

Vejen mod fair transport i Europa

#FairTransport

3F Transport

Indsats for fair transport viser, at EU kan flyttes

I juli 2020 vedtog EU den såkaldte ”vejpakke” med et omfattende sæt solide nye regler for et fair arbejdsmarked for lastbilchauffører, buschauffører og transportvirksomheder. 3F Transport og Europæisk fagbevægelse har påvirket de nye regler afgørende i en intens, spændende og årelang kamp for anstændige og lige vilkår på Europas veje. Her er et indblik i vejen til målet: Synlige fingeraftryk på europæisk transportpolitik og de nye regler for Fair Transport.

De fleste husker de barske tv-billeder af, hvordan transportvirksomheden Kurt Beier Transport A/S lod filippinske chauffører bo i en slumlejr i Padborg i pauserne mellem lastbiltransport af skinker, mejeriprodukter og andet gods fra Danmark til Tyskland og Italien.

Mange danskere i bil har selv set, hvordan østeuropæiske chauffører lever et kummerligt liv som landevejsnomader på rastestadserne langs motorvejene, og både chauffører, hæderlige vognmænd og rigtigt mange danskere har længe ønsket et opgør med social dumping, elendighed og unfair konkurrence på vores veje.

Det opgør er ved at lykkes. Efter mange års slid, politiske debatter og intenst lobbyarbejde i Bruxelles, Strasbourg og EU's hovedstæder har EU vedtaget nye regler for lastbilchauffører, buschauffører, køretøjer og forretningsdrift for virksomheder i transportbranchen. Reglerne træder i kraft løbende fra efteråret 2020.

3F Transport har deltaget intenst i arbejdet med at udforme de nye regler og påvirke beslutningerne i EU i forhold til EU-Kommissionen, EU's ministerråd og Europa-Parlamentet. Det har 3F Transport gjort på vegne af sine medlemmer. Ikke mindst chaufførerne og andre transportarbejdere, der på tæt hold oplever og ser, hvordan en hurtigt nedadgående spiral med stadigt ringere arbejdsvilkår, dårligere løn og hård konkurrence på laveste fællesnævner påvirker det danske og europæiske arbejdsmarked.

3F har ikke stået alene. 3F har arbejdet sammen med andre, og 3F har arbejdet i mange spor. Det er en af grundene til, at vi nu kan se frem til både strammere regler, mere kontrol og mere effektive sanktioner. Samt ikke mindst lovgivning i EU om, at chauffører i busser og lastbiler skal have løn efter vilkårene i det land, de arbejder i.

EU's vejpakke er sammensat af mange komponenter, og der er mere end blot en enkel simpel opskrift på, hvorfor det

er lykkedes. I denne pjece giver vi et overblik over, hvad der skulle til for at flytte EU. Set fra danske chauffører og 3F's perspektiv. Blandt andet:

- Billeder i aviser og TV og beviser for ringe løn og vilkår for udenlandske chauffører.
- Dokumentation for problemernes omfang. Ledsaget af klare, konstruktive forslag til løsninger, der har kunnet inspirere til eller omsættes direkte til nye regler.
- Klar dansk politisk indsats, der har ført til øget kontrol og højere bøder i Danmark. Til inspiration for andre lande og den danske position i forhandlingerne i EU.
- Medvirken i stærke alliancer. Med 200 transportforbund i Europæisk Transportarbejder Forbund, med hæderlige vognmænd i Norden og deres organisationer.
- Medvirken i opbygningen af politiske koalitioner og flertal i EU's ministerråd og Europa-Parlamentet.
- Brug af god rådgivning udefra, i forhold til bedst mulig påvirkning

af kommende EU-lovgivning og i forhold til åbning af EU-systemets mange døre.

- Prioritering af ressourcer i forhold til fælles kampagner og i forhold til at sende valgte og medarbejdere til Bruxelles og Europas hovedstæder for at danne alliancer, præsentere forslag til løsninger og bidrage til at skabe brede kompromiser.

Resultatet af arbejdet, Vejpakkens konkrete indhold, bliver præsenteret til sidst i pjecen her. Men vejen frem til resultatet er lige så vigtig. Den viser, at det kan lade sig gøre at medvirke til at skabe store forandringer og et bedre arbejdsmarked i EU. Også selvom det har krævet stor tålmodighed. Både i 3F, blandt landets transportarbejdere og bekymrede borgere.

God læselyst.

Jan Villadsen,
formand for 3F Transport

Indhold

4 En stærk vejpakke

- 4 Nye regler for #FairTransport.
- 5 Så hårdt rammes Kurt Beier Transport A/S og andre virksomheder.

6 Elendige vilkår og opgør med social dumping

- 6 Pres for #FairTransport - fra 2012 til 2017.

8 EU-Kommissionen spiller ud

- 8 Alle er sure over EU-kommis-sionens udspil. Men 3F spiller konstruktivt med.

10 Slutspillet om vejpakken

- 10 Svært politisk arbejde i Bruxelles.
- 12 Transports lobbykalender: 2017 til 2020.

16 Sådan ser vejpakken ud

- 16 Beskrivelse af de nye regler. Sådan virker de. Her træder de i kraft.

18 Fair Transport kommer ikke af sig selv

- 18 Vejpakken er et meget stort skridt på vejen. Men resultaterne kræver fortsat indsats.





Nye EU-regler for fair transport blev endeligt vedtaget i juli 2020.

En stærk vejpakke

Nye regler for #FairTransport

Torsdag 9. juli 2020 kort efter klokken 9 udbrød der glæde blandt chauffører, transportfagforeninger og hæderlige vognmænd overalt i Europa.

Europa-Parlamentet meddelte, at de sidste endelige afstemninger om EU's "Vejpakke" var endt med et ja. Det betyder, at det er lykkedes at skabe et sæt nye regler, der sætter rammer for et mere fair transportmarked med nye effektive bremses på social dumping og udnyttelse af chauffører. Vejpakken er en sejr. Ikke mindst i Danmark er der grund til at fejre resultatet. For Danmark er gået i front med forslag til vejpakken fra starten. Fra krav om stramninger af reglerne for cabotage over forslag om bedre kontrol til bidrag til skabelse af kompromiser.

Det sidste ikke mindst via konstruktive indspil som 3F Transports forslag "Fair Mobility", der formåede at skubbe EU-Kommisionens udspil til nye regler om aflønning for internationale chauffører til side og danne grundstammen i en ny europæisk speciallovgivning om løn til chauffører, der kører over grænser i Europa. Samlet set bliver reglerne for transport i Europa strammet kraftigt. Blandt andet på følgende punkter:

- **Nye cabotageregler**, der sætter klare grænser for, hvornår en udenlandsk lastbil må køre i andre lande.
- **Opgør med postkasseselskaber** med krav om at lastbiler, busser og små varebiler skal hjem til registreringslandet hver 8. uge og stærkere regler om reel virksomhedsdrift i virksomhedens hjemland.
- **Krav til kontrol**: Der indføres mindstekrav til kontrol og øget koordinering på tværs af grænser. Blandt andet med fælles databaser til udveksling af oplysninger.
- **Sortlistning af virksomheder** via et register over problematiske virksomheder, der i yderste konsekvens kan få køreforbud i EU.
- **Regler om løn (udstationering)**: Lastbilchauffører, buschauffører og chauffører i varebiler, der kører cabotage, kombinerede transporter samt transporter mellem andre lande end virksomhedens hjemland omfattes af reglerne for udstationering. Det betyder krav om dansk løn i Danmark, tysk løn i Tyskland og så videre.

- **Køre/hviletidsregler med ret til at komme hjem:** For vognmænd og chauffører, der kører internationale transporter, indføres mere fleksibilitet i reglerne om køre/hviletid. Chauffører, der kører international transport, får ret til at kunne rejse hjem mindst hver fjerde uge, og transportvirksomhederne skal tilrettelægge kørslen, så hjemrejse til enten virksomhedens etableringsland eller chaufførernes bopæl er mulig.
- **Kontrolapparater/nye smart tachografer:** Alle nye lastbiler og busser skal have nye digitale og satellitforbundne kontrolapparater (smart tachografer).
- **Omfatter lastbiler, busser og varebiler:** De fleste af de nye regler omfatter lastbiler, busser og varebiler. At varebiler på mellem 2,5 og 3,5 ton omfattes af samme regler som lastbiler, er en af vejpakkens store nyskabelser.

Så hårdt rammes Kurt Beier Transport A/S og andre virksomheder:

Filippinske chauffører på arbejde i Danmark.



Vejpakken får store konsekvenser for den forretningsmodel, visse skruppeløse virksomheder står bag. Eksempelvis Kurt Beier Transport A/S, der har oprettet datterselskaber i Polen, hvor filippinske chauffører ansættes til lav polsk løn, og hvor virksomhedens lastbiler er registreret. Kurt Beier Transport A/S kommer til at møde følgende store problemer på virksomhedens hovedmarked: Transporter mellem Danmark og Tyskland/Italien.

- Hver 8. uge skal Kurt Beier Transports polske lastbiler retur til Polen. Det bliver dyrt og besværligt. Lastbiler og chauffører er dermed ude af drift i 3 til 4 dage hver 8. uge. Transporterne koster brændstof, og der er ingen penge at tjene på fragt.
- Mindst hver 4. uge skal hver enkelt filippinsk chauffør retur til virksomhedens adresse i Polen, indkvarteres og holde fri i mindst fire dage. Det er dyrt og besværligt.
- Chauffører, der kører Kurt Beier

Transports polske lastbiler, skal have dansk løn, når de kører i Danmark (pålæsningsland) og tysk eller italiensk løn, når de kører i Tyskland/Italien (aflæsningslande). Det skal kontrolleres af myndighederne.

- Kurt Beier Transport A/S kan imødesee store bøder, hvis virksomhedens chauffører fortsat aflønnes med polske lønninger og tvinges til at bo i lastbilerne i månedsvis. Chauffører må ikke holde almindelige ugehvil i lastbilerne. Indkvartering i slumlejligheder i Padborg er ikke en mulighed. Chaufførerne skal til Polen og holde fri.
- Kurt Beier Transport A/S kan, hvis virksomheden fortsat gør sig bemærket hos myndighederne, ende på en fælles Europæisk sortliste over virksomheder, der forbyder adgang til at køre på Europas veje.
- Kurt Beier Transport A/S må imødesee grundig kontrol i hele Europa. Myndighederne vil lave fælles, målrettede kontroller. Kontrollen bliver lettere, fordi nye digitale og satellitforbundne kontrolapparater udgør krumtappen i kontrollen.
- Kurt Beier Transport A/S er ikke kendt for at køre cabotagekørsel (intern godskørsel i andre lande). Men det er der mange andre virksomheder, der gør. Også de får store problemer: Når en udenlandsk lastbil har kørt sine lovlige tre transporter i Danmark, skal lastbilen forlade Danmark og vente i mindst fire døgn, før den atter må køre i Danmark.

**” Rumænske Marius
kørte i Danmark og
boede i sin lastbil ”**

**” Østeuropæiske
lastbiler dumper
danske priser ”**

**” Dumpingtransport
koster 6.000 danske
chaufførjob ”**

**” 200 filippinske
chauffører
fundet i slumlejr
i Padborg ”**

Elendige vilkår og opgør med social dumping

Pres for #FairTransport - fra 2012 til 2020

**Overskrift efter overskrift
om social dumping på vejene
og grov udnyttelse af uden-
landske chauffører har med
tiltagende styrke fyldt i
medierne de seneste 8 år.**

I dag kører cirka 6.000 lastbiler hver dag over grænsen til Danmark. Over halvdelen er indregistreret i Østeuropa, selvom Danmark ikke har særlig stor samhandel med lande som Rumænien,

Bulgarien og Litauen. Mange af de østeuropæiske lastbiler nøjes ikke med at køre til og fra Danmark. En stor del af dem kører indenrigskørsel med gods i Danmark. Og trafikken er sat grundigt i system, fordi hver enkelt international transport til Danmark giver adgang til, at man lovligt kan køre tre ture med gods internt i Danmark.

Det skyldes EU's regler for international transport og mulighederne for at køre såkaldt cabotagekørsel. Godt halvdelen af de østeuropæiske lastbiler, der kører

ind og ud af Danmark, er ejet af danske virksomheder, der har oprettet datterselskaber eller postkassefirmaer i lande som Polen, Litauen og Rumænien for at udnytte EU's regler til det yderste.

En undersøgelse, som COWI, 3F Transport og DTL Danske vognmænd stod bag i 2016, viste, at store grupper af rumænske, bulgarske og makedonske chauffører arbejder på permanent basis i Norden til lønninger på cirka en tredjedel af dansk niveau. Chaufførerne bor og arbejder i 7,5 uger i træk i lastbilerne.

Tilsvarende undersøgelser er lavet i lande som Østrig, Tyskland, Belgien, Holland, Sverige og Frankrig. Og ligesom i Danmark har andre landes medier fået stadigt mere travlt med at beskrive den dystre virkelighed, imens presset på politikerne på både nationalt og EU-niveau er steget i takt med problemerne.

Det er en del af baggrunden for, at EU-Kommissionen i maj 2017 præsenterede sit udspil til nye regler for transport på Europas veje: Den såkaldte vejpakke. 3F Transport og en stribe andre organisationer har deltaget i presset for nye regler. 3F Transport har satset stort siden 2012 med en stadigt mere offensiv påvirkningsindsats i forsøget på at opnå bedre EU-regler på transportområdet. Her er et overblik over indsatsen.

- **Organisationssamarbejde 2013–2017:** ETF, Europæisk Transportarbejder Forbund, udpeger næstformand i 3F Transport, Jørgen Aarestrup, som en af de forhandlere, der skal opnå enighed med arbejdsgiverne i IRU om fælles udspil til forarbejdet til "vejpakken". Forhandlingerne er tæt på at ende i et brugbart resultat. Men arbejdsgiverne i IRU splittes og kan ikke træffe klare beslutninger.
- **Start på ministeralliance 2013–2020:** 3F Transport bidrager med indspil og forslag til de daværende transportministre Pia Olsen Dyhr (SF) og Magnus Heunicke (S) om nye stærkere EU-regler. Især i forhold til cabotage, kombinerede transporter og kontrol mod postkasseselskaber. De to ministre medvirker til at starte og udbygge en vesteuropæisk alliance af ligesindede transportministre i EU's ministerråd. Alliancen hedder i dag "Road Alliance". Og Danmark er fortsat med.
- **Dansk kampagne mod piratkørsel 2012–2020:** 3F Transport-kampagnen under rammenavnet "Stop Piratkørsel". Startskuddet er rapporten "Cabotagekørsel: Et samfundsproblem", der blev udgivet i 2012

af 3F Transport og DTL Danske Vognmænd. Rapporten beskriver, at cabotagekørsel snart vil koste samfundet 4 milliarder kroner om året, og at danske chauffører vil blive udryddet omkring 2030, såfremt udviklingen fortsætter. Kampagnen har kørt siden, og målet har været at dele historier fra virkeligheden med 3F'ere, pressen og politikere. Især 3F Transports egne historier og holdninger promoveres.

- **Dansk interessevaretagelse 2012–2020:** 3F Transport vedligeholder og udbygger løbende bidrag til politikere og partier, der støtter målet om Fair Transport og mindre piratkørsel. 3F Transport laver de politiske løsningspapirer "Transport med ens regler – Fair konkurrence for alle" og "Fair transport 2015 – løsninger i dansk transport". De to papirer leverer både beskrivelse af konkrete problemer og tal – samt forslag til politiske løsninger i Danmark og på Europæisk niveau.
- **Fair Transport Europe 2014–2017:** 3F Transport indleder samarbejde med konsulentbureauet Konsentio, der arbejder i og fra Bruxelles, om bistand til kampagnen "Fair Transport Europe", der har to mål: 1) At indsamle 1 million underskrifter i Europa for nye EU-regler på transportområdet, samt at nå bredest muligt ud om både problemer og løsninger. Og 2) At gøre ETF, Europæisk Transportarbejder Forbund, bedre til at arbejde politisk i Bruxelles med realistiske, konstruktive forslag. Det mislykkes at samle 1 million underskrifter. Men kampagnen er succesfuld i Norden, i Belgien, Rumænien, Kroatien, Slovenien, Spanien og Østrig. Samtidig starter en omstrukturering i ETF. Første resultat er et transportpolitisk visionspapir med konkrete realistiske udspil.
- **Alliancer og dokumentation på Europæisk – 2016–2020:** 3F Transport laver, i samarbejde med DTL – Danske Vognmænd og COWI, rapporten "Sideveje i Dansk Transport",

der påviser, at rumænske, bulgarske og makedonske chauffører arbejder permanent i Norden og er ansat på usle vilkår til dumpingløn. Rapporten oversættes til engelsk og bruges både som dansk og europæisk lobbyværktøj, samt i forhold til pressen, herunder Jyllands-Posten, Politiken, TV 2 og flere internationale transportmedier. Rapporten bruges på stribevis af møder i Bruxelles, i ETF og andre steder, hvor 3F Transport har mulighed for at diskutere løsninger. Rapporten er også delt i EU-Kommissionen, EU's ministerråd og Europa-Parlamentet.

- **3F Transport på EU-kortet 2016–2020:** I kølvandet på Fair Transport-kampagnen i ETF intensiverer 3F Transport sit eget samarbejde med konsulentbureauet Konsentio, der hjælper 3F Transport med at åbne døre til vigtige nøglespillere i EU-Kommissionen og i Europa-Parlamentet, samt i 2017 og 2018 i særdeleshed i forhold til at lave strategi for udbredelse af 3F Transports eget forslag til nye EU-regler for aflønning af chauffører, der kører international transport. Forslaget, "Fair Mobility", ender med at blive delvist vedtaget i 2020 som en del af EU's vejpakke.
- **Stærke mediesager 2014–2020:** 3F Transport, Fagbladet 3F (Padborg-sagen) og ETF/ITF (IKEA-sagen) har med stærke mediehistorier skabt internationalt mediegyldigt om chaufførers arbejdsvilkår ad flere omgange. For eksempel:
 - I 2015 med dokumentationsrapporten Cabotagestudien, der bygger på indtastninger af nummerplader på udenlandske lastbiler i Danmark, Norge og Sverige.
 - I 2017 i forhold til IKEA-sagen og chauffør Jetzi Emilian Tudor, der som ansat i et postkasseselskab i Slovakiet bliver underbetalt for kørsel i Norden.
 - I 2018 med sagen om slumlejren i Padborg og groft misbrug af filippinske chauffører.

EU-Kommissionen spiller ud

Alle er sure over udspil fra EU-Kommissionen. Men 3F spiller med.

31. maj 2017 præsenterede EU-Kommissionen sin såkaldte vejpakke (Mobility Package 1). Et stort udspil til nye regler på transportområdet på følgende 3 områder:

- A. Regler om adgang til markedet (cabotagekørsel, etableringskrav og indsats mod postkasseselskaber).
- B. Nye regler for køre- og hviletid og tilhørende kontrol samt hurtigere indførelse af den nye satellitforbundne smart tachograf til registrering af chaufførers køretid, hviletid og kontrol i forhold til geografisk placering samt passage af landegrænser.
- C. Særlige regler for udstationering af internationale chauffører, der kører lastbiler, busser og varebiler. Udspillet om særlige regler for udstationering af chauffører kom som opfølgning på vedtagelsen af udstationeringsregler for alle andre brancher. Her blev transportområdet i første omgang undtaget på grund af sin hypermobile karakter.

EU-Kommissionens oprindelige udspil lagde først og fremmest op til følgende:

- I forhold til cabotage, etableringskrav og indsats mod postkasseselskaber lagde EU-Kommissionens udspil op til stramninger.
- I forhold til køre- og hviletid lagde EU-Kommissionen op til øget fleksibilitet for arbejdsgiverne.
- I forhold til udstationering og krav til aflønning lagde EU-Kommissionen op til klare regler i forhold til cabotagekørsel og nationale kombinerede transporter. Og til et særdeles kompliceret, uhåndterbart og svært kontrollerbart system i forhold til krav til udstationeringsregler for chauffører, der kører international transport over grænser.
- I forhold til tachograf og håndhævelse lagde EU-Kommissionen op til hurtigere indførelse af ny teknologi.

Kort efter præsentationen regnede kritikken ned over EU-Kommissionen. De østeuropæiske lande og en række

store transportvirksomheder kaldte udspillet alt for vidtgående. De fleste vesteuropæiske lande, Europæisk Transportarbejder Forbund og en række vognmandsorganisationer kaldte udspillet slapt, uambitiøst og i strid med intentionen om at skabe mere fair konkurrence og mindre misbrug af chauffører.

Siden præsentationen 31. maj 2017 er der sket meget med EU-Kommissionens forslag. Ikke mindst i forhold til cabotage, kombinerede transporter og i forhold til "løn ved udstationering af chauffører" er EU-Kommissionens oprindelige forslag ikke længere til at genkende i det kompromis, der nu er endeligt vedtaget efter knap tre års debat og politisk bearbejdning i Europa-Parlamentet og EU's Ministerråd.

Især Europa-Parlamentet har opført sig atypisk med udspil til kompromiser, der indtil januar 2019 samlet set gik i retning af øget liberalisering og svagere regler end i EU-Kommissionens forslag. Omvendt er EU's ministerråd samlet set gået i retning af strammere regler og de facto de-liberalisering. Ikke mindst båret af den såkaldte "Road Alliance", hvor Danmark og 10 andre lande fra Vesteuropa er med.

EU's ministerråd nåede til enighed og beslutning på rådsmødet 4. december 2018. Men i Europa-Parlamentet var splittelsen stor. I januar, februar og marts 2019 fik ordførerne fra Socialdemokraterne (S&D), De liberale (ALDE), Venstre-fløjsgruppen (GUE/NGL) samt en gruppe konservative (EPP) langt om længe smedet et samlet kompromis sammen, der kunne opnå enighed. Et kompromis, der endte med at trække i endnu strammere retning end aftalen i EU's ministerråd. Dette kunne blandt andet lade sig gøre:





3F Transports forslag "Fair Mobility" der vandt bred genklang og præger dele af EU's nye transportregler.



- Fordi de konservatives centrale transportordførere, Wim van de Camp, fik spillet sig selv og flertallet i den konservative gruppe af banen via sin deltagelse i en alt for synlig og alt for tvivlsom alliance med en række østeuropæiske politikere og et stadigt voksende image som utroværdig intrigemager.
- Fordi der bag kulisserne (EU-Kommissionen, toneangivende regeringer i Vesteuropa, politikere fra Tjekkiet, Slovakiet og Slovenien samt stakeholdere som ETF (og 3F Transport) blev opnået en fælles forståelse og rum for, at der skulle strammere regler til, end EU-Kommissionen lagde op til. Derfor var der brug for et alternativ til nye regler om udstationering. Her blev der taget udgangspunkt i 3F's forslag, der skabte mere klarhed og konsensus end EU-Kommissionens udspil og gav de to ordførere Ismael Ertug (S) og Merja Kyllonen (GUE/NGL) et værktøj til sammen med den tjekkiske politiker og forhenværende EU-kommissær Pavel Telicka (ALDE) at overtage ordførerskabet fra Wim van de Camp og lave et endeligt kompromisforslag i Europa-Parlamentet.
- Fordi EU's ministerråd i december sprang rækkefølgen og overhalede Europa-Parlamentet i beslutningsprocessen ved at vedtage et kompromis (for udstationeringsreglernes vedkommende baseret på 3F Transports forslag).

Blandt danske politikere har der været en nærmest ensartet forståelse mellem de samme partier, som er enige i Europa-Parlamentet. Personificeret af Ole Christensen fra Socialdemokratiet, Jens Rohde og Morten Løkkegaard fra De Radikale og Venstre samt Rina Ronja Kari fra venstrefløjsgruppen/Folkebevægelsen mod EU. Det skyldes ikke mindst en samlet dansk forståelse blandt de tre vigtige partigrupper i Europa-Parlamentet om aktiv opbakning til det såkaldte

"Danske forslag". Det kaldes forslaget "Fair Mobility", som 3F Transport bragte på banen i foråret 2018 som alternativ til EU-Kommissionens forslag om regler for aflønning af internationale chauffører i grænseoverskridende transport. Principperne i 3F's forslag, der skitserer et sæt logiske og målrettede regler om fair konkurrence, udstationering og aflønning af chauffører, viste sig at være gjort af det stof, der kan skabe brede aftaler og i øvrigt sikre, at der var noget at mødes om og diskutere – samtidig med at resten af vej-pakkens regler kunne diskuteres. Helt modsat forslaget fra EU-Kommissionen, der var rodet, svært at kontrollere og frem for alt: Svært at blive enige om, og som derfor skabte splittelse. Dette er en væsentlig delforklaring på, at det hele nu er faldet på plads, selvom det har været svært for både regeringer og politikere i Europa-Parlamentet.

Splittelsen i både Europa-Parlamentet og ministerråd var baseret på Østeuropa mod Vesteuropa mere end på traditionelle politiske blokgrænser. I forhold til Ministerrådet og Europa-Parlamentet lykkedes det at trække Tjekkiet, Slovakiet, Slovenien og Kroatien ombord i et samlet kompromis. Partipolitisk lykkedes det en kompromisblok i Europa-Parlamentet bestående af liberale, socialdemokrater og venstrefløjsgruppen samt en "udbrydergruppe" fra de konservative at stå sammen og danne flertal for et bredt kompromis. En vigtig del af kompromiset var 3F Transports forslag, der blev karakteriseret som et forslag baseret på sund fornuft, virkelighedens verden og fair markedsregulering frem for ideologisk eller venstre- eller højreorienteret.

Slutspillet om vejpakken

Svært politisk arbejde i Bruxelles

3F Transport er naturligvis ikke nogen stor spiller i Bruxelles. Men med brug af alle tilgængelige ressourcer og med forskellige former for strategisk bistand i Bruxelles fra det eksterne konsulentbureau Konsentio, lykkedes det at nå langt i forhold til vejpakken.

Målt på årsværk har 3F Transport i perioden 2015 til 2020 brugt cirka 2 fuldtidspersoners årsværk om året på fair transport og EU's vejpakke inklusive konsulentbistand fra Konsentio. Men

i samme periode har 3F Transport nydt godt af flere former for samarbejde. 3F Transport har i forhold til Europa-politiske med- og modspillere:

Samarbejdet direkte og tæt sammen med

- ETF (Europæisk Transportarbejder Forbund),
- Svensk Transportarbejderforbund, Verdi, VIDA,
- DTL Danske Vognmænd, Nordic Logistics Association.

Udvekslet synspunkter, informationer og forslag med samt søgt forståelse hos

- S&D gruppen, GUE NGL-gruppen, ALDE-gruppen, samt dele af den konservative gruppe i Europa-Parlamentet,
- EU-Kommissionens transport-departement og til dels EU-Kommissionens beskæftigelsesdepartement (DG Move og DG Employ),
- regeringer, transportministre og embedsværk i Danmark, Sverige, Finland, Østrig, Spanien, Tyskland, Tjekkiet, Bulgarien, Frankrig,
- vognmandsorganisationer i Tyskland, Holland, Finland, Tjekkiet og Slovakiet,
- IRU og DI i Danmark.

Været meget uenige med

- ECR-gruppen (Dansk Folkepartis gruppe) i Europa-Parlamentet,
- flertallet i den konservative gruppe i Europa-Parlamentet,
- medlemmer af forskellige partier i Europa-Parlamentet fra Estland, Letland, Litauen, Polen, Bulgarien, Ungarn, Rumænien,
- ITD (dansk vognmandsorganisation) og ITD's alliance med over 40 primært østeuropæiske organisationer.



Politisk arbejde i Bruxelles har mange ansigter. Både inden og uden for bygningerne.



De vigtigste begivenheder omkring 3F Transports indsats og forslag i overblik

3F Transports Lobbykalender 2017–2020

Januar 2017: Formand for 3F Transport, Jan Villadsen, direktør for DTL, Erik Østergaard, samt MEP Ole Christensen og MEP Ismael Ertug afholder konferencen "The Road Ahead" i Europa-Parlamentet. 70 medlemmer af Europa-Parlamentet, EU-kommis-sær for Transport, Violeta Bulc, og Bruxellespressen deltager. På mødet præsenteres rap-porten "Sideveje i Dansk Transport". Den kommende vejpakke og nye regler mod social dumping diskuteres.

Februar 2017: Formand for 3F Transport, Jan Villadsen, møder EU-Kommissionen (DG MOVE) og præsenterer rap-porten "Sideveje i Dansk Transport" og 3F Transports ønsker til løsninger i den kommende vejpakke.

Marts 2017: 3F Transport fremsender sine konkrete forslag til EU's kommende vejpakke, "A well connected and fair transport market", til EU-Kommis-sionen.

Maj 2017: 3F Transport inviteres til forpræsentation af vejpakken i EU-Kommissionen med efterfølgende presseseminar og debat mellem 3F Transport, EU-Kommissionen og de europæiske vognmænd i IRU.

Maj 2017: EU-Kommissionen præsenterer sit udspil til vejpakke. Det møder stor kritik fra stort set alle sider. Også 3F Transport ser store mangler, men vælger som en blandt meget få organisationer at være konstruktiv i sin kommunika-tion.

Oktober 2017: Næstformand i 3F Transport, Flem-ming Overgaard, mødes med en række medlemmer af Europa-Parla-mentet, herunder ordfører på vejpak-ken, Jens Nilsson (S&D).

November 2017: Formand for 3F Transport, Jan Villadsen, er oplægsholder ved høring om vejpak-ken i Europa-Parlamentets Transportudvalg. Det står klart, at EU-Kommissio-nensforslag i vej-pakken om udsta-tionering/aflønnig af internationale chauffører er skudt ved siden af. Jan Villadsen præsenterer for første gang (kun i overskrifter) 3F Transports eget alternative forslag, "Fair Mobility", om udstationering/ aflønning af inter-nationale chauffør.

Januar 2018: 3F Transport præsenterer 3F Transports forslag, "Fair Mobi-lity", i ETF, Euro-pæisk Transport-arbejder Forbund, og foreslår, at forslaget bliver et ETF's udspil. ETF beslutter intet i første omgang.

2017
Januar

2017
Februar

2017
Marts

2017
Maj

2017
Oktober

2017
November

2018
Januar

			April 2018: 3F Transport præsenterer forslaget, "Fair Mobility" for medlemmer af Folketingets transportudvalg på et møde i Bruxelles.			
			April 2018: Jens Rohde (DK), Dominique Riquet (FR) og Pavel Telicka (CZ) fra ALDE fremsætter forslaget "Fair Mobility" i Europa-Parlamentets transportudvalg som alternativ til EU-Kommis-sionens forslag til nye regler om aflønning/udstationering.			
Februar 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for EU-Kommis-sionen.	Marts 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for den svenske transportministers departementschef og andre embeds-folk.	Marts 2018: 3F Transport får overbevist ETF om, at "Fair Mobility" er et godt kompromis, ETF bør bakke op og gøre til sit eget.	April 2018: Ole Christensen (DK), Evelyn Regner (Østrig), Michael Detjen (Tyskland) fra Socialdemo-kraterne frem-sætter en modi-ficeret udgave (uden transit) af forslaget "Fair Mobility" i Europa-Parlamentets beskæftigelses-udvalg.	April 2018: 3F Transport og ETF præsenterer, hos den danske rege-rings repræsen-tation i Bruxelles, "Fair Mobility" for EU's ministerråd (de permanente repræsentanter i Bruxelles). 12 EU-medlemslande, foruden Danmark, deltager.	Maj 2018: For-mand for 3F Trans-port, Jan Villadsen, præsenterer "Fair Mobility" for det tyske regerings-parti (SPD), de tyske vognmænd og det tyske fag-forbund VerDI i Berlin.	Juni/juli 2018: Europa-Parla-mentets beskæf-tigelsesudvalg og Europa-Parlamen-tets transport-udvalg vedtager to vidt forskellige og yderligtgående positioner i forhold til vejpakken. Juli 2018: En samlet afstemning i Europa-Parla-mentet om vejpakken ender meget grumset. Europa-Parlamen-tet trækker sine forslag tilbage til fornyet behand-ling.
Februar 2018: 3F Transports næstformand, Flemming Over-gaard, præsenterer "Fair Mobility" for nogleordførerne på vejpakken i Euro-pa-Parlamentets transportudvalg, samt for de danske medlemmer af Europa-Parla-mentet, Jens Rohde (ALDE), Ole Christensen (S&D) og Rina Ronja Kari (GUE/NGL).	Marts 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for det bulgarske EU-formandskab.	Marts 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for en række medlemmer af Europa-Parla-mentet og øvrige stakeholdere på en transport-konference i Berlin.	April 2018: Næstformand for 3F Transport, Flemming Over-gaard, præsenterer forslaget "Fair Mobility" for den nye spanske regering (Spanien er et af nogle-landene i EU's ministerråd), samt for de spanske fagforeninger på transportområdet.	April 2018: EU-Kommissionen inviterer 3F Trans-port til møde om 3F Transports for-slag "Fair Mobility". EU-Kommissionen ønsker en række uddybninger af forslaget.	Maj 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for vejpakkeord-fører Wim van De Camp (EPP) i Euro-pa-Parlamentet, samt for en række øvrige medlemmer af Europa-Parla-mentet.	Juli 2018: EU-Kommis-sionen inviterer 3F Transport til nye drøftelser af "Fair Mobility". EU-Kommis-sionen erkender, at EU-Kommis-sionens eget forslag risikerer at tabe til et af alternati-verne.
			April 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for topembeds-folkene i det kom-mende østrigske EU-formandskab.			Juli 2018: 3F Transport er i kontakt med EU's formandsland, Østrig, der forbe-reder vejpakke-forhandlingerne som formand for EU's ministerråd.

2018
Februar

2018
Marts

2018
April

2018
April

2018
Maj

2018
Juni

2018
Juli

September 2018: 3F Transport inviteres til at præsentere "Fair Mobility" for Socialdemokraterne i Europa-Parlamentet (45 fremmødte) og ALDE-gruppens ledelse i Europa-Parlamentet (6 fremmødte). ETF beder 3F Transport deltage i møder med "De Grønne" og "Venstre-fløjsgruppen" i Europa-Parlamentet for at forklare "Fair Mobility".

September 2018: 3F Transport og ETF mødes med en række medlemmer af Europa-Parlamentet i Strasbourg. Forhandlingerne om vejpakken har det "svært". "Fair Mobility" anses nu for at være hovednøglen til et kompromis. 3F Transport og ETF mødes med nøgleordførerne: Merja Kyllonen (GUE/NGL), Martina Dlabajova (ALDE) og Wim van de Camp (EPP). De tre anser nu "Fair Mobility" som muligt kompromis.

September/oktober 2018: EU-formandslandet Østrig præsenterer EU's ministerråd for en modificeret udgave af 3F Transports forslag "Fair Mobility" som del af et muligt kompromis om vejpakken i EU's ministerråd.

Oktober 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for formanden for de tjekkiske og slovakiske vognmænd, samt for de tyske, hollandske, belgiske og finske vognmandsorganisationer i Bruxelles.

Oktober 2018: 3F Transport præsenterer "Fair Mobility" for formanden for de tjekkiske og slovakiske vognmænd, samt for de tyske, hollandske, belgiske og finske vognmandsorganisationer i Bruxelles.

Oktober 2018: 3F Transport og ETF mødes med EU-Kommissionen. Der spores klare tegn på, at EU-Kommissionen har opgivet at få sit eget forslag om udstationering i hus, samt at "Fair Mobility" (grundelementet i det om opdeling af international transport) anses for eneste realistiske løsning.

November 2018: 3F Transport præsenterer, sammen med ETF, "Fair Mobility" for en samlet venstre-fløjsgruppe i Europa-Parlamentet og gruppens nøgleordfører, Merja Kyllonen.

November 2018: 3F Transport og ETF laver sammen med tyske VERDI en version af "Fair Mobility", der oversætter reglerne til buschauffører. Forslaget sendes til vejpakkeordførerne i Europa-Parlamentet, Merja Kyllonen og Ismael Ertug, og glider ubemærket ind i forhandlingerne og senere derfra uændret ind i de endelige love.

November 2018: Formand for 3F Transport, Jan Villadsen, deltager i et møde med transportminister Ole Birk Olesen og Transportministeriet før forhandlingerne i EU's ministerråd.

November/december 2018: 3F og Fagbladet 3F lancerer "Padborg-sagen" om groft misbrug af 200 filippinske chauffører i dansk presse. Historien får gennemslag i medier i Polen, Tyskland, Holland og Filippinerne. Sagen vækker opsigt i Europa-Parlamentet og EU-Kommissionen (heriblandt Margrethe Vestager) tager kraftigt afstand fra misbruget.

December 2018: EU's transportministre vedtager kompromis til vejpakken. "Fair Mobility" er udgangspunkt for nye regler om udstationering (men uden transit). EU-Kommissionens forslag til nye regler om udstationering er endegyldigt dødt. Europa-Parlamentet diskuterer regler om udstationering med "Fair Mobility" som udgangspunkt.

December 2018: ITD og ITD's alliance med 40 organisationer i Østeuropa intensiverer lobbykrig i Europa-Parlamentet. Formålet er at undgå regler om udstationering for chauffører, der kører over grænser, baseret på "Fair Mobility", og for nogen (især i Østeuropa) helst at få vejpakken stemt ned.

Januar 2019: Europa-Parlamentets transportudvalg har hidsige diskussioner og kan fortsat ikke nå til enighed. 3F Transport støtter ETF's tilgang: ETF kan støtte et bredt kompromis, der er på linje med eller bedre end kompromiset i EU's ministerråd.

Marts 2019: 3F Transport deltager i en række møder i Bruxelles med en række forskellige parter. 3F Transport er i løbende intensiv kontakt med de tre centrale danske partier i Europa-Parlamentet (i forhold til vejpakken). Særligt Ole Christensen, Jens Rohde og Rina Ronja Kari og disses assistenter.

April 2019: Europa-Parlamentet vedtager sit udspil til vejpakken. Det sker efter otte dages intensivt procesfærd og mange forsøg på obstruktion fra politikere fra Østeuropa. 3F Transport kvitterer for godt resultat. Ikke mindst i forhold til de tre nøglepolitikere og deres danske panderter: Ismael Ertug (Ole Christensen), Merja Kyllonen (Rina Ronja Kari) samt Pavel Telicka (Jens Rohde).

2018
September

2018
Oktober

2018
November

2018
December

2019
Januar

2019
Marts

2019
April

Sommeren 2019: Valg til Europa-Parlamentet og en ny EU-Kommission udpeges. Det betyder pause i forhold til politiske forhandlinger om vejpakken. Men organisationer og politikere fortsætter lobbyarbejde og påvirkning. Alle væsentlige danske transportorganisationer siger nu, at de ønsker vejpakken på baggrund af de kompromiser, der ligger, og at arbejdet ikke må forsinkes yderligere.

September 2019: 3F Transport og ETF præsenterer ETF's indspil og holdning til vejpakken på en konference i Europa-Parlamentet for nyvalgte medlemmer og deres assistenter. Målet er at undgå, at processen starter forfra.

September 2019: 3F Transport præsenterer status for vejpakken samt "Fair Mobility" for 20 politikere fra det norske Storting, norske vognmænd og fagforeninger.

November 2019: Formand for 3F Transport, Jan Villadsen, mødes med transportminister Benny Engelbrecht forud for slutspillet om vejpakken (trilog-forhandlingerne mellem Europa-Parlamentet, EU-Kommissionen og EU's Ministerråd).

November 2019: 3F Transport er med i ETF's baggrundsgruppe (rådgivning) i de første trilogforhandlinger. Det foregår i Strasbourg, men enighed opnås ikke.

December 2019: Der opnås enighed om vejpakken mellem EU's Ministerråd, Europa-Parlamentet og EU-Kommissionen. EU-Kommissionen tager forbehold. Især til ny regel om, at lastbiler skal retur til registreringslandet hver 8. uge. Argumentet er, at reglerne er klimaskadelige. EU-Kommissionen får startet en "konsekvensanalyse" med mulighed for ret til at fremsætte nyt lovforslag, hvis analysen viser store klimakonsekvenser.

Januar 2020: I Danmark vedtager Folketinget en opgradering af godsloven. Den indfører udstationeringsregler om dansk løn for cabotagekørsel og kombinerede transporter. Reglerne indføres efter filippiner-sagen og for at håndhæve samme type regler, der indføres via vejpakken frem mod 2022.

Foråret 2020: Østeuropæiske regeringer og organisationer protesterer mod vejpakken.

Juli 2020: Europa-Parlamentet godkender vejpakken endeligt. Vejpakken kan nu træde i kraft. De første dele (køre/hviletid) træder i kraft i efteråret 2020.

2019
Sommeren

2019
September

2019
November

2019
December

2020
Januar

2020
Foråret

2020
Juli

Sådan ser vejpakken ud

Beskrivelse af de nye regler. Sådan virker de. Her træder de i kraft.

Beskrivelse af de nye regler

Vejpakken består af tre forskellige lovpakker om henholdsvis:

- udstationering og løn til internationale chauffører,
- regler om køre- og hviletid og kontrol/smart tachograf,
- adgang til markedet, cabotageregler og indgreb mod postkasseselskaber.

Her er de væsentligste dele af de nye regler, reglernes betydning og tidspunkt for ikrafttrædelse:

- **Regler om løn (udstationering):** Chauffører, der kører cabotage, kombinerede transporter samt tredjelandskørsel (transporter mellem andre lande end virksomhedens hjemland), omfattes af reglerne for udstationering (dansk løn i Danmark, tysk løn i Tyskland og så videre).

Chauffører, der kører almindelig importkørsel og eksportkørsel til og fra virksomhedens hjemland, omfattes ikke af reglerne. Og under en import- eller eksportkørsel tillades én af- eller pålæsning hver vej i tredjelande, uden at udstationeringsreglerne gælder.

De nye regler bygger på principperne i forslaget "Fair Mobility" fra 3F Transport. Men i modsætning til i 3F Trans-

ports forslag kommer udstationering og lønkravet IKKE til at gælde under transit (gennemkørsel af lande).

Reglerne gælder for lastbilchauffører, chauffører i varebiler ned til 2,5 ton samt for buschauffører (både rute- og turistbus). Reglerne for buschauffører ligner reglerne for lastbiltransport og er udviklet af 3F Transport, ETF og VERDI på baggrund af 3F Transports forslag, "Fair Mobility".

Reglerne om løn (udstationering) træder gradvist i kraft fra marts 2021, men kontrolsystemet er først fuldt implementeret i september 2022.

- **Regler om løn (ROM 1 konventionen):** Da EU's traktater ikke tillader, at udstationeringsregler for transit (gennemkørsel af lande, hvor der hverken læsses på eller af = udføres en service), præciseres de gældende regler om, at en chaufførs mindstebetaling skal afspejle niveauet i det land, hvor chaufføren arbejder mest og har sit udgangspunkt. Det kan sikre de fleste chauffører bedre, og supplerer således udstationeringsreglerne, der kun udløser ekstra betaling i de lande, hvor en chauffør læsser af og på.



3F Transport har stået sammen med både kollegaerne i ETF, Europæisk Transportarbejder Forbund, og vognmændene fra DTL i arbejdet for Fair Transport. Her fra møde i Bruxelles, hvor DTL's direktør, Erik Østergaard (tv.) og formand for ETF's vejtransportsektion Roberto Parillo (th.), er fotograferet sammen med EU's daværende transportkommissær, Violeta Bulc.

- **Køre/hviletidsregler:** De nuværende regler om køre/hviletid, inklusive forbuddet mod at lade chauffører holde almindelige weekendhvil i lastbilerne, bevares.

For vognmænd og chauffører, der kører internationale transporter, indføres mere fleksibilitet. Det tillades, at internationale chauffører må afholde to reducerede ugehvil i lastbilerne i træk.

Chauffører, der kører international transport, får ret til at kunne rejse hjem hver fjerde uge. Men for chauffører, der holder to reducerede weekendhvil i lastbilerne i træk, skal der være mulighed for at rejse hjem hver tredje uge og holde to ekstra fridage som compensation for det ekstra reducerede ugehvil i lastbilen.

Transportvirksomhederne får pligt til at tilrettelægge kørslen og arbejdet, så "hjemrejse til enten virksomhedens etableringsland eller chaufførernes bopæl er mulig for chaufførerne".

Reglerne om køre/hviletid træder i kraft fra efteråret 2020.

- **Kontrolapparater/nye smart tachografer:** Alle nye lastbiler og busser skal have nye digitale og satellitforbundne kontrolapparater (smart tachografer) fra september 2023. Alle andre lastbiler og busser skal have opgraderet deres tachografer eller udskiftet til nye senest september 2025.

Små varebiler (ned til 2,5 ton), der kører internationale transporter, skal have nye digitale og satellitforbundne tachografer fra september 2026.

Når de nye kontrolapparater er fuldt indfaset, sikrer de, at politiet kan udføre flere kontroller og screene lastbilerne uden at standse dem (digital kontrol). De nye kontrolapparater kan desuden bruges til kontrol af, om cabotagereglerne og kravet om returkørsel til hjemlandet overholdes og af det antal arbejdstimer, chaufføren skal aflønnes efter, i hvert land efter landets niveau.

- **Nye cabotageregler:** Perioden, hvor en lastbil må køre cabotage i et andet land, vil fortsat være på syv dage, hvor der må foretages tre ture. Men når en lastbil har kørt cabotage i et andet land, skal den holde sig væk fra dette land i fire døgn, førend den igen må køre cabotage i landet. Samme regel kommer til at gælde for små varebiler (ned til 2,5 ton). Det lykkedes IKKE at opnå enighed om nye cabotageregler for busser.

Reglerne træder i kraft i løbet af 1. halvår 2021.

- **Kombinerede transporter:** Det tillades EU's medlemslande at indføre samme type begrænsninger for kombinerede transporter som for cabotage og samme krav om, at lastbilerne skal holde sig væk i mindst fire døgn efter tre

ture. Det har været et stærkt ønske fra især Danmark og Sverige.

Reglerne træder i kraft i løbet af 1. halvår 2021.

- **Opgør med postkasseselskaber:** Der indføres krav om, at lastbiler, busser og små varebiler skal hjem til registreringslandet hver 8. uge. Der stilles fremover klare krav om kapitalgrundlag, bankgarantier og reel virksomhedsdrift i virksomhedens hjemland.

Reglerne træder i kraft i løbet af 1. halvår 2021.

- **Krav til kontrol:** Der indføres mindstekrav til kontrol og krav til, hvad der skal kontrolleres. Både i forhold til cabotage og tredjelandskørsel, i forhold til køre- og hviletid og i forhold til udstationering. Det betyder brug af en central EU-database (IMI-systemet) til uploading og deling af lønoplysninger, fragtbreve og transportdeklarationer, således at myndighederne kan tilgå systemet. Politi og andre myndigheder får bedre mulighed for at koordinere samarbejde og udveksle oplysninger via nationale transportregistre samt ERRU.

Den digitale tachograf (og i visse lande suppleret med nummerplade-scannere) betyder, at digital kontrol af lastbilernes kørselsmønstre bliver mulig.

Det bliver ligeledes et krav, at chauffør skal medbringe oplysninger om løn og ansættelse i førerhuset. Som minimum følgende: Udstationeringserklæring med oplysninger om løn, ansættelsessted med videre samt fragtbreve.

Det bliver et krav, at EU's medlemslande skal lave koordinerede kontroller mindst to gange om året. Og det bliver et målkrav, at hvert land skal kontrollere mindst tre procent af lastbiltransporterne.

Både virksomhedskontroller og vejsidekontroller vil fortsat være mulige.

Der indføres et "sortlistningsregister" over problematiske virksomheder. Målet er at sikre øget målrettet kontrol mod disse virksomheder og i yderste konsekvens at give køreforbud i EU.

Endelig er der udsigt til, at ELA, European Labour Authority, tiltænkes en koordinerende rolle i forhold til samarbejde mellem myndigheder og i forhold til at klage over lande, der ikke varetager de kontroller, de skal.

Fair Transport kommer ikke af sig selv

Vejpakken er et meget stort skridt på vejen. Men resultater kræver fortsat indsats.

I foråret 2013 holdt 3F Transport stormøde for over 200 vrede og frustrerede chauffører. Årsagen til vreden var synlig: Østeuropæiske lastbiler og chauffører, der på baggrund af lave lønninger, lave priser og usle arbejdsvilkår fik stadigt flere danske ordrer på kørsel med gods på danske veje.

De fremmødte chauffører krævede handling. Både fra politikerne og deres fagforening. Og både i form af skærpet dansk kontrol og skarpere danske regler og i form af markante ændringer i EU's regler for lastbiltransport.

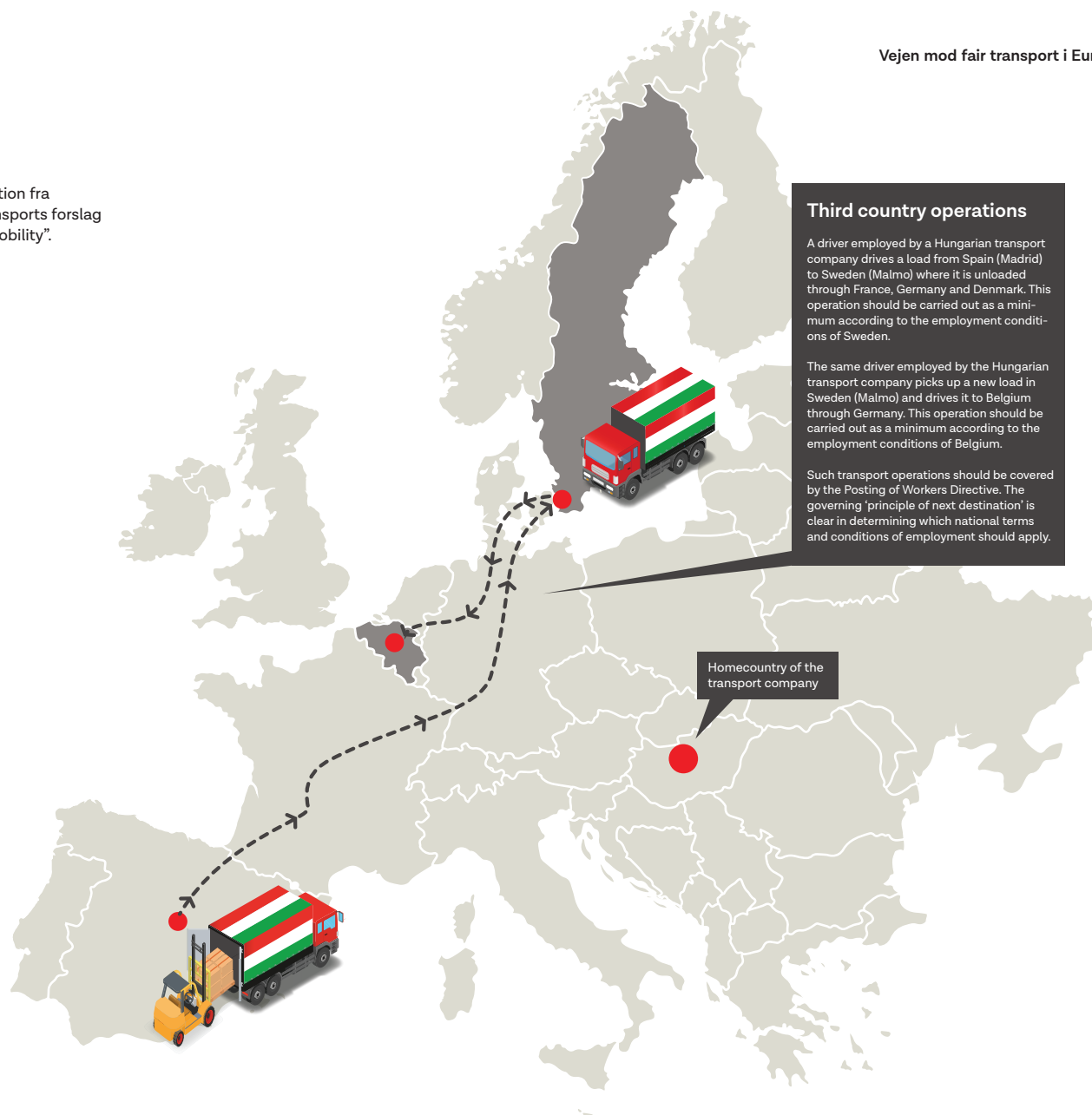
I 2013 var det først og fremmest reglerne om cabotagekørsel i Danmark, typisk udført af udenlandske chauffører ansat i postkasseselskaber, der var målet for kravene om forandringer.

Men reglerne om cabotage var langt fra den eneste udfordring. En ganske stor række regler skulle ses efter i sømmene og laves markant om. Både i Danmark og i EU.

Det lovede 3F Transport chaufførerne at arbejde stenhårdt for. Ikke med gammeldags protester, blokader og lukkede grænser. Men



Illustration fra
3F Transports forslag
"Fair Mobility".



med moderne, konstruktivt, effektivt politisk arbejde og kommunikation.

Det er det, der efterhånden er lykkedes. Men udsigten til fair transport er ikke kommet af sig selv. Og der er fortsat arbejde, der skal gøres. Både i Danmark og EU.

Det handler først og fremmest om, at kontrollen skal sikres. Både i Danmark og EU. Og der, hvor der opstår nye huller, skal de nye huller lukkes hurtigt.

Det kommer ikke af sig selv. Og det kan hverken hver enkelt chauffør, vognmand eller 3F Transport klare alene.

En af vejene helt i mål går over fortsat målrettet politisk arbejde. En anden går

over fortsat brug af solid dokumentation og fastholdelse af alliancer. En tredje går over sammenhold og opslutning til de fagforeninger, der går forrest i arbejdet. I Danmark og de øvrige lande i EU.

Vejene til vejpakken viser, at alle tre veje virker. Og det er godt. For vejpakken er vigtig og dybt nødvendig af mange grunde og i et meget bredt perspektiv.

- Omstillingen til grøn transport med langt mindre udslip af klimagasser bliver altafgørende i de kommende år. Her er opgøret med social dumping og uholdbare forretningsmodeller forudsætningen for, at transportsektoren kan blive bæredygtig.

- Muligheden for at medvirke i internationale alliancer bliver altafgørende i de kommende år. I forhold til sikring af vejpakken resultater og i forhold til sikring af grøn omstilling. Men også i det helt brede perspektiv. Sikring af en mere bæredygtig verden, hvor FN's mål for bæredygtighed er rettesnor for udviklingen. Her har 3F Transport allerede medvirket i opbygning af nye alliancer. Sammen med søsterforbund fra hele verden, fornuftige globale arbejdsgivere og den katolske kirke. Blandt andet på et møde i Vatikanet, hvor 3F Transport præsenterede sit arbejde for fair transport i Europa.

3F

Fagligt Fælles Forbund
Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf.: 70 300 300
www.3f.dk