

Dänemark lenkt ein – Die dänische Straßenverkehrs- behörde hat schließlich ihre Kabotageanleitung aktualisiert

Die dänische Straßenverkehrsbehörde (Færdselsstyrelsen) hat sich schließlich dafür entschieden, ihre Kabotageanleitung zu aktualisieren. Die Aktualisierung erfolgt jedoch mehr als 1 Jahr, nachdem die EU-Kommission feststellt, dass Dänemark die Kabotageverordnung unionsrechtswidrig auslegte.



Das Rennen um die Rücknahmepaletten

Es scheint vielleicht unwesentlich, dass die dänische Straßenverkehrsbehörde ihre Anleitung zu den Kabotagevorschriften (die Kabotageanleitung) aktualisiert haben, in der Tat stellt es aber einen langwierigen Sieg für die Branche dar, die seit mehreren Jahren ihr Transport- und Logistikunternehmen auf die eigentümliche dänische Auslegung der Kabotageverordnung (EU-Verordnung 1072/2009) ausrichten musste, während sie Angst davor hatte, Geldbußen in Millionenhöhe für illegale Kabotage zahlen zu müssen.

Früher hat man Rücknahmepaletten Waren gleichgestellt, indem es sich beim Verladen von Rücknahmepaletten nach beendetem Entladen um eine einzige Kabotagefahrt handelte. Auf Anweisung der EU-Kommission im Frühjahr 2022 hat Dänemark aber zugegeben müssen, dass Rücknahmepaletten nicht Waren gleichgestellt werden können, sondern als ein Hilfsmittel für die Ausfuhr des Warentransports anzusehen ist, es sei denn, es wird für die Beförderung Frachtkosten bezahlt.

So ergibt sich aus der Anleitung:

„Die Beförderung von leeren Containern, leeren Sattelauflegern und Mehrwegverpackungen (Paletten, Blumentransportständern o.ä.), die im Rahmen eines Frachtbriefs erfolgt und/oder als Nebensache zu einer vorangegangenen oder nachfolgenden Kabotagebeförderung erfolgt, zählt nicht als eine einzige, selbständige Kabotagebeförderung, sondern wird mit einer Kabotagebeförderung verbunden. Dies erfordert eine Dokumentation, z.B. durch den CMR-Frachtbrief oder dessen Anmerkungen. Wenn der Kontext nicht klar ist, wird standardmäßig davon ausgegangen, dass es sich um eine einzige Kabotagebeförderung handelt“.

Rücknahmepaletten sollten als natürlicher Bestandteil des Stückguttransports angesehen werden, da die Mehrheit der Waren, die wir in den Supermarktregalen finden, auf Paletten (Europaletten) im Land angekommen ist. Aus den Kabotagevorschriften ergibt sich, dass ein ausländisches Transportunternehmen am Ende einer ankommenden internationalen Fahrt drei Kabotagebeförderungen oder bei Leerfahrten in das Land eine einzige Kabotagebeförderung durchführen darf. Eine Kabotagebeförderung kann aus einer Beladung und mehreren Entladungen oder aus mehreren Beladungen und einer Entladung von Gütern bestehen. Soweit man Rücknahmepaletten Waren gleichstellte, wurde der Umfang des Zugangs zu Kabotagefahrten in Dänemark daher erheblich eingeschränkt, da fälschlicherweise angenommen wurde, dass der Beförderer eine Beladung von "Waren" vornahm, obwohl es sich um ein Beladen von Rücknahmepaletten handelte.

In Bezug auf die aktualisierte Kabotageanleitung der dänischen Straßenverkehrsbehörde soll darauf hingewiesen werden, dass eine Dokumentationspflicht für die Rücknahmepaletten eingeführt worden ist, so dass die Rücknahmepaletten im CMR-Frachtbrief oder in den darin enthaltenen Kommentaren angegeben werden müssen. Das mag sich aber wundern, da die Angabe von Paletten oder Ähnlichem auf einem Frachtbrief meist als eine Identifikation dafür angesehen wird, dass die Beförderung gegen Zahlung/Fracht durchgeführt wird, wodurch es Kabotage gleichgestellt wird. Es mag sich auch wundern, dass sich die dänische Straßenverkehrsbehörde veranlasst gesehen hat, eine Dokumentationspflicht für die Rücknahmepaletten einzuführen, da sich dies weder aus der Kabotageverordnung noch den Kabotagevorschriften der EU-Kommission ergibt. In der Praxis kann sich die Dokumentationspflicht auch als schwierig erweisen, da die Umstände für die Kunden dazu führen können, dass die Anzahl von Rücknahmepaletten nicht 1:1 mit der Anzahl auf dem Frachtbrief übereinstimmt.

Es wird daher interessant zu sehen, inwieweit die Polizei Anzeige wegen illegaler Kabotage erstatten wird, wenn der Frachtbrief keine Unterlagen für die Rücknahmepaletten enthält.

Die Polizei und die Staatsanwaltschaft

Obwohl sich die dänische Straßenverkehrsbehörde erst am 31. Mai 2023 veranlasst gesehen hat, die Kabotageanleitung zu aktualisieren, haben die Polizei und Staatsanwaltschaft in Fällen, in denen die Staatsanwaltschaft ungerechtfertigte Anklagen wegen illegaler Kabotage aufgrund von Palettentausch erhoben hatte, die Anweisungen der EU-Kommission bereits zur Kenntnis genommen.

Bereits Anfang 2023 beschloss die Staatsanwaltschaft der Polizei von Zentral- und Westseeland, die Anklage wegen illegaler Kabotage, die durch Palettentausch ausgelöst wurde, in Dänemarks bisher größtem Strafverfahren wegen illegaler Kabotage fallen zu lassen.

Äußerung von Njord Law Firm

Als einer der führenden Experten für Kabotageeregeln in Dänemark hat sich die Abteilung für See- und Transportrecht von Njord aktiv am Kampf für die Klärung der Regeln beteiligt und einige der Transportunternehmen vertreten, die aufgrund der eigentümlichen dänischen Auslegung der Kabotageverordnung zu Unrecht der illegalen Kabotage beschuldigt wurden.

Es war auch die Abteilung für See- und Transportrecht von Njord, die im Namen der Organisationen das Gutachten für die EU-Kommission erstellte, um die EU-konträre Durchsetzung der Kabotageverordnung in Dänemark zu beenden. Njord freut sich daher, dass die dänische Straßenverkehrsbehörde die Kabotageanleitung endlich an die Antwort der EU-Kommission auf das Gutachten angepasst hat, obwohl es mehr als ein Jahr auf sich warten lassen hat. Und zwar obwohl die eigene Anleitung (Q&A) der EU-Kommission bereits wenige Wochen nach der Antwort EU-Kommission auf das Gutachten aktualisiert wurde, so dass kein Zweifel daran bestehen konnte, welche Auslegung der Verordnung nach Auffassung der EU-Kommission praktiziert werden sollte.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT, PARTNER
(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM



LENE ISHØJ
ADVOKAT
(+45) 77 40 10 46
LEI@NJORDLAW.COM