

Cabotage og kombineret transport: Der er ikke den klarhed, man kunne ønske sig

Den nye danske bekendtgørelse, som indarbejder og supplerer EU's "Kombi-direktiv", træder i kraft den 1. juli 2018.

Med bekendtgørelsen har der rejst sig mange spørgsmål:

- Hvilke tilladelseskrav stilles til udenlandske vognmænd?
- Hvornår er der tale om en kombineret transport "mellem medlemslande"?
- Hvornår kan transport af tomme lasteenheder betragtes som kombineret transport?
- Kan alle vognmænd udføre vejtransporten til og fra en havn, hvis denne transport udgør "vej-benet" i en kombineret transport?
- Kan en tom container eller trailer betragtes som "varer"?
- Er returtransport af tomme lasteenheder omfattet af reglerne?
- Hvordan skal man forstå kilometergrænsen for vejtransportdelen af den kombinerede transport på 150 km?

Grundlæggende forholdet det sig således, at ...

Hvis en vognmand fra et andet EU-land udfører vejtransport i Danmark som led i en kombineret transport i medfør af reglerne i bekendtgørelsen, så vil denne vejtransport være undtaget fra begrænsningerne i cabotage-reglerne. I forhold til udenlandske vognmænds adgang til at køre godskørsel i Danmark er det derfor helt afgørende, hvordan bekendtgørelsen definerer en kombineret transport. Begrundelsen for de særlige regler for kombineret transport er, at reglerne kan påvirke branchen til at anvende andre - mere miljøvenlige - transportformer end vejtransport.

Bekendtgørelsen bestemmer i overensstemmelse med Kombi-direktivet, at en kombineret transport overordnet skal foregå med en strækning på jernbane, indre vandveje eller ad søveje på over 100 km i lige linje. Derudover må den indledende eller afsluttende strækning ad landevej ikke overstige en radius på 150 km fra laste- eller lossehavnen.

Udover de overordnede rammer for kombineret transport, som er en gengivelse af reglerne i Kombi-direktivet, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen besluttet, at der godt kan være tale om en kombineret transport, selvom de varer, der transporteres, ikke har oprindelse eller endelig destination i et medlemsland.

Selvom flere danske brancheorganisationer har kritiseret denne regel, slår Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen dog i et høringsnotat af 24. maj 2018 fast, at bekendtgørelsens regler om kombineret transport kun gælder, hvis selve transportydelsen foregår mellem to medlemsstater. Så længe en kombineret transport starter i én medlemsstat og slutter i en anden medlemsstat, er det således uden betydning, at de varer som transporteres, stammer fra et tredjeland eller, at en anden transportvirksomhed senere skal levere varerne til et tredjeland.

Den nye bekendtgørelse indeholder også en særlig regel om transport af tomme lasteenheder. Ifølge bekendtgørelsen kan såkaldt 'tomkørsel' indgå i en kombineret transport, hvis den er omfattet af et transportdokument. Det vil dog kun være tilfældet, når det er selve den tomme lasteenhed, som udgør godset i civilretlig forstand. Det vil altså sige, at det er den tomme lasteenhed, man af transportkunden skal få betaling for at transportere fra A til B.

Det må konstateres, at der ikke anlægges den samme definition af, hvornår der foreligger "transport af varer" under reglerne om cabotage og under reglerne om kombineret transport. Det vil således ifølge reglerne for kombineret transport ikke være muligt at foretage returkørsel af en tom lasteenhed som en del af en kombineret transport.

Hidtil har vi erfaret at politiet har administreret reglerne om kombineret transport ud fra synspunktet om, at en tom lasteenhed kunne transporteres retur til terminalen efter losning af godset, hvis kørslen skete inden for en radius af 150 km fra terminalen. Denne praksis vil angiveligt ikke blive videreført, når de nye regler træder i kraft den 1. juli 2018.

Så vær opmærksom på betydningen af de nye regler og de særlige danske fortolkninger heraf.

Læs mere om cabotagereglerne:

Cabotagekørsel: Hvordan er det endt med flere laste- og lossesteder



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM