

# Dansk Folkeparti går til kamp mod social dumping

## Udspil i forbindelse med Europa-Parlament- og folketingsvalg

1. Stop for udstationering: Der skal ikke gælde særlige regler for udstationering: alle, der arbejder i et andet medlemsland, skal gøre det på danske løn og arbejdsvilkår. Det gælder også pension og lokalaftaler.
2. Stop for cabotagekørsel: Al indenlandsk transport skal foretages på danske løn- og arbejdsvilkår.
3. Imødegåelse af social dumping skal stå over den frie etableringsret og den fri bevægelighed for tjenesteydelser. Så man ikke kan omgå nationale løn og arbejdsvilkår med sindrige selskab konstruktioner.
4. Stop for arbejdskraftens fri bevægelighed: Den frie bevægelighed suspenderes, så al arbejdskraft indvandring skal foretages efter de principper, som Folketinget fastsætter. Arbejdskraftens frie bevægelighed skal først gælde, når et medlemsland kommer indenfor 15 procentpoint af medianindkomsten i EU.
5. Manipulation med takografen ved hjælp af magneter, for at forhindre kontrol med overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, skal umiddelbart medføre en klækkelig bøde, tilbageholdelse af hele vogntoget, samt ubetinget frakendelse af retten til at føre lastbil i Danmark i en periode på ikke under 3 år. Fremover skal det være muligt for de danske myndigheder at "klampe" (tilbageholde) hele vogntoget – ikke kun den trækkende enhed. Godset vil kunne frigives, hvis der af enten transportør eller tredjemand stilles kaution for betaling af bøden.



6. Samtlige udenlandske chauffører, der vil køre i Danmark, skal RUT-registrere sig i Danmark fra første dag.
7. Samtlige udenlandske chauffører, der vil køre i Danmark, skal i umiddelbar forbindelse med deres RUT-registrering oplyse registreringsnummeret på det køretøj, som de kører, så det kan kontrolleres om der er betalt vejbenyttelsesafgift for køretøjet i Danmark.
8. Udstationeringsloven i Danmark bør ændres, således at udenlandske chauffører, der udfører enten cabotagekørsel i Danmark, kombineret trafik i Danmark og/eller tredjelandskørsel til og fra Danmark, omfattes af danske løn- og arbejdsvilkår.
9. Udenlandske chauffører, der skal ind i by- og miljøzonerne, skal af hensyn til trafiksikkerheden i en dansk trafikultur og et trafikbillede særligt præget af mange cyklister og andre bløde trafikanter, uddannes til forholdene. Et sådan element eksisterer allerede i danske chaufførers løbende efteruddannelse.
10. Samtlige 3.-landschauffører (ikke-EU-chauffører) skal registrere sig selv, deres køretøj og deres transport senest i forbindelse med at de passerer grænsen til Danmark.
11. Danske speditør-, logistik- og/eller vognmandsvirksomheder, der på dansk grund vil benytte 3.-landschauffører, der har opnået en chaufførtilladelse i EU gennem et andet EU-land, skal:
  - a) indberette overfor danske myndigheder, hvilke 3.-landschauffører de benytter, hvor de skal køre og hvor længe de vil opholde sig i Danmark.
  - b) indberette de ansættelseskontraktlige forhold de har med de pågældende 3.-landschauffører, der skal operere på dansk grund.
12. Danske speditør-, logistik- og/eller vognmandsvirksomheder skal overfor de danske myndigheder oplyse navn og adresse på evt. koncernforbundne selskaber, der udfører transportaktiviteter med lastbiler på dansk grund.



13. Samarbejde med de øvrige EU-medlemslande, om imødegåelse af postkasseselskaber, skal optrappes og der skal sikres udveksling af relevant information mellem myndighederne.
14. Den danske Godskørselslovs § 6, stk. 3 skal ændres, så det sikres, at transporter for fremmed regning i Danmark udføres i overensstemmelse med niveauet i de mest repræsentative danske overenskomster.
15. Der skal etableres permanent nummerpladescanning ved samtlige danske grænseovergange samt ved centrale trafikknudepunkter (fx Storebæltsbroen, færgeterminaler mv.)
16. Lastbiler, der vil kunne køre cabotage i Danmark, skal være monteret med et af myndighederne godkendt *tracking system* (GPS) med mulighed for at politiet ved kontrol kan få adgang til den sidst uges kørte strækning med angivelse af tider og steder/strækninger.
17. De danske myndigheder skal fortolke de 7 dage i cabotageforordningens § 8, stk. 2, således at de 7 dages omfattes som en karensperiode. Der må således kun udføres 3 cabotageture indenfor 7 dage i Danmark, uanset om der har måttet være flere indgående internationale transporter i 7 dages perioden må der ikke udføres yderligere cabotageture, hvorved det sikres, at der ikke er tale om en permanent eller løbende aktivitet i værtslandet, jf. præambelen til forordningen.
18. Ophold i køretøjet på offentligt areal udover 25 timer skal, i lighed med i Sverige, betragtes som camping og kræve tilladelse fra myndighederne.
19. Transportansvar for afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører for manglende overholdelse af kapitel II og III (fx manglende vognmandstilladelse og overtrædelse af cabotagereglerne), når disse afgiver ordre på transporttjenesteydelser, som indebærer overtrædelser af denne



forordning (art. 14a i forslaget til vejpakken)

20. Danske transportkøbere, der benytter udenlandske chauffører til transporter på dansk grund, skal efter de almindelige momsregler svare moms til den danske stat af deres transporter. Danske myndigheder skal ved stikprøvekontroller undersøge, om virksomheder, der ifølge RUT-registret opererer i Danmark, betaler den krævede virksomhedsskat.
21. Udenlandske virksomheder, der systematisk, vedholdende og permanent udfører transporter i Danmark, skal betale selskabsskat i Danmark – alternativt etablere sig i Danmark. Danske myndigheder skal ved stikprøvekontroller undersøge, om virksomheder, der ifølge RUT-registret opererer i Danmark, betaler den krævede virksomhedsskat.
22. Manipulation med tilsætningsstoffet AdBlue til bekæmpelse af NOx-forurening, for at spare penge på brændstof og dermed opnå en konkurrencefordel, men til skade for forureningen og luftmiljøet, skal umiddelbart medføre en klækkelig bøde, tilbageholdelse af hele vogntoget, samt ubetinget frakendelse af retten til at føre lastbil i Danmark i en periode på ikke under 3 år. Fremover skal det være muligt for de danske myndigheder at "klampe" (tilbageholde) hele vogntoget – ikke kun den trækkende enhed. Godset vil kunne frigives, hvis der af enten transportør eller tredjemand stilles kaution for betaling af bøden.
23. Det ordinære ugentlige hvil (45-timershvilet) skal holdes *uden* for lastbilen og på et dertil egnet sted med adgang til hvile, mad og personlig toilette. 45-timershvilets overholdelse skal myndighedskontrolleres systematisk og vedholdende.
24. Langt flere multikontroller, hvor Arbejdstilsyn, Politi, SKAT, Færdselsstyrelsen ikke bare på vejene men også rettet mod havne, private terminaler mv. kontrollerer at lastbilerne har orden i sagerne, herunder om regulære ugehvil bliver holdt i bilen i havne/private terminaler mv.



25. Inddragelse af kommunerne og KL i bekæmpelsen af unfair konkurrence og social dumping, samt koordinering mellem kommunerne, så der ikke bare shoppes rundt over kommunegrænserne, særligt i industriområder, på havnearealer, på rastepladser – men også i skovbryn, på offentlige parkeringspladser og i villakvarterer, hvor udenlandske chauffører foretager hvil i bilerne.
26. Loftet over den skattefrie rejsegodtgørelse bør fjernes eller hæves for lastbilchauffører. Loftet har i væsentlig grad forringet danske vognmænd og deres chaufførers mulighed for at konkurrere med udenlandske vognmænd og disses chauffører.
27. Danmark skal optrappe samarbejdet i Road Alliance, styrke koordineringen og udveksle information samt arbejde for en skærpet fælles kurs fra Road Alliance-landene om ovenstående punkter.
28. Der indføres en systematisk markedsovervågning af godstransportmarkedet i Danmark med forbillede i den tyske "Marktbeobachtung", som udføres af BAG, og derved opdage uønskede udviklinger på transportmarkederne i et tidligt stadie.
29. For at skabe større lighed mellem dansk og udenlandsk arbejdskraft på det skattemæssige område bør al indenrigstransport med udenlandske lastbiler og chauffører, dvs. cabotage og kombineret transport – uanset om de overholder EU-reglerne på området eller ej, omfatte af arbejdsudlejesskatten. Tilsvarende bør tredjelandskørsel omfattes. Udenlandsk arbejdskraft bør i større omfang betale skat i Danmark, når der reelt arbejdes i Danmark for en dansk arbejdsgiver.

