

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sagsnr.: TS2010100-00022
Dato: 08-03-2018
Sagsbehandler: SADJ

Til høringsparterne

Høring over udkast til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremsender hermed udkast til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport i høring.

Frist for høringssvar til styrelsen er den 5. april 2018.

Udkastet til bekendtgørelse har baggrund i Kommissionens åbningskrivelse af 15. februar 2017 om Danmarks manglende korrekte implementering af Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (direktivet).

Ved direktivets ikrafttræden i 1993 fandt man fra dansk side, at gennemførelsen af direktivet ikke krævede ændring af dansk lovgivning eller administrative forskrifter, idet godskørselsloven i § 1, stk. 2, indeholder en bestemmelse, der giver udenlandske vognmænd muligheden for at udføre cabotagekørsel i Danmark i forbindelse med kombineret transport som følge af international aftale, herunder EF-retsakter.

I åbningskrivelsen fandt Kommissionen, at Danmark ikke ved at henviser til en generel bestemmelse i godskørselsloven har gennemført direktivet i dansk ret. Regeringen tilsluttede sig Kommissionens synspunkter, og Danmarks svar på åbningskrivelsen var, at direktivet ville blive gennemført i form af en ny bekendtgørelse om kombineret transport.

Udover en gengivelse af direktivets bestemmelser fastsættes der i udkastet til bekendtgørelse bestemmelser om følgende:

1. Varernes oprindelse eller endelige destination

Det præciseres i § 2, stk. 1, at transport af varer mellem medlemsstaterne er omfattet af definitionen af kombineret transport uagtet varernes oprindelse eller endelige destination.

Det betyder, at det ikke er et krav, at varernes oprindelse eller endelige destination er en medlemsstat, og disse kan således være et tredjeland.

Præciseringen har baggrund i Kommissionens åbningskrivelse til Danmark, hvor Kommissionen fandt, at man fra dansk side fortolkede direktivet forkert ved kun at lade transport af varer mellem EØS-landene omfatte af direktivets regler, men ikke varer fra tredjelande. Regeringen har tilsluttet sig Kommissionens synspunkter.

2. Kørsel med tomme lasteenheder

Det præciseres i § 3, stk. 1, at transport af tomme påhængsvogne, sættevogne, veksellad eller containere betragtes som kombineret transport, såfremt de tomme lasteenheder er genstand for omsætning dokumenteret ved et transportdokument.

Det betyder, at kørsel på den indledende eller afsluttende vejstrækning med eksempelvis en tom container, hvor det er transporten af selve containeren, der er bestilt og betalt for, og hvor containeren dermed reelt udgør varen i den kombinerede transport, kan ske efter reglerne om kombineret transport.

Endvidere præciseres det i § 3, stk. 2, at transporten af tomme påhængsvogne, sættevogne, veksellad eller containere før og efter transport af varer ikke betragtes som en del af en kombineret transport.

Det betyder, at kørsel med eksempelvis en tom container efter en afsluttet kombineret transport, hvor den tomme container transporteres tilbage til en kombiterminal eller havn eller et tredje sted (repositionering) med henblik på læsning af nye varer og udførsel af en ny kombineret transport, ikke kan ske efter reglerne om kombineret transport.

Ved disse kørsler sker "tomkørslen" alene som led i en kombineret transport (før og efter en kombineret transport), men selve tomkørslen udgør ikke en kombineret transport. Formålet med denne bestemmelse er således at præcisere, at tomkørsel ikke i sig selv betragtes som kombineret transport.

I henhold til den nuværende fortolkning kan kun kørsel med varer udføres efter reglerne om kombineret transport. Baggrunden herfor er, at direktivet omhandler transport af varer, jf. direktivets artikel 1. Begrebet *varer* er ikke defineret i direktivet. Fortolkningen indebærer, at en container ikke betragtes som en vare i henhold til reglerne om kombineret transport, og at al tomkørsel i Danmark udført af en udenlandsk virksomhed derfor altid betragtes som cabotagekørsel.

Ved Retten i Glostrups dom af 9. februar 2017 blev en udenlandsk transportvirksomhed frifundet på baggrund af manglende klarhed i direktivet om, hvorvidt tomme returkørsler er omfattet af direktivet.

Udkastet til § 3, stk. 1, medfører således en ændring af fortolkningen, idet den kørsel, der er nævnt i § 3, stk. 1, vil kunne udføres som kombineret transport og således ikke længere anses som cabotagekørsel. Det skyldes en udvidende fortolkning af begrebet *varer*, som i overensstemmelse med direktivets formål om at styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for godstransport, som er mere miljøvenlige, kan omfatte eksempelvis en container.

Udkastet til § 3, stk. 2, viderefører og præciserer blot den nuværende fortolkning. Den kørsel, der er nævnt i § 3, stk. 2, vil således fortsat anses som cabotagekørsel.

Indholdet i § 3 kan illustreres med følgende to eksempler:

§ 3, stk. 1

En udenlandsk virksomhed kan som den indledende strækning i en kombineret transport køre en tom container fra Rødovre til kombiterminalen i Høje Taastrup, såfremt containeren er genstand for omsætning dokumenteret ved et transportdokument, og containeren på den resterende strækning transporteres med jernbane til en anden medlemsstat.

§ 3, stk. 2

En udenlandsk virksomhed kan ikke som kombineret transport transportere en tom container, efter en afsluttet kombineret transport, fra Rødovre til kombiterminalen i Høje Taastrup med henblik på læsning af nye varer. Denne tomkørsel vil blive betragtet som cabotagekørsel.

3. Krav til stempeling eller andet bevis

Det fastsættes i § 7, stk. 5, at de påkrævede oplysninger i transportdokumentet skal bekræftes ved stempeling, der foretages af jernbane- eller havneadministrationerne, eller andet bevis.

I henhold til direktivet skal oplysningerne bekræftes ved stempeling. Det er imidlertid ikke muligt i alle tilfælde at få stempler, hvorfor det i bekendtgørelsen fastsættes, at oplysningerne skal bekræftes ved stempeling eller *andet bevis*, således at bestemmelsen er praktisk anvendelig. Når stempeling ikke er tilgængelig, vil virksomhederne således have mulighed for at dokumentere oplysningerne ved et andet bevis. Det kan eksempelvis være en bon fra færgeoverfarten.

Økonomiske og administrative konsekvenser, herunder DUT

Det vurderes, at bekendtgørelsen ikke medfører erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser ud over bagatelgrænsen.

Det skyldes, at udkastet blot implementerer dele af et direktiv fra 1992, som har været anvendt trods manglende korrekt implementering.

Danske Regioner og Kommunernes Landsforening (KL) anmodes om høring af bekendtgørelsens eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Høringsfrist mv.

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2018.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@tbst.dk, cc. til sadj@tbst.dk **senest den 5. april 2018**, mærket "j.nr. TS2010100-00022".

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Sabrina Djarling på mail sadj@tbst.dk eller info@tbst.dk.

Der vedlægges udkast til ændret bekendtgørelse samt en liste over hørte myndigheder og organisationer.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk.

Det bemærkes, at styrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse er blevet udstedt. De udstedte bekendtgørelser kan ses på www.retsinformation.dk samt på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk under Lovstof. Information om de udstedte regler fremgår også af styrelsens nyhedsbrev, som man kan tilmelde sig på hjemmesiden www.tbst.dk.

Med venlig hilsen

Sabrina Djarling
Fuldmægtig