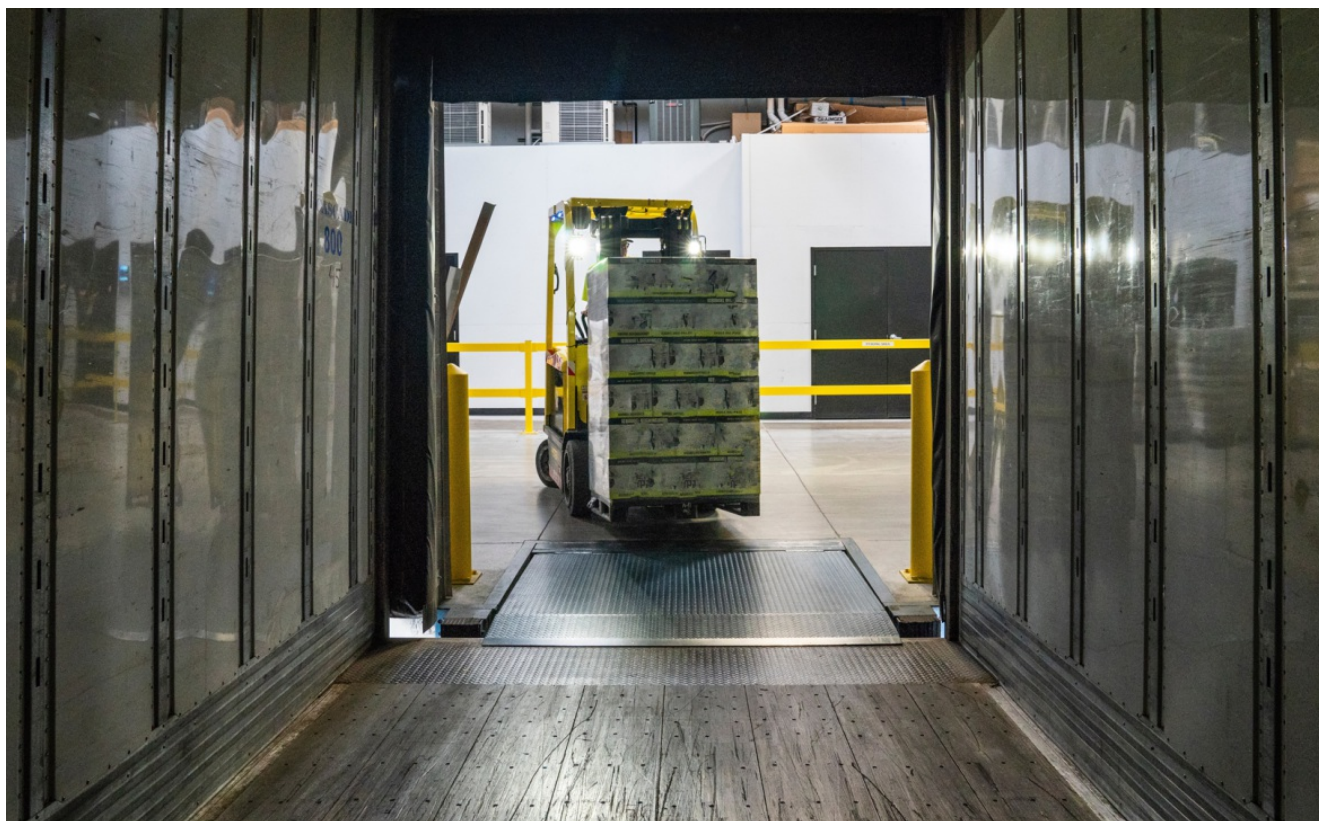


Danmark retter ind – Færdselsstyrelsen har omsider opdateret Cabotagevejledningen

Færdselsstyrelsen har omsider valgt at opdatere Cabotagevejledningen. Opdateringen kommer dog mere end 1 år efter, at EU-Kommissionen påpegede, at Danmark fortolkede Cabotageforordningen i strid med EU-retten.



Kampen om returpallerne

Det kan måske synes uvæsentligt, at Færdselsstyrelsen har opdateret deres vejledning i cabotagereglerne (Cabotagevejledningen), men det er i sandheden en langtrukken sejr for branchen, der i flere år har måttet indrette deres transport- og logistikvirksomhed efter den særegne danske fortolkning af Cabotageforordningen (EU-Forordningen 1072/2009) med frygt for bøder i millionstørrelsen for ulovlig cabotage.

Tidligere har man sidestillet returpaller med varer i det omfang, at pålæsning af returpaller efter endt losning talte for én cabotagetur. Efter instruks fra EU-Kommissionen i foråret 2022 har Danmark imidlertid måttet sande, at returpaller ikke kan sidestilles med varer, men skal anses som et hjælpemiddel til brug for udførsel af transporten, medmindre der betales fragt for befordringen.

Det fremgår således af vejledningen:

Transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende), der udgør en integreret del af en fragtaftale og/eller sker som et accessorium til en forudgående eller efterfølgende cabotagekørsel, tæller ikke som en selvstændig cabotagekørsel, men knyttes i stedet til en cabotagekørsel. Det kræver, at det kan dokumenteres, for eksempel, via CMR-brevet eller bemærkningerne heri. Hvis sammenhængen ikke fremgår klart, vil udgangspunktet være, at det tæller som en selvstændig cabotagekørsel.

Returpaller skal ses som en naturlig del af stykgodstransport, da størstedelen af de varer, vi finder på hylderne i supermarkederne, er kommet til landet på paller (europaller). Det følger af cabotagereglerne, at en udenlandsk transportør må foretage tre cabotagekørsler efter afslutningen af en indgående international kørsel eller én cabotagetur ved tomkørsel ind i landet. Én cabotagetur kan bestå af en pålæsning og flere losninger, eller flere pålæsninger og en losning af varer. I det omfang, at man tidligere sidestillede returpaller med varer, blev omfanget af adgangen til at køre cabotagekørsel i Danmark derfor væsentligt begrænset, da transportøren fejlagtigt antoges at foretage en pålæsning af "varer", om end der var tale om en pålæsning af returpaller.

For så vidt angår Færdselsstyrelsens opdaterede Cabotagevejledning, er det værd at bemærke, at der er indført et krav om dokumentation for returpallerne, således at returpallerne skal angives i CMR-fragtbrevet eller bemærkningerne heri. Dette kan imidlertid undre, da angivelse af paller el. lignende på et fragtbrev oftest tages som identifikation for, at befordringen sker mod betaling/fragt, hvorved det sidestilles med cabotagekørsel. Det kan også undre, at Færdselsstyrelsen har fundet anledning til at indføre et krav om dokumentation for returpallerne, da det hverken fremgår af Cabotageforordningen eller EU-Kommissionens Cabotagevejledning. I praksis kan dokumentationskravet også vise sig vanskeligt, da omstændigheder hos kunderne kan medføre, at antallet af returpaller ikke stemmer overens med antallet på fragtbrevet.

Det bliver derfor interessant at se, i hvilket omfang politiet vil rejse sigtelse for ulovlig cabotage, hvor fragtbrevet ikke indeholder dokumentation for returpallerne.

Politiet og anklagemyndigheden

Selvom Færdselsstyrelsen først har fundet anledning til at opdatere Cabotagevejledningen den 31. maj 2023, har politiet og anklagemyndigheden allerede taget EU-Kommissionens instruks til efterretning i de sager, hvor anklagemyndigheden havde rejst uberettiget tiltale for ulovlig cabotage på grund af pallebytte.

Allerede i starten af 2023 valgte anklagemyndigheden ved Midt- og Vestsjællands Politi således at frafalde tiltale for ulovlig cabotage udløst af pallebytte i Danmarks hidtil største straffesag om ulovlig cabotage.

NJORD Law Firms bemærkning

Som nogle af de ledende eksperter på cabotage reglerne i Danmark har NJORDs sø- og transportretafdeling taget aktiv del i kampen for regelafklaring og repræsenteret nogle af de transportvirksomheder, der har været uberettiget tiltalt for ulovlig cabotage som følge af den særegne danske fortolkning af Cabotageforordningen.

NJORDs sø- og transportretafdeling udarbejdede også responsum til EU-Kommissionen på vegne af organisationerne med henblik på at få tilendebragt den EU-stridige håndhævelse af Cabotageforordningen i Danmark. NJORD finder det derfor glædeligt at se, at Færdselsstyrelsen omsider har tilpasset Cabotagevejledningen efter EU-Kommissionens svar på responsum, om end det har ladet vente på sig i mere end et år. Dette til trods for, at EU-Kommissionens egen vejledning (Q&A) allerede blev opdateret få uger efter EU-Kommissionens svar på responsum, således at der ikke kunne herske tvivl om, hvilken fortolkning af forordningen, EU-Kommissionen ønsker praktiseret i medlemsstaterne.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12

UF@NJORDLAW.COM



LENE ISHØJ
ADVOKAT

(+45) 77 40 10 46

LEI@NJORDLAW.COM