

Edvard Thomsens vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk
Notat
Sagsnr. TS2010000-00026
Dato 22. maj 2014
LC

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godskørsel

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 31. marts 2014 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om godskørsel i høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer. Udkast til ny bekendtgørelse har også været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 25. april 2014.

Følgende organisationer har ikke haft bemærkninger til udkastet til ny bekendtgørelse:

- Dansk Erhverv.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

- Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL)
- Dansk Erhverv
- Danske Speditører
- Dansk Transport og Logistik (DTL)
- DI Transport
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
- LO.

I det følgende refereres de indkomne bemærkninger. Trafikstyrelsens kommentarer følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

3F tager ændringen af bekendtgørelsen til efterretning, men skal samtidig tilkendegive, at forbundet hilser tilførsel af yderligere 3 mio. kr. til politiets kontrol særdeles velkommen.

LO henholder sig til 3F's høringssvar.

Danske Speditører er positive over for ændringen, der her gennemføres. Organisationen er af den opfattelse, at retstilstanden nu bringes i overensstemmelse med forordning nr. 1072/2009, hvilket organisationen kun kan bakke op omkring.

ITD går ind for klare regler og effektiv kontrol og er således positiv over for tiltag til at bringe bekendtgørelsen på dette område i overensstemmelse med EU-reglerne. Særregler generelt skal efter organisationens opfattelse undgås, da det medvirker til at forstærke uklarheder og underminerer effektiv udveksling af varer og tjenesteydelser.

DI Transport og ATL finder det fornuftigt, at bekendtgørelsen på dette område bringes i overensstemmelse med de EU-regler, som Danmark selv har været med til at vedtage. Danske særregler, der diskriminerer mod udenlandske transportvirksomheder skal undgås, da det er med til at legitimere, at andre lande også diskriminerer mod danske transportvirksomheder.

Bemærkningerne tages ad notam.

3. Definition af "international transport"

DTL anfører, at der indføres et nyt begreb "reel international transport". Efter foreningens opfattelse fremgår det ikke af forordning nr. 1072/2009, hvordan en "reel transport" defineres. Det vil derfor efter organisationens opfattelse i praksis ikke være muligt for politiet og domstolene at pålægge straf med henvisning til, at der ikke er tale om en reel transport, da dette ikke er nærmere defineret. Der er derfor behov for, at det forinden ændringen træder i kraft præciseres og defineres, hvad der menes med "en reel transport i forordningens forstand".

ITD havde imødeset, at man havde valgt at ophæve bekendtgørelsens § 16 b, da det efter foreningens opfattelse ville være den mest fornuftige måde at bringe den danske bekendtgørelse i overensstemmelse med EU-reglerne. Den foreslåede ændring åbner efter foreningens opfattelse for yderligere fortolkningsudfordringer. ITD forstår reglen således, at kørsel med tomme containere og returemballage mv. giver adgang til cabotagekørsel, såfremt den internationale tur er en reel transport. Ved reel transport forstår foreningen transport udført for fremmed regning.

DI Transport og ATL havde foretrukket at slette § 16 b. Dette ville være den mest præcise måde at bringe den danske bekendtgørelse i overensstemmelse med EU-reglerne og fjerne enhver tvivl om, at det er forordningens tekst, der er gældende. Organisationerne foreslår, at der i stedet for i Trafikstyrelsens cabotagevejledning indsættes en præcisering af forhold vedrørende tomme containere, returemballage mv. i overensstemmelse med Kommissionens svar på forespørgsel af 9. juli 2012. Ifølge denne er international transport af tomme containere og paller udelukkende med det formål efterfølgende at køre cabotagekørsel i modstrid med forordningen, hvis transportvirksomheden ikke er i stand til at fremlægge klart bevis for den indgående internationale transport baseret på en kontrakt mellem afsender og transportvirksomhed.

Regeringen besluttede, efter at Danmark havde modtaget en åbnings-skrivelse fra Europa-Kommissionen om, at den nuværende definition i § 16, stk. 1, af en "international tur" efter Kommissionens opfattelse er i strid med EU-retten, at ændre definitionen som foreslået.

Der er tale om en reel transport, hvis transporten har en sådan karakter, at den ikke primært har til formål at give mulighed for at anvende cabotagereglerne.

Det vil i den forbindelse være relevant at undersøge, om der foreligger oplysninger om betaling for transporten, om modtageren kan redegøre for varekøb eller lignende, og om modtageren efter den internationale transport anvender transportøren til cabotagekørsel.

Det vil være vanskeligt for politiet at foretage sådanne undersøgelser i forbindelse med en vejkontrol af udenlandske lastbiler.

Der er derfor blevet bevilliget ekstra tre mio. kr. til politiets Tungvognscenter Syd og Tungvognscenter Øst til øget efterforskning. I begge tungvognscentre vil der blive ansat dels en politiuddannet medarbejder med stærke efterforskningsmæssige kompetencer, dels en erfaren jurist. Disse medarbejdere vil få ansvaret for nærmere at afdække og undersøge, hvornår bl.a. kørsel med tomme containere mv. må anses for en reel transport, og hvornår der er tale om omgåelse.

4. Kørsel med tomme containere, tomme sættevogne og returemballage i Danmark

DTL finder, at det er en markant juridisk svækkelse, at det ikke længere skal fremgå udtrykkeligt af bekendtgørelsen, at kørsel med en tom sættevogn, en tom container eller returemballage regnes for en cabotagetur.

Kørsel med tom sættevogn, en tom container eller returemballage kræver godskørselstilladelse, idet der er en formodning for, at dette sker

for fremmed regning. Det er en illusion at forestille sig, at andres tomme sættevogne, tomme containere eller returemballage bliver transporteret udenfor fremmed regning. Også sådanne transporter bliver honoreret på den ene eller anden vis, idet sådanne transporter også har omkostninger for transportøren (brændstof, løn mv.). DTL skal derfor opfordre til, at § 16 b, stk. 2, bibeholdes i bekendtgørelsen.

ITD ønsker afklaret, hvorvidt det er i overensstemmelse med forordning nr. 1072/2009, at kørsel i Danmark med en tom sættevogn, en tom container eller returemballage anses for en cabotagetur.

FDL opfordrer til, at det præciseres, at kørsel med et tomt container-chassis anses for at være en cabotagetur.

Den nuværende § 16 b, stk. 2 i bekendtgørelse om godskørsel, hvorefter transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage anses for en cabotagekørsel ved udførelse af national kørsel i Danmark, er indføjet, fordi det står i modsætning til bekendtgørelsens definition i § 16, stk. 1, af en "international tur", hvor transport af tomme containere, tom sættevogne og returemballage ikke giver adgang til cabotagekørsel.

Når bekendtgørelsens definition af en "international tur" ændres til også at omfatte en reel transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage, og dette hele tiden har været anerkendt som en cabotagekørsel i Danmark, er der ifølge Trafikstyrelsens opfattelse ikke længere behov for den pågældende bestemmelse.

Kørsel i Danmark med en tom sættevogn, en tom container eller returemballage vil således fortsat tælle som en cabotagetur. Dette vil blive præciseret i Trafikstyrelsens Cabotagevejledning.

Kørsel med et tomt container-chassis vil fortsat ikke tælle som en cabotagetur. Trafikstyrelsen er af den opfattelse, at der ikke er tale om godskørsel, når der køres med et tomt container-chassis, og kørsel med et tomt container-chassis tæller derfor ikke som en cabotagetur.

5. Pilotprojekt med fotoudstyr

3F ser frem til og anerkender pilotprojektet om fotoindsamling og registrering af lastbilers grænsepassage, ligesom forbundet er overbevist om, at en sådan registrering vil styrke myndighedernes muligheder for kontrol af cabotagekørsel og medvirke til at afdække den ulovlige piratkørsel, der finder sted.

DTL er meget positiv overfor, at der vil blive igangsat et pilotprojekt med henblik på at opsætte fotoudstyr til automatisk indsamling af data for lastbilers ind- og udkørsel af Danmark med automatisk num-

nummerpladegenkendelse. Efter DTL' opfattelse vil nummerpladegenkendelse bl.a. kunne bidrage til at konstatere, om en transport reelt er international og foregår over landegrænsen eller udelukkende er national, herunder om en dansk tilladelsesindehaver benytter den korrekte overenskomst. Desuden kan en bi-effekt være at sikre, at også udenlandske lastbiler betaler vejbenyttelsesafgift.

DTL opfordrer til, at fotoudstyret ikke alene opsættes ved landegrænser, men også ved udvalgte trafikknudepunkter f.eks. Storebæltsbroen, Lillebæltsbroen, Vejlefjordbroen og Limfjordstunnelen. Dette vil kunne bidrage til at kortlægge godstransporten i Danmark.

Det bemærkes, at Transportministeriet i dialog med transportbranchen vil finde de rigtige steder at opstille udstyret.

Bilag 1

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Erhverv

Dansk Transport og Logistik

Danske Advokater

Danske Handicaporganisationer

Danske Regioner

Danske Speditører

Det Centrale Handicapråd

Det Økologiske Råd

DI

DI Transport

Fagligt Fælles Forbund

Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)

ITD – brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Kommunernes Landsforening

Landsorganisationen i Danmark

NOAH-Trafik

Rigsadvokaten

Rigspolitiet