk).

#### *Møder*

Udvalget har behandlet lovforslaget i [4] møder.

*Hørings svar*

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og beskæftigelsesministeren sendte den 20. februar 2020 dette udkast til udvalget, jf. BEU alm. del – 141. Den 29. april 2020 sendte beskæftigelsesministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.

*Bilag*

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 6 bilag på lovforslaget.

*Skriftlige henvendelser*

Udvalget har under udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse om lovforslaget.

*Spørgsmål*

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 34 spørgsmål til beskæftigelsesministeren til skriftlig besvarelse, [som ministeren har besvaret. ]

*Bjørn Brandenburg (S) Bjarne Laustsen (S) Jan Johansen (S) Jens Joel (S) Jeppe Bruus (S) Kasper Sand Kjær (S) fmd.*

*Leif Lahn Jensen (S) Lennart Damsbo-Andersen (S) Samira Nawa (RV) Kathrine Olldag (RV) Karsten Hønge (SF)*

*Halime Oguz (SF) Jette Gottlieb (EL) Victoria Velasquez (EL) Christian Juhl (EL) Torsten Gejl (ALT) Hans Andersen (V)*

*Anne Honoré Østergaard (V) Carsten Kissmeyer (V) Morten Dahlin (V) nfm. Anni Mathiesen (V) Ulla Tørnæs (V)*

*Bent Bøgsted (DF) Jens Henrik Thulesen Dahl (DF) Dennis Flydtkjær (DF) Naser Khader (KF) Birgitte Bergman (KF)*

*Lars Boje Mathiesen (NB) Alex Vanopslagh (LA)*

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	48	Liberal Alliance (LA)	3
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	42	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	16	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	13	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4
Nye Borgerlige (NB)	4		