

Til medlemmerne af Folketingets Transportudvalg

Kim Johansen Transport Group beskæftiger sig med international lastbiltransport i hele Europa. Vi er en dansk virksomhed og beskæftiger p.t. 70 personer i vores hovedkontor i Greve. Dagligt trækker vi på en lang række danske underleverandører. Selv om vores chauffører er udenlandske, skaber vi i høj grad arbejdspladser i Danmark og genererer omsætning og indtægter i dansk økonomi ved at have størstedelen af vores produktionsapparat - dvs. vores lastbiler - indregistreret i Danmark.

Vores kerneydelse er international fragt på tværs af Europas lande. Det kan for eksempel være fragt af gods fra Charles de Gaulle lufthavnen i Paris til lufthavnen i Frankfurt. Det kan være fast rutekørsel fra Barcelona til Milano eller fragt af pakkepost på tværs af de nordeuropæiske lande.

Vi er på et internationalt marked, nøjagtigt som Mærsk er det indenfor søfarten. Vores lastbiler befinder sig derfor i udlandet i langt størstedelen af tiden og er kun lejlighedsvis 'i havn' i Greve for at blive serviceret eller synet.

Rammerne for det marked, vi opererer på, dikteres af EU, og konkurrencen er fuldstændigt fri imellem vognmænd fra hele Europa. Sådan har det været, siden det indre marked blev åbnet i 1993.

For en forretning som vores er chaufførlogistikken en af de store udfordringer. Konkurrencen er jernhård, produktiviteten skal være i top, og bilerne skal holdes i gang, selv om chaufføren løber tør for køretid langt fra hjemlig 'havn'.

Vi lægger derfor et stort arbejde i at transportere vores chauffører rundt i Europa med fly eller bus til de steder og på nøjagtigt de tidspunkter, hvor der er brug for dem. Vi råder over en række 'chaufførhoteller' hvor chaufførerne kan foretage deres lovpligtige hvil og afløse hinanden over hele Europa.

De er typisk hjemmefra i perioder på 8 uger ad gangen og har derefter 3 ugers fri i hjemlandet. Mens de er af sted arbejder de i henhold til EU's regler om arbejdstid og køre- og hviletid.

Chaufførerne arbejder internationalt i en lang række forskellige lande, er ansat på internationale vilkår i henhold til EU's regler og rekrutteres på det internationale chaufførmarked. Der er typisk tale om østeuropæere.

Vi kører ikke indenrigs med vores Danske biler, netop for ikke at blande udenrigstransport og indenrigstransport sammen

Kim Johansen Transport Group er i øvrigt CSR certificeret efter det internationale Ecovadis® koncept, og i seneste validering fra juli 2013 ligger vi i den bedste tredjedel af samtlige certificerede indenfor vores branche mht. ansættelsesforhold og i den bedste tiendedel mht. fair forretningsprincipper.

Ovenstående er en kort beskrivelse af vores forretningsmodel. Vi har prøvet at gribe nogle af de muligheder, som det indre marked har åbnet for på transportområdet ved at tænke og agere internationalt. Men vi har samtidig påkaldt os 3F's vrede i Danmark, fordi vores chauffører ikke er danskere, ansat i Danmark på danske vilkår.

Til trods for at vi har flere retsafgørelser, som har kendt vores ansættelsesmodel fuldt lovlig, må vi til stadighed leve med at blive hængt ud i den danske offentlighed af 3F og ligesindede organisationer. Senest i en henvendelse til Transportudvalget 27. juni fra formanden for 3F's

transportgruppe, Jan Villadsen. Her beskylder han direkte vores virksomhed for at overtræde loven.

3F henviser til en paragraf fra 1973 i den danske godskørselslov, som skulle kræve, at danske vognmænd aflønner efter dansk overenskomst. Om det er der to ting at sige:

1. *Juridisk* er 3F's krav om dansk overenskomst på danske biler, som kører international transport i udlandet, meget tvivlsomt. Byretten i Roskilde afviste kravet med en dom 13.09. 2007, og Rigsadvokaten frafaldt efterfølgende en anke af denne sag – i øvrigt uden bemærkninger fra Trafikstyrelsen (dengang: Færdselsstyrelsen). Senest har arbejdsretten nægtet 3F muligheden for at udføre en blokade imod vores biler med henvisning til, at bilerne kun udfører en minimal del af deres transportarbejde i Danmark.
2. *Politisk* er 3F's krav komplet meningsløst. Tvinges Kim Johansen Group til at anvende chauffører på dansk overenskomst i vores biler i international drift, vil konsekvensen være mistet konkurrencekraft og dermed mistede kørsler. Disse kørsler vil blive overtaget af udenlandske vognmandsvirksomheder. Herved vil vores forretningsgrundlag forsvinde, og danske job og omsætning hos danske underleverandører vil forsvinde fra vores nuværende hovedkontor i Greve. Alternativet vil være at flytte vores biler og driftscentral til udlandet. Ingen af delene er vel i dansk interesse?

Jeg håber, at jeg med min henvendelse kan kaste lidt klarhed over det faktuelle forhold omkring min virksomhed blandt Transportudvalgets medlemmer. I et retsstat burde dette ikke være nødvendigt. Men desværre har 3F sammen vognmandsorganisationen DTL gennem længere tid taget den politiske offentlighed som gidsel i en indædt markeds kamp. Ofrene er indtil videre sagligheden og retssikkerheden for erhvervets udøvere.

Én ting er, at de to organisationer tilsyneladende er uenige med de to tredjedele af befolkningen, som fortsat er for dansk medlemskab af EU og det indre marked. Men noget andet og langt mere betænkeligt er, at de gennem længere tid har bedrevet en målrettet og stærkt fordrejet hetz imod lovlydige virksomheder, som har indrettet sig på vilkårene i det åbne, europæiske transportmarked. Denne form for 'branchepolitik' hører ganske enkelt ingen steder hjemme!

Jeg vil derfor opfordre transportudvalgets medlemmer til at vurdere budskaberne fra 3F og DTL med stor kritisk sans og skepsis samt medvirke til en mere saglig og fremadrettet debat om dansk vejtransport.

Venlig hilsen

Kim Johansen
Adm. direktør, Kim Johansen Transport Group