

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

Notat

Dato 24. maj 2018
SADJ

Høringsnotat

Bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 8. marts 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 5. april 2018.

Følgende har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Dansk Erhverv.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Danske Speditører
- Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd (DTL)
- DI Transport
- Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD)
- Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD).

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Bemærkninger, der ikke vedrører udkastet til bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport, indgår ikke i notatet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

Danske Speditører er på det overordnede plan glad for, at udkastet til bekendtgørelse alt i alt er udtryk for en forbedring i forhold til tidligere.

DI Transport finder det afgørende, at der er fælles, ensartede EU-regler for godstransport, samt at disse er nemme at håndhæve og nemme for transportvirksomhederne at efterleve. DI Transport kan derfor støtte, at de danske regler bringes i overensstemmelse med EU-reglerne.

DTL har principielt den holdning, at reglerne om kombineret transport skal afskaffes og omfattes af reglerne om cabotage.

I forhold til direktivets grundlæggende hensigt om at flytte trafik fra vej til sø eller bane er det DTLs opfattelse, at netop fritagelsen fra cabotagereglerne giver mulighed for, at prisbillige østeuropæiske vejtransportører med lav aflønning af chauffører har overtaget transporten til og fra havne fra fx baneoperatører. Således har direktivet de facto haft den stik modsatte effekt i forhold til formålet – som er at flytte transporter fra vej til bane.

ITD støtter en politisk ambition om klarere regler for at fremme kombinerede transporter dér, hvor det giver mening. ITDs medlemmer har gentagne gange oplevet problemer med reglerne for kombineret transport, da reglerne har været uklare og forældede. Organisationen er derfor positiv over for ønsket om at gøre reglerne mere enkle, brug- og kontrollerbare og er blandt andet særligt positiv over for ethvert forslag, der kan styrke myndighedskontrollen.

Det er afgørende for ITD at afsøge realistiske muligheder for at flytte gods fra vej til bane eller sø, men godset bør kun flyttes, hvor det giver mening.

SLD bemærker, at det er helt afgørende for transport- og logistikbranchen, at der eksisterer klare, ensartede regler på tværs af grænserne, og at de håndhæves på samme måde i de enkelte medlemsstater.

3. Varernes oprindelse eller endelige destination

DI Transport støtter præciseringen i § 2, stk. 1, om, at kombineret transport er transport af varer mellem EØS-medlemsstaterne uagtet varernes oprindelse.

DTL er ikke enig i, at man skal ændre den hidtidige danske fortolkning, hvor det kun var kombineret transport mellem medlemsstaterne, som var omfattet af reglerne. I udkastet til bekendtgørelse lægges der op til, at kombineret transport af varer fra eller til 3. lande uden for EU til eller fra en medlemsstat skal være omfattet af reglerne.

FDL har den klare holdning, at det er klart og tydeligt præciseret, hvilke krav der er til udførelsen af en kombineret transport i henhold til EØF/EU tekstmateriale omkring kombineret godstransport. Der er tale om varetransport mellem EØS-landene, med opstart og afslutning. Det er ligeledes præciseret tydeligt, hvilke transporttyper der skal foregå, og mellem hvilke lande, det kan foregå. FDL kan ikke godkende teksten "eller endelige destination" i udkastet til bekendtgørelse.

SLD er positiv over, at det i bekendtgørelsens § 2, stk. 1, præciseres, at transport af varer mellem medlemsstaterne er omfattet af definitionen af kombineret transport, uagtet varernes oprindelse eller endelige destination, idet det er selve transporten, der bør betragtes som genstand for reglerne, og ikke varerne, der transporteres.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at bekendtgørelsen i overensstemmelse med direktivet om kombineret godstransport alene vil gælde, når der er tale om international kombineret transport mellem medlemsstaterne. Det præciseres alene i bekendtgørelsen, at varernes oprindelse eller endelige destination ikke har betydning, og at det således er selve den internationale kombinerede transport mellem medlemsstaterne, der er afgørende for, om reglerne finder anvendelse.

Præciseringen skyldes, at regeringen i forbindelse med Danmarks svar på Kommissionens åbningsskrivelse tilsluttede sig Kommissionens synspunkt om, at man fra dansk side fortolkede direktivet forkert ved kun at lade transport af varer mellem medlemsstaterne være omfattet af direktivets regler, men ikke varer fra tredjelande.

4. Kørsel med tomme lasteenheder

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

Dog vil bekendtgørelsesudkastets § 3, stk. 2, i stor udstrækning gøre kombineret transport umulig. Tomme containere og veksellad vil meget ofte skulle køres fra leveringsstedet og retur til jernbane eller havneterminal, og her vil ikke forefindes noget transportdokument, da enhederne ikke nødvendigvis er i en omsætningssituation.

Derfor konkluderer Danske Speditører, at bekendtgørelsesudkastet er formuleret sådan, at der kan være berettiget tvivl om, hvorvidt transport af tomme lasteelementer reelt bliver lettere at gennemføre som kombinerede transporter.

Derfor opfordrer Danske Speditører på det kraftigste til, at bekendtgørelsens ordlyd bliver bragt i overensstemmelse med EU-linjen, der ef-

ter organisationens opfattelse er krystalklar, når det handler om "Empty Load Units".

DI Transport kan støtte præciseringen i § 3, stk. 1, om, at eksempelvis en tom container kan udgøre selve varen, hvilket svarer til gældende EU-ret.

For så vidt angår § 3, stk. 2, mener DI Transport, at bestemmelsen er uklar og bør præciseres yderligere for at afklare forholdet til cabotage-reglerne.

Det fremgår i dag af cabotagevejledningens afsnit 6: "Hvis der f.eks. udføres transport af en container med varer fra Tyskland til Danmark, vil den tomme container efter aflæsning af varerne kunne køres til bestemmelsesstedet efter fragtaftalen."

DI Transport mener, at det derfor tilsvarende bør præciseres, at kørsel med en tom container eller en tom sættevogn enten før pålæsning af varer eller efter afleveringen af varerne i forbindelse med en kombineret transport, ikke tæller som en cabotagetur. Dette må enten være tomkørsel eller en del af den afsluttende/indledende del af en kombineret transport.

DTL bemærker, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har til hensigt at ændre den hidtidige fortolkning af reglerne om kombineret transport til også at omfatte tomkørsel, bare der foreligger et transportdokument.

Hensigten med kombineret transport er at transportere godset i eller på de i direktivet nævnte lasteenheder, uden at godset skal omlastes. Der er ikke grundlag for at udvide fortolkningen af varer til også at omfatte de nævnte tomme lastenheder, så tomkørsel af disse er omfattet af reglerne om kombineret transport, uagtet om der foreligger et transportdokument eller ej.

Efter DTLs opfattelse bør § 3, stk. 1, derfor slettes, så reglerne om kombineret transport ikke omfatter tomkørsel, uanset om der foreligger et transportdokument eller ej.

Den ændrede fortolkning åbner op for omgåelse og svindel, idet det er nemt at oprette et fragtbrev, og alene dette afgør, om der er tale om cabotagekørsel med de begrænsninger, dette giver, eller kombineret transport uden begrænsninger.

Efter DTLs opfattelse bør det ingen betydning have, om der er oprettet et transportdokument eller ej. Tomkørsel bør generelt betragtes som cabotagekørsel.

SLD kan tilslutte sig præciseringen i § 3, stk. 1, hvor kørsel på den indledende eller afsluttende del af en kombineret transport med tomme påhængsvogne, sættevogne, veksellad eller containere be-

tragtes som kombineret transport, hvis de tomme lasteenheder er genstand for omsætning dokumenteret ved et transportdokument, og at Danmark dermed ikke længere betragter al tomkørsel udført i Danmark af en udenlandsk virksomhed som cabotage. Det er en vigtig præcisering, som vil fremme brugen af kombinerede transportere i overensstemmelse med Kommissionens intentioner.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan oplyse, at kørsel med tomme lasteenheder ikke er reguleret i det gældende direktiv om kombineret transport. Det er derfor nødvendigt at fastsætte regler herom i bekendtgørelsen.

Der er således manglende klarhed i direktivet om, hvorvidt eksempelvis tomme containere er omfattet af begrebet "varer", og dermed om kørsel hermed er omfattet af reglerne om kombineret transport. Særligt formålet med direktivet, som er at styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for godstransport, som er mere miljøvenlige, taler for praksisændringen i bekendtgørelsens § 3, stk. 1.

Der er intet i det gældende direktiv, der taler for en fuldstændig praksisændring, således at al tomkørsel, herunder kørsel inden læsning af varer eller efter losning af varer, ville kunne udføres efter reglerne om kombineret transport. Denne kørsel vil således fortsat blive betragtet som cabotagekørsel, såfremt kørslen udføres af en udenlandsk vognmand.

Det bemærkes, at Kommissionen som en del af vejpakken foreslår en ændring af direktivet om kombineret transport, hvorefter transport af tomme lasteenheder før og efter transport af varer skal anses som en del af en kombineret transport, hvis transportvirksomheden kan forelægge klar dokumentation for, at vejtransporten udgør en vejstrækning i en kombineret transport.

5. Stempling eller andet bevis

SLD hilser lempelsen i § 7, stk. 5, om, at oplysningerne i transportdokumentet skal bekræftes ved stempling eller ved andet bevis, velkommen som en tilpasning til virkelighedens verden.

7. Øvrige ændringer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

DTL har gjort Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opmærksom på, at den danske sprogversion af direktivet om kombineret transport afviger fra definitionen af kombineret transport i den engelske, tyske og franske sprogversion ved ikke at have ordet "egnede" med ved henholdsvis indladningsbanegård og udladningsbanegård. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund heraf og efter at have sammenlignet de

engelske, tyske, franske og danske sprogversioner af direktivet præciseret bekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 1 og 2, så det fremgår, at der er tale om den "nærmeste egnede indladningsbanegård" og den "nærmeste egnede udladningsbanegård".

Der er endvidere i bekendtgørelsens § 2, stk. 2, efter anbefaling fra Rigsadvokaten og Rigspolitiet, efter ordet transporten tilføjet "af varer på den indledende eller afsluttende vejstrækning, på jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen", for at tydeliggøre teksten.

Endelig præciseres det i bekendtgørelsens § 7, stk. 3, efter anbefaling fra Rigsadvokaten og Rigspolitiet, at de eksisterende dokumenter skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises kontrolmyndighederne på forlangende. Det vil således være muligt for politiet at kontrollere dokumenterne ved en vejsidekontrol, uanset om virksomheden har skullet udfærdige et nyt transportdokument, eller om de påkrævede oplysninger allerede fremgår af eksisterende dokumenter.

Bilag 1

Advokatsamfundet
Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik
Beskæftigelsesministeriet
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Erhverv
Danmarks Erhvervsfremme
Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd
Danske Advokater
Danske Regioner
Danske Speditører
Det Økologiske Råd
DI
DI Transport
Erhvervsstyrelsen
Fagligt Fælles Forbund, 3F
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL
Landbrug og Fødevarer
Landsorganisationen i Danmark
NOAH-Trafik
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Skatteministeriet