

pressemeldelse, 11. juni 2014

International transport er ikke cabotage

Hvis man vil drive virksomhed på tværs af grænserne i EU, må man forholde sig til vilkårene for international transport i EU's indre marked, hvilket intet har med cabotagekørsel at gøre. Beskæmmende, at danske politikere, arbejdsmarkedsforskere og andre ikke har styr på begreberne. Sådan lyder det fra den administrerende direktør i Kim Johansen Transport Group.

– I 35 år har vi drevet virksomhed fra dansk grund. I 1992 blev grundlaget for den fælles europæiske transportpolitik for alvor lagt. Senere er konkurrencen på området blev skærpet betydeligt, i forbindelse med østlandenes optagelse i EU for små 10 år siden. Internationale transporter sker på lige vilkår, uanset hvilket medlemsland virksomheden ligger i. Vi tilpassede vores forretningsmodel, og siden er vi som virksomhed vokset og har skabt mange nye arbejdspladser. En del er skabt i de nye EU-lande, men samtidigt er det lykkedes at bevare 70 danske arbejdspladser. Havde vi ikke tilpasset os, havde vi i dag ingen berettigelse haft på det internationale transportmarked - og dermed heller ikke haft danske arbejdspladser, siger Kim Johansen, administrerende direktør i Kim Johanssen Transport Group.

Uheldig sammenblanding

Baggrunden for Kim Johanssens udmelding er den seneste tids presseomtale i forbindelse med den udskældte cabotagekørsel. Den danske regering er uenig med EU i den præcise fortolkning af cabotagereglerne, og samtidig betyder kompleksiteten i lovgivning og regler ifølge Kim Johansen, at der opstår en uheldig sammenblanding af begreber. Det medfører, at virksomheder som Kim Johansen Transport bliver uskyldig hængt ud som lovbrudere – selvom de har rettens ord for det modsatte:

- Vi har været igennem tre retssager inden for de seneste otte år, og senest har vi fået Arbejdsrettens ord for, at vi driver international transportvirksomhed på fuldt ud lovlige vilkår. Alligevel kritiseres virksomheden fra en række politikeres side for at have sendt danske arbejdspladser til udlandet og at omgå loven. Han tilføjer:

- Fakta er, at uanset om lastbilerne er indregistreret i Danmark, Frankrig, Holland eller et helt fjerde EU-land, så opererer de under samme vilkår – og alle aktører i markedet er nødsaget til at konkurrere ud fra et internationalt marked, ikke ud fra et nationalt ønske om noget andet. Det er en konsekvens af, at vi i sin tid har ønsket fri bevægelighed i EU's indre marked. Og det er rigtig ærgerligt, at både toneangivende politikere, arbejdsmarkedsforskere og andre aktører som ex 3F ikke har sat sig ordentligt ind i sagerne.

Ifølge Kim Johansen er det afgørende, at internationale transporter sker på internationale vilkår – ellers forsvinder arbejdspladserne blot til andre europæiske transportører over natten.

Kritikere taler mod bedre vidende

Så på trods af en række domme, senest Arbejdsrettens dom i april 2014, hersker der fortsat stor begrebsforvirring på transportområdet. Ifølge Jacob Sand, advokat og partner i Gorrissen Federspiel, som er en af Danmarks førende advokatvirksomheder indenfor arbejds- og ansættelsesret, herunder skæringen til EU-lovgivning, taler mange kritikere mod bedre vidende, og forargelsen er grundløs:

- Den seneste Arbejdsrettsdom vedrørende Kim Johansen Transport Group er helt klar. Når man kører mindre end 3 procent i Danmark, har man marginal tilknytning til landet, og dermed vil en konflikt være i strid med både gammel dansk retspraksis tilbage fra år 2000 og nyere EU-retspraksis og -regulering. I dette tilfælde er der sendt et klart signal fra Arbejdsretten til danske lønmodtagere og fagforeninger: Danske fagforeninger kan ikke i enhver situation kræve danske overenskomster for arbejde, der udføres helt sekundært i Danmark. Det betyder også, at danske fagforeninger ikke kan iværksætte lovlige konflikter for at opnå overenskomster for alt arbejde, der udføres i Danmark på dansk indregistrerede biler. Det gør sig særligt gæl-

dende, når der som her er tale om en helt marginal og underordnet tilknytning til Danmark for en virksomhed, der som Arbejdsretten fastslår, drives uden noget forsøg på omgåelse.

For yderligere information om sagen, kontakt Kim Johansen på telefon +45 40 31 48 64.

Fakta om Kim Johansen Transport Group

Kim Johansen Transport Group udgøres af selskaber, der driver transportvirksomhed i fem lande (Norge, Danmark, Frankrig, Polen og Estland). I Danmark beskæftiger koncernen sig udelukkende med internationale transporter, og kører hverken nationale transporter eller cabotagekørsel. Der er tale om en danskejet koncern, der beskæftiger en række administrative medarbejdere, værkstedsfolk og over 700 chauffører. Koncernens speciale er international transport af tidsfølsomt gods og logistikgoods, herunder transporter af luftfragt, fisk, reservedele, post m.v.

Fakta om transporttyper

International transport: Transport som starter i et land og slutter i et andet. F.eks. en transport som starter i Danmark og slutter i Holland. I EU er der helt fri konkurrence mellem f.eks. polske, tyske og danske vognmænd. Transporterne i EU sker efter EU-regler - og der kan lønnes efter de lokale forhold i det EU-land chaufføren er ansat.

National transport: Transporter som starter i et land og slutter i samme. F.eks. en transport fra Hamborg til München - eller en transport fra Aarhus til København. Der er i princippet fri konkurrence - men transporterne sker efter national lovgivning og/eller overenskomst.

Cabotage: I tilslutning til internationale transporter tillader EU-regler, at en begrænset national kørsel køres på internationale vilkår. Reglerne er oprindeligt lavet for at forhindre spild og tomkørsel – men der ses af og til mere eller mindre kreative anvendelser af regelsættet.

Arbejdsrettens dom – Kim Johansen Transport Group:

3F's transportgruppe varslede først på året blokade og konflikt mod Kim Johansen Transport Group i protest mod, at størstedelen af firmaets cirka 750 chauffører er ansat i gruppens estiske selskab.

Det fik Kim Johansen Transport Group til at indbringe sagen for Arbejdsretten for at få 3F's ret til konflikt afprøvet. Arbejdsretten har den 9. april fastslået, at 3F's varslede hovedkonflikt i form af blokade og de varslede sympatikonflikter var ulovlige.

Arbejdsretten fastslår desuden, at Kim Johansen koncernens selskabsform er fuldt lovlig og udtryk for reelle transaktioner. Koncernens estiske datterselskab havde i 2013 en omsætning på mere end DKK 100 millioner og er således ikke, som påstået af 3F, et såkaldt "postkassefirma".