

Udskriftsdato: 24. december 2025

2019/1 BTL 185 (Gældende)

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)

Ministerium: Folketinget

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 stillede ændringsforslag.

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

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betænkningsafgivelsen 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

Venstre, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre

Venstres, Dansk Folkepartis og Radikale Venstres medlemmer af udvalget støtter op om lovforslaget og initiativerne, som skal bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og lige arbejdsvilkår for alle chauffører i Danmark, herunder at der nu opbygges et værn mod, at udenlandske chauffører udfører kørsel på de danske veje under urimelige løn- og arbejdsvilkår. V, DF og RV er tilfredse med, at det nu vil være muligt at få godkendt overenskomster, som ikke er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og efterfølgende få deres navn på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Partierne ser positivt på, at der i lovforslaget lægges op til en øget kontrol af, hvorvidt udenlandske virksomheder overholder lønkravene og anmeldelsespligten, når de udfører kørsler på de danske veje. I den forbindelse er det for V, DF og RV helt afgørende, at de danske vognmænd vil opleve samme kontrol uanset overenskomst, så vi i kampen mod løndumping bevarer den fulde respekt for foreningsfriheden og gældende kollektiv arbejdsret.

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 kan 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 ikkediskriminationsreglerne 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 overenskomstmønster, 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 tungvognspolitiets 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.

Det Konservative Folkeparti

Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget mener ikke, at den politiske aftale, der blev lavet tilbage i januar og har dannet grundlag for lovforslaget, afspejles i lovforslagets indhold.

KF ønsker naturligvis retfærdige og ordentlige løn- og arbejdsforhold for chauffører, der kører gods-transport i Danmark, og mener, at der skal være danske lønvilkår for udenlandske chauffører, når de kører cabotage og kombineret transport i Danmark, så i udgangspunktet er KF enige i lovforslagets intentioner.

KF mener dog ikke, at det er rimeligt, at store dele af branchen skal leve med fortsat uklarhed over, hvordan vurderingen af alternative overenskomster vil ske. Den politiske aftale, der ligger til grund for lovændringen, tilkendegiver tydeligt, at »aftalen skal gennemføres i fuld respekt for foreningsfriheden«.

Denne respekt kniber det med i lovforslaget og bemærkningerne dertil, da lovforslaget

a) ikke tilkendegiver vilje til, at Færdselsstyrelsen kan påbegynde vurdering af alternative overenskomster, inden loven træder i kraft,

b) ikke redegør for, hvordan godkendelsesproceduren vil være for alternative overenskomster, og
c) ikke skelner mellem en overordnet vurdering af alternative overenskomster i Færdselsstyrelsen (og overenskomstnævnet) og godkendelse gennem stikprøver og målrettet kontrol, men tværtimod forudsætter, at alternative overenskomster også skal godkendes gennem stikprøver hos virksomhederne.

Da proceduren for vurdering af alternative overenskomster ikke er tydeliggjort og ministeren har fastholdt, at Færdselsstyrelsen og overenskomstnævnet ikke kan godkende en alternativ overenskomst uafhængigt af Færdselsstyrelsens målrettede tilsyn og stikprøvekontrol, vil lovforslaget reelt medføre en massiv forskelsbehandling af danske virksomheder. Dette strider mod den politiske aftale.

Ministerens påstand om, at der mangler lovhjemmel til at påbegynde arbejdet med vurdering af alternative overenskomster inden den 1. januar, strider imod princippet om, at Færdselsstyrelsen altid har pligt til at handle på, hvad de ved der kommer af lovgivning. Der er således intet til hinder for, at Færdselsstyrelsen kan foretage vurderinger i tidsrummet mellem lovens vedtagelse og lovens ikrafttrædelse. Hvis ministerens påstand skulle stå til troende, ville Færdselsstyrelsen også være afskåret fra at forberede stikprøvekontrol og det målrettede tilsyn, som ministeren bekræfter vil blive påbegyndt, inden loven træder i kraft.

Godkendelse af alternative overenskomster bør gælde hele overenskomstperioden

Ministeren har i sine svar til Folketinget redegjort for, at alternative overenskomster skal godkendes af Færdselsstyrelsen, og at parterne bag disse alternative overenskomster løbende skal orientere Færdselsstyrelsen, når overenskomsten fornyes – helt i tråd med den politiske aftale.

Det er imidlertid stærkt problematisk, at parterne bag alternative overenskomster alligevel risikerer, at en godkendt overenskomst pludselig kan blive underkendt. Det kan ske i det tilfælde, hvor den mest repræsentative overenskomst ved en fornyelse forrykker omkostningsniveauet markant. Her vil Færdselsstyrelsen ifølge svaret fra ministeren kunne »yde en proaktiv indsats« og vurdere om fornyelsen har betydning for øvrige overenskomster, jf. ministerens svar på spørgsmål 7H.

Såfremt dette står til troende, vil det være et helt urimeligt indgreb i aftalefriheden og dermed gribe ind i den foreningsfrihed, som ifølge den politiske aftale skulle respekteres ved udformning af dette lovforslag. Konsekvensen er, at parterne bag alternative overenskomster kan blive tvunget til at gennemføre ny forhandling midt i overenskomstperioden. Det er helt uhørt, at lovforslaget på denne måde giver hjemmel til, at offentlige myndigheder kan gribe ind i en gældende aftale midt i overenskomstperioden. Det strider i øvrigt også imod indholdet i den politiske aftale, som ligger til grund for lovforslaget, og som netop fastslår og respekterer, at der er tale om en dynamisk model, hvor overenskomster ændrer sig over tid.

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 sidestillet og behandlet på samme måde som 3F's overenskomster. Dette fordrer, at Færdselsstyrelsen skal behandle og godkende alternative landsdækkende overenskomster på overenskomstniveau og ikke på virksomhedsniveau, hvorefter der kan udarbejdes en positivliste over godkendte overenskomster. Loven er sat til at træde i kraft den 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

Ændringsforslag

Af beskæftigelsesministeren, tiltrådt af udvalget:

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]

Bemærkninger

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.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høringssvar

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 – bilag 141. Den 29. april 2020 sendte beskæftigelsesministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt 7 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 Brandenborg (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) nfmd. Anni Matthiesen (V)
Ulla Tørnæs (V) Bent Bøgsted (DF) Jens Henrik Thulesen Dahl (DF) Dennis Flydtkjær (DF)
Naser Khader (KF) Niels Flemming Hansen (KF) Mette Thiesen (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		