

Af Kristian Pihl Lorentzen, MF, Trafikordfører (V)

Kortsigtet politik at bekæmpe lovlig cabotage

Regeringen har med transportministeren i spidsen erklæret krig mod lovlig cabotagekørsel med lastbiler. I debatten ligestiller regeringen ofte lovlig cabotagekørsel, jævnfør de fælles EU regler, med begrebet "social dumping". I et anfald af kortsigtet, men populistisk politik, indførte regeringen i efteråret 2013 en række danske særregler. Nogle af dem blev man nødt til at trække tilbage, andre er nu kommet for EU-domstolen. Det er absurd, at Socialdemokraterne beskylder Venstre for at tillade social dumping ved ikke at bekæmpe lovlig cabotage.

Flere arbejdsgrupper og udvalg har undersøgt, om cabotage er social dumping. Ingen konkluderer, at det forholder sig sådan. Som et generelt princip ved international kørsel er chaufføren underlagt de løn- og arbejdsvilkår, der gælder i det land, hvor lastbilen er registreret. Chaufføren på en lastbil med tyske nummerplader aflønnes således efter de løn- og arbejdsvilkår, der gælder i Tyskland.

Det samme gælder, når danske lastbiler kører cabotage i udlandet, eksempelvis i Norge. Derfor kan man fristes til at spørge regeringen, om det også er social dumping, når danske chauffører kører penge hjem fra Norge. Danske chauffører, ansat i en dansk virksomhed, der udfører cabotagekørsel i udlandet vil nemlig typisk være aflønnet efter dansk overenskomst.

Regeringen begrundet sin krig mod lovlig cabotage med en række myter som fx, at der snydes systematisk med cabotage, og at udenlandske lastbiler udkonkurrerer danske lastbiler. Fakta er:

- Ulovlig cabotage er faldende. Vejkontrollen med udenlandske lastbiler stiger, og antallet af overtrædelser falder glædeligvis.
- Kontrollen med cabotage intensiveres. Politiet kontrollerede i 2013 ca. 4.500 udenlandske lastbiler for cabotagekørsel. Det er en stigning på ca. 80 pct. i forhold til 2012.
- I perioden 2008-2012 er vognmandskørsel med danske lastbiler i Danmark steget med ca. 17 pct. I 2012 udgjorde cabotagekørsel 3,1 pct. af markedet i Danmark. Det er et fald på 1,5 procentpoint siden 2010.
- Danske lastbiler kører selv cabotage. I 2012 kørte danske lastbiler mere cabotage i udlandet, end udenlandske lastbiler kørte cabotage i Danmark.

Venstre har en klar politik i forhold til cabotage: 1) Vi vil ikke være med til yderligere liberalisering af EU-reglerne på området, før lønninger i det samlede EU er i bedre balance. Vi er nødt til at værne om danske vognmænd, indtil de nye lande i øst er kommet op i gear. 2) Venstre vil sætte effektivt ind over for ulovlig cabotage og anden form for snyd med fælles regler. Unfair konkurrence ved brud på reglerne er uacceptabelt. Vi har derfor været med til at afsætte 74 mio. kr. årligt i 2014-2017 til en styrket indsats mod social dumping i form af ulovlig cabotage. 3) Som en lille nation er det i stærk dansk interesse at have fælles regler for et grænseoverskridende område

som transport. De små bliver sorteper, hvis der er fri jagt. Derfor er det uklogt at gå dansk enegang med deraf følgende usikkerhed om reglerne og svækkelse af Danmarks indflydelse i Bruxelles på kommende fælles regler. Hvis reglerne skal ændres, bør det ske ved politisk indsats på EU-niveau og ikke ved skadelig dansk enegang. Konklusion: Venstre er enig i behovet for kamp mod ulovlig cabotage. Men vi støtter ikke regeringens tankeløse krig mod lovlige cabotage, der mest af alt minder om kortsigtet valgkampsretorik. Lad os i stedet i samarbejde med transportbranchens aktører formulere en "Transportvision 2025", hvor målet er, at danske vognmænd bevarer en førerposition såvel herhjemme som i resten af EU. Også i denne sag er der behov for klare mål og midler - samt fælles dansk fodslag.