

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato
J. nr.

2017-6080

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (direktivet om kombineret transport).

KOM(2017) 648 final

Nyt notat

1 Resume

Europa-Kommissionen fremsatte den 8. november 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Forslaget er en del af anden del af den såkaldte vejpakke. Forslaget er oversendt til Rådet den 27. november 2017 i dansk sprogversion.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for godstransport, som er mere miljøvenlige, mere sikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej.

Med forslaget

- *præciseres definitionen af kombineret transport,*
- *udvides reglerens anvendelsesområde til også at gælde for national kombineret transport,*
- *moderniseres og præciseres kravene til den dokumentation, føreren skal fremvise,*
- *tilføjes yderligere foranstaltninger, der skal fremme nødvendige investeringer i omladningsterminaler for at forbedre infrastrukturen og styrke anvendelsen af kombineret transport.*

Det vurderes, at forslaget kan medføre statsfinansielle konsekvenser i form af eventuelle afgiftsrefusioner til virksomheder, der anvender kombineret transport, iværksættelse af eventuelle foranstaltninger til fremme af investeringer i omladningsterminaler samt ny rapporteringspligt til Kommissionen.

Det vurderes, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af besparelser for virksomhederne som følge af administrative



lettelser ved brug af elektroniske transportdokumenter og klarere regler for dokumentationen af kombineret transport.

Desuden vurderes det, at forslaget vil medføre en positiv virkning på miljøet som følge af øget anvendelse af kombinerede transportere frem for unimodale vejtransporter. Forslaget skønnes derfor at have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark.

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne om kombineret transport med det overordnede mål at styrke skiftet fra transport af gods på vej til transport af gods med andre transportformer, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej. Regeringen vil arbejde for tiltag, som samtidig bidrager til at sikre klare regler for kombineret transport, der er enkle at efterleve og håndhæve.

Regeringen arbejder for, at revisionen fører til en større sammenhæng mellem reglerne for kombineret transport, reglerne for cabotagekørsel og reglerne for udstationering af førere i vejtransportsektoren, og at det fortsat vil være muligt at kræve anmeldelse af kombineret transport i lighed med den nuværende anmeldelsespligt i RUT-registret.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 648 af 8. november 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

Forslaget er oversendt til Rådet den 27. november 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a), b), og d) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke med initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017 og anden del af den 8. november 2017.

I maj 2017 præsenterede Kommissionen meddelelsen "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet. Meddelelsen var ledsaget af første pakke af forslag.

Yderligere foranstaltninger, herunder en revision af direktivet om kombineret transport, foreslås nu som led i den anden pakke om "Et mobilt Europa". Pakken om ren mobilitet (anden del af vejpakken) er en del af Kommissionens indsats for at skabe en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende politik for klimaforandringer og forslag vedrørende lavemissionsmobilitet.



Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

Side 3/26

3 Formål og indhold

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er at øge konkurrenceevnen for kombineret transport som alternativ til den unimodale vejtransport og dermed styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for gods-transport, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som medfører mindre trængsel på vej.

En evaluering af direktivet i 2016, en ekstern undersøgelse i 2015, en målrettet høring i 2017, en offentlig høring i 2017 samt møder med interessenter og en række medlemsstater i 2017 har afdækket, at gældende regler er ineffektive til efterlevelse af direktivets oprindelige mål om at øge anvendelsen af kombineret transport som alternativ til vejtransport. Det skyldes ifølge Kommissionen, at:

- 1) den nuværende lovgivning er forældet
- 2) anvendelsesområdet er for begrænset
- 3) de fremmende foranstaltninger for anvendelsen af kombineret transport er ineffektive
- 4) infrastrukturen og tætheden af omladningsterminaler i EU er ikke tilstrækkelig til at øge anvendelsen af kombineret transport.

Efter Kommissionens opfattelse vil ændringsdirektivet rette op på disse mangler og dermed gøre det mere attraktivt at anvende kombineret transport.

Definitionen af kombineret transport

Kommissionen foreslår at præcisere definitionen af kombineret transport i artikel 1, dvs. den geografiske dækning, vejstrækningen, ikke-vejstrækningen og lasteenhederne.

Nationale kombinerede transportere

Anvendelsesområdet udvides fra alene at gælde for kombinerede transportere mellem medlemsstater til også at gælde for nationale kombinerede transportere (i én medlemsstat).

Mængden af national intermodal transport udgør 19,3 % af den samlede intermodale transport i Unionen. Det gældende direktiv er begrænset til kombinerede transportere mellem medlemsstater, hvorfor nationale kombinerede transportere ikke kan benytte sig af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i direktivet. Da de negative virkninger fra nationale vejtransportere har konsekvenser ud over de nationale grænser, foreslår Kommissionen at udvide den geografiske dækning.

Som følge af forslaget ændres direktivets titel, således at det fremgår, at direktivet ikke kun vedrører godstransport mellem medlemsstater. Dermed signale-



res, at anvendelsesområdet er udvidet til også at omfatte nationale kombinerede transporter.

Cabotage og udstationering

Kommissionen har som bemærkning til forslaget anført, at cabotagereglerne og de nye foreslåede regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren skal gælde for vejdelen af en national kombineret transport, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende virksomhed.

Kommissionen har endvidere anført, at det fortsat skal gælde, at vejdelen af en international kombineret transport er en undtagelse til reglerne om cabotage, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende virksomhed.

Vejstrækningen

Forslaget indebærer derudover, at den indledende og/eller afsluttende strækning ad vej udvides til hver især at udgøre 150 km i lige linje eller 20% af den samlede strækning af den kombinerede transport i lige linje mellem læsse- og lossestedet, når den indledende eller afsluttende strækning ad vej er længere end 150 km.

Det betyder, at en virksomhed eksempelvis kan køre en indledende strækning ad vej på 200 km samt en afsluttende strækning ad vej på 200 km, når den samlede kombinerede transport har en strækning på 1.000 km (20% reglen gælder, fordi vejstrækningen er længere end 150 km).

Endvidere kan en virksomhed eksempelvis køre en indledende strækning ad vej på 150 km samt en afsluttende strækning ad vej på 150 km, når den samlede kombinerede transport har en strækning på 500 km (150 km reglen gælder, fordi 20% reglen kun gælder, når vejstrækningen er længere end 150 km. Ved en samlet strækning på 500 km er 20% kun 100 km).

Maksimalstrækningen omfatter ikke transporten af en tom enhed, som transporteres til det sted, hvor varerne skal læsses eller fra det sted, hvor varerne er losset. Medlemsstaterne kan vælge at udvide maksimalstrækningen med henblik på at nå den geografisk nærmeste omladningsterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet til læsning eller losning, for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet og passende jernbanegodstransport.

Ikke-vejstrækningen

Samtidig fjernes den gældende minimumsstrækning på 100 km i lige linje for anvendelsen af jernbane, indre vandveje eller søvejen. Ikke-vejgående strækninger, som foregår ad indre vandveje eller ad søvejen, for hvilke der ikke findes et tilsvarende vejtransportalternativ, eller som er uundgåelige i en økono-



misk bæredygtig transportoperation, skal ikke tages i betragtning i forbindelse med kombineret transport.

Lasteenhederne

Desuden præciseres, at godstransporten kan udføres i en påhængsvogn, sættevogn, med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container, som er i overensstemmelse med to internationale standarder, når enhederne omlastes mellem forskellige transportformer, eller motorkøretøjer, som transporteres ad jernbane, indre vandveje eller søvejen.

De standardiserede lasteenheder vil være lettere at identificere, hvilket kan fremskynde deres håndtering i terminaler og lette strømmen af kombineret transport, herunder at der ikke opstår unødige forhindringer eller byrder ved transport mellem forskellige modaliteter.

Dokumentationskrav

Endvidere foreslår Kommissionen i artikel 3 at præcisere kravene til dokumentationen for den kombinerede transport. Vejtransport skal betragtes som en del af en kombineret transport omfattet af direktivet, når føreren kan fremlægge klart bevis for, at vejtransporten udgør vejdelen i en kombineret transport, inklusive transporten af tomme enheder inden og efter transporten af varerne. Ændringsdirektivet oplister alle informationer, som transportdokumentet skal indeholde. Udover de påkrævede informationer i dag foreslås det at udvide listen med blandt andet følgende data:

- afstanden i lige linje mellem det sted, hvor den kombinerede transport påbegyndes, og det sted, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen
- en beskrivelse af ruten for den kombinerede transport, herunder detaljer for hver strækning samt oplysninger for hver transportform, der udgør den ikke-vejgående del af transporten i Unionen. Der skal være oplysninger om rækkefølgen af strækningerne (dvs. første strækning, ikke-vejgående strækning eller afsluttende strækning), transportvirksomhedens navn, adresse og kontaktoplysninger samt transportform og dens rækkefølge i transportkæden
- detaljerede oplysninger om den indledende og den afsluttende vejstrækning, heriblandt længden af de pågældende strækninger.

Medlemsstaterne må ikke kræve yderligere dokumentation end fastsat i direktivet.

Medlemsstater skal tillade afvigelser mellem den udførte transport og dokumentationen, når dette skyldes ekstraordinære omstændigheder uden for transportvirksomhedens kontrol, som har medført ændringer i den kombinerede transport.



Derudover fastsættes det, at dokumentationen skal forelægges eller fremsendes ved anmodning fra den kompetente håndhævelsesmyndighed i den medlemsstat, hvor kontrollen udføres. I tilfælde af vejsidekontroller skal dokumentationen forelægges under denne kontrol. Føreren er berettiget til i løbet af vejsidekontrollen at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller enhver anden person eller juridisk person, som kan bistå med at fremskaffe den påkrævede dokumentation. Dokumentationen skal desuden være udfærdiget i et sprog, der er officielt i den pågældende medlemsstat eller på engelsk.

Dokumentationen kan forelægges som et transportdokument, der opfylder betingelserne i artikel 6 i forordning nr. 11, eller et andet transportdokument. Dette kan ske elektronisk, inklusive e-CMR for vejtransportdelen.

Rapportering

Kommissionen foreslår i artikel 5, at medlemsstaterne forpligtes til at rapportere til Kommissionen. Medlemsstaterne skal 18 måneder efter direktivets gennemførelse og hvert andet år herefter meddele Kommissionen oplysninger om:

- a) nationale og grænseoverskridende transportnetværk, der benyttes i forbindelse med kombinerede transportere
- b) opgørelse af gods i TEU (twenty-foot equivalent unit) og i tonkilometer ved type og geografisk dækning
- c) oversigt over den geografiske dækning af terminaler samt det årlige antal omlæsninger på disse terminaler
- d) oversigt over igangsatte og påtænkte støtteforanstaltninger samt effekten af disse.

Endvidere foreslås, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter vedrørende de data, som medlemsstaterne skal meddele Kommissionen i medfør af rapporteringspligten i artikel 5.

Kommissionen skal på baggrund af de data, som er indsendt af medlemsstaterne, hvert andet år udarbejde en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

Fremmede foranstaltninger

Endvidere foreslår Kommissionen at tilføje fremmede foranstaltninger i artikel 6. Medlemsstaterne skal foretage de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i infrastrukturen og faciliteterne for kombineret transport, særligt tætheden af omladningsterminaler iht. TEN-T hovednettet og det samlede net, så det sikres, at intet sted i EU er beliggende i en afstand over 150 km fra en sådan terminal. Dette skal koordineres med nabomedlemsstater og Kommissionen, så der sikres en balanceret og tilstrækkelig geografisk dækning af passende faciliteter i EU.



Kommissionen har som bemærkning til forslaget anført, at støtteforanstaltningerne ikke pålægger obligatoriske niveauer for økonomisk støtte, og at omfanget og metoderne herfor overlades til det enkelte land.

Særbestemmelser for firmakørsel

Endelig foreslås artiklerne 7 og 9 slettet. Disse indeholder særbestemmelser for operatører, der udfører firmakørsel.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres. Forslaget er henvist til TRAN-udvalget (udvalget for transport og turisme). Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a), b), og d), og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen anfører, at problemerne med den utilstrækkelige infrastruktur for anvendelsen af kombineret transport som alternativ til unimodal vejtransport ikke kan løses uden en indsats fra EU. Det skyldes, at størstedelen af de kombinerede transportere er grænseoverskridende og således afhænger af en intermodal infrastruktur tværs igennem hele EU. Derfor kræves en europæisk koordineret tilgang til investeringer i den intermodale infrastruktur.

Derudover anfører Kommissionen, at 19,3 % af den europæiske intermodale transport foregår nationalt. Da nationale transporters udledning af negative eksternaliteter også påvirker miljøet uden for medlemsstatens grænser, er der behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU. Problemerne kan derfor alene løses af EU ved ændring af den eksisterende EU-lovgivning for at sikre, at anvendelsen af kombinerede transport styrkes, og at reglerne håndhæves ens i medlemsstaterne.

Regeringen deler Kommissionens holdning om, at nationale transporters udledning af negative eksternaliteter også påvirker miljøet uden for medlemsstatens grænser.

Det er regeringens holdning, at nationale kombinerede transportere i en medlemsstat som udgangspunkt er et nationalt anliggende. Der er dog allerede i dag indført et fælles europæisk marked for godskørsel, herunder en delvis åbning af de nationale markeder. Ikke-hjemmehørende virksomheder har således ret til at udføre nationale transportere i en medlemsstat i en begrænset periode (cabotagekørsel) i tilslutning til en international transport. Forudsat, at cabotage-reglerne og udstationeringsreglerne finder anvendelse for vejstrækningen af en national kombineret transport, hvilket Kommissionen har anført som be-



mærkning til forslaget, finder regeringen, at forslaget ikke indebærer en yderligere liberalisering af det nationale marked for godskørsel.

Regeringen deler på den baggrund Kommissionens vurdering om, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6 Gældende dansk ret

Direktivet om kombineret transport er delvist implementeret i bekendtgørelse om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Det gælder artikel 6 om afgiftsrefusion.

Direktivet er ikke implementeret på det erhvervstransportretlige område. Den 15. februar 2017 sendte Kommissionen en åbningsskrivelse til Danmark dels om manglende implementering af direktivet i dansk ret. Som svar på Kommissionens åbningsskrivelse har regeringen tilsluttet sig Kommissionens synspunkter, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er derfor i gang med at implementere direktivet i form af udkast til bekendtgørelse om kombineret transport.

Der skal ske anmeldelse til Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT) af kombineret transport, jf. §7a i udstationeringsloven.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Uanset, om forslaget vedtages eller ej, kræves det, at det gældende direktiv om kombineret transport implementeres helt i dansk ret. Hvis forslaget til ændring af direktivet om kombineret transport vedtages, skal ændringsdirektivet implementeres i dansk ret.

Forslaget vurderes at kunne have lovgivningsmæssige konsekvenser for anmeldelsespligten i Register for Udenlandske Tjenesteydere (RUT), da det fremgår, at medlemsstaterne ikke må kræve yderligere dokumentation end fastsat i direktivet. Denne formulering er meget lig formuleringen i cabotageforordningen (forordning 1072/2009), som har medført, at cabotagekørsel er undtaget for anmeldelsespligten i RUT.

Forslaget indebærer samtidig, at den indledende og/eller afsluttende strækning på vej udvides, og at den gældende minimumsstrækning på 100 km i lige linje for anvendelse af jernbane, indre vandveje eller søvejen fjernes. Dette vurderes, at medføre, at det bliver vanskeligere for politiet at håndhæve en afstand beregnet i procent frem for en fast kilometerafstand. I førstnævnte tilfælde kan der være større risiko for, at der sker en forkert beregning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser



På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at give et estimat over de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, og det vil derfor blive analyseret nærmere. Det vurderes umiddelbart, at en vedtagelse af forslaget kan medføre statsfinansielle konsekvenser i Danmark. Omfanget af de statsfinansielle konsekvenser afhænger af, om danske virksomheder i højere grad end i dag vil finde det attraktivt at anvende kombineret transport både nationalt og grænseoverskridende i EU frem for unimodal vejtransport.

Generelt vurderes det, at danske virksomheder kun i et mindre omfang i dag udfører kombineret transport. Det skyldes, at godstransport med lastbil er nemmere, hurtigere og billigere, hvorfor det ikke giver mening at anvende kombineret transport. Det er usikkert, om ændringsforslaget vil medføre væsentlige ændringer i omfanget af kombinerede transportere i Danmark. Umiddelbart vurderes det, at forslaget kun vil have mindre betydning i en dansk kontekst.

Ved kombineret transport i Danmark, der indebærer brug af jernbane, har virksomhederne i dag ret til refusion af vægtafgifter. Retten til afgiftsrefusion har dog hidtil ikke været udnyttet. Afgiftsrefusionen vurderes ikke at have betydning for danske virksomheder og incitamentet til at anvende jernbane, da afgiftsrefusionen er lav sammenholdt med den administrative byrde ved ansøgning mv. Dette forhold forventes ikke ændret.

Endvidere vil der være mindre øgede omkostninger for myndighederne i forbindelse med den nye rapporteringspligt til Kommissionen om anvendelsen af direktivet om kombineret transport.

Forslaget om, at medlemsstaterne skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at fremme investeringer i infrastrukturen og faciliteterne for kombineret transport, særligt tætheden af omladningsterminaler, vurderes umiddelbart ikke at medføre statsfinansielle konsekvenser. Det skyldes, at Danmark er et geografisk lille land, hvor der allerede i dag er en passende tæthed af omladningsterminaler ved TEN-T hovednettet og det samlede net i Danmark.

Det skønnes, at forslaget i mindre grad vil få betydning for politiets operative kontrol. Det vurderes ikke umiddelbart, at der vil være tale om et mindre resourceforbrug i forbindelse med kontrol af overholdelsen af reglerne. Forslaget indebærer endvidere, at der kan benyttes elektroniske dokumenter. Det er på nuværende tidspunkt svært at vurdere forslagets betydning for politiets kontrol, men det vurderes, at forslaget kan indebære, at der stilles yderligere krav til kontrolpersonalets udstyr, herunder vil forslaget formentlig medføre et behov for at finde en IT-løsning til sikring af beviserne i sager.

Samfundsøkonomiske konsekvenser



På foreliggende grundlag er det ikke muligt at give et estimat over de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget, og det vil derfor blive analyseret nærmere.

Det vurderes umiddelbart, at forslaget ikke vil have nævneværdige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Dog kan det forventes, at forslaget i et vist omfang kan medføre mindre trængsel af godstransport på vej, hvis udenlandske virksomheder, når de bruger Danmark som transit, i højere grad vil anvende kombineret transport som alternativ til unimodal vejtransport. For så vidt angår danske virksomheder er det usikkert, om forslaget vil medføre væsentlige ændringer i omfanget af kombineret transport i Danmark.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at medføre både negative og positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Den øgede rapporteringspligt til Kommissionen forventes at føre til administrative omkostninger for de virksomheder, som skal rapportere data om kombineret transport til myndighederne.

Det forventes, at de øgede krav til dokumentation vil føre til øgede administrative omkostninger for virksomheder, som udfører kombineret transport. De øgede krav til dokumentation hænger dog sammen med introduktionen af muligheden for at benytte elektroniske transportdokumenter som dokumentation for kombineret transport. Dette samt de klarere regler herfor, vil indebære mindre løbende administrative besparelser for danske virksomheder efter omstilling af IT-systemer.

Forslaget kan endvidere medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, hvis danske virksomheder i højere grad vil anvende kombineret transport både nationalt og grænseoverskridende i EU frem for unimodal vejtransport, forudsat at virksomhederne vil udnytte muligheden for afgiftsrefusion. Det vurderes dog ikke, at virksomhederne ud fra de nuværende regler om afgiftsrefusion i større omfang vil benytte denne mulighed.

Derudover vil introduktionen en elektronisk mulighed for fremvisning af data ved kontrol indebære administrative lettelser

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes samlet set at kunne medføre en positiv virkning på miljøet som følge af øget anvendelse af kombinerede transportere frem for unimodale vejtransporter. Det vil ske i form af mindre CO₂ udslip og luftforurening fra vejtransporten. Dette gælder særligt i en europæisk kontekst, hvor det i højere



grad sammenlignet med Danmark kan forventes, at transportvirksomheder vil anvende kombineret transport frem for unimodal vejtransport. Det kan medføre en positiv virkning på miljøet, da nabomedlemsstaternes transporters udledning af negative eksternaliteter også kan påvirke miljøet i Danmark.

Forslaget skønnes på baggrund af ovenstående at kunne have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet mængden af negative eksternaliteter forventes reduceret.

8 Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 9. november 2017 med frist for høringssvar den 16. november 2017.

Der er modtaget høringssvar fra;

- 3F
- Danske Speditører
- Dansk Erhverv
- DI Transport
- DTL
- ITD
- LO

3F har sendt følgende bemærkninger:

Ministeriet har i mail af 9. november 2017 fremsendt Kommissionens forslag til ændring af direktiv 92/106 til udtalelse.

Som udgangspunkt er 3F af den opfattelse, at eksistensen af regler vedrørende udførelsen af kombinerede transporters samtidig med regler for udførelsen af cabotage giver anledning til store problemer for de kontrollerende myndigheder.

De to regelsæt bruges af nogle transportører til at skifte mellem de to regelsæt primært med det formål at få lejlighed til at udføre cabotagetransporter udover de muligheder, som cabotagedirektivet giver, idet den kombinerede transport kan anses som værende en del af en international transport og dermed afbryder optjeningsreglerne i cabotagebestemmelserne.

3F er derfor af den opfattelse, at direktiv 92/106/EØF bør ophæves. Såfremt en lastbiltransport i et givet land sker i tilslutning til en indgående international transport, anser 3F den internationale transport som afsluttet på det tidspunkt, hvor der sker en ændring i transportformen og den efterfølgende transport med lastbil er derfor at anse som en national transport og bør omfattes af cabotagebestemmelserne.



Såfremt der ikke kan opnås støtte til dette synspunkt, har vi 3F to kommentarer i forhold til det fremsatte ændringsforslag.

For det første udvider man dækningsområdet i artikel 1, således at også rent nationale kombinerede transport er omfattet af direktivet. Herudover tilføjes et alternativt kriterie til de eksisterende 150 km., nemlig en bestemmelse om at landevejsdelen af en kombineret transport kan udgøre 20 procent af den totale distance målt i luftlinje af den forudgående transport. 3F kan ikke støtte den foreslåede udvidelse af dækningsområdet, som 3F finder vil være i modstrid med de principper, som Kommissionen har givet udtryk for i forbindelse med revisionen af udstationeringsdirektivet, hvori man fastslår, at arbejdet skal udføres på de vilkår, der er gældende, hvor arbejdet foregår.

3F bemærker, at cabotagereglerne ikke finder anvendelse på kombinerede transport.

Kommissionen foreslår samtidig en ny artikel 3, der skal erstatte den eksisterende artikel 3. Den nye artikel 3 specificerer klart den dokumentation, der skal foreligge for at en given transport kan anses for at være en del af en kombineret transport.

3F finder, at der er tale om en klar forbedring for de kontrollerende myndigheder og kan støtte forslaget til artikel 3, såfremt det måtte vise sig, at der er et politisk flertal for at bibeholde bestemmelser om kombinerede transport og uanset den endelige definition i artikel 1.

Danske Speditører har sendt følgende bemærkninger:

Danske Speditører takker for anledningen til at kommentere EU-Kommissionens forslag til at modernisere reglerne fra 1992 om kombinerede transport.

I betragtning af den korte høringsfrist må Danske Speditører forbeholde sig muligheden for at komme med evt. yderligere bemærkninger efter en uddybende granskning af forslaget.

Her og nu ønsker Danske Speditører dog at bemærke følgende:

På det overordnede niveau er Danske Speditører overordentlig tilfreds med, at der nu kommer fælles opdaterede og moderniserede regler for udførelse af kombinerede transport. Som speditørernes interesseorganisation er man glad for, at der med forslaget kommer fornyet politisk fokus på betydningen af "smidige hængsler" mellem transportformerne i de sammenhængende logistik-korridorer og forsyningskæder. Og de er samtidig glade for, at der nu kommer klarhed og stringens i teksten, så det kan undgås, at medlemsstaterne fortsat tolker og håndhæver reglerne forskelligt.



I den forbindelse ønsker Danske Speditører at tilkendegive, at de hidtil har været utilfredse med de danske afvigelser fra fælles EU-linje på dette område. Dette håber de kan undgås med et stringent formuleret EU-direktiv på området – og efterfølgende med en dansk bekendtgørelse, der tekstmæssigt følger EU-direktivet og som bliver fulgt op af en konsekvent håndhævelse i alle dele af Danmark.

For det første hilser de det derfor velkomment, at det i artikel 1 bemærkes, at kombinerede transporter ikke er begrænset geografisk til kun at omfatte transport mellem to medlemsstater, men også kan anvendes, når der er tale om kombinerede transportløsninger inden for en medlemsstats grænser. Det er en udvidende praksis, som de støtter.

I forlængelse af dette vil Danske Speditører for det andet derfor også kunne støtte en ny dansk bekendtgørelse på området, som slår fast, at reglerne om kombinerede transporter selvfølgelig også kan og skal anvendes, når det transporterede gods har oprindelse og slutdestination uden for EU. Denne udvidende praksis vil de også støtte helhjertet.

For det tredje støtter de også, at det i forslaget til revisionen fra EU præciseres, at reglerne om kombinerede transporter også omfatter ”the transport of empty load units before and after the transport of goods”, jf. artikel 3 stk. 1. Det er forhåbentligt nu formuleret så klart og entydigt, at der er håb om, at ingen medlemslande kan fortsætte med en indsnævrende fortolkning af Kombi-begrebet, sådan at kun transport af varer – og ikke tom emballage – bliver omfattet. Efter speditørernes opfattelse er det vigtigt for at sikre en optimal udnyttelse af transportkapaciteten, at transport af tom emballage reelt bliver håndteret af alle EU-medlemslande på lige fod med transport af varer.

I artikel 3, stk. 2 synes der at mangle en entydig definition af, hvem der er – og kan være – ”the shipper” og som derfor pålægges de forpligtelser, der nævnes. Er det afsenderen af varerne? Er det vareejer? Er det skibsreder? Er det speditøren?

Derudover ønsker de præciseret, hvad der menes med ”contact details” og om der kan bruges en godkendt elektronisk signatur.

Danske Speditører står gerne til disposition for uddybende oplysninger, ligesom vi står til rådighed for evt. yderligere dialog.

Dansk Erhverv har sendt følgende bemærkninger:

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 9. november 2017 vedrørende ovennævnte.

Forslaget er en del af EU-kommissionens mobilitetspakke. Pakken omhandler et bredt udsnit af udfordringer på transport-, miljø-, klima- og logistikområdet. Et samlet og endeligt svar på denne konkrete høring kræver kontakt til en læn-



gere række relevante interessenter, hvilket ikke kan lade sig gøre inden for tidsrammen. Foreliggende svar skal derfor ses som foreløbigt.

Dansk erhvervsliv har en indlysende interesse i, at bl.a. transportreguleringen på tværs af EU er så ensartet som muligt og tolkes så ensartet som muligt af de lokale myndigheder. Trenden i EU går desværre den modsatte vej. Der oprettes stadig flere nationale særordninger. De lokale, bagvedliggende hensyn og årsager til særordningerne kan være helt legitime, men i det overordnede billede er det Indre Marked i EU ved at udvikle sig til et stadig mere kompliceret klude-tæppe af særordninger til skade for frihandel og med mindre velstand til følge. Dansk Erhverv støtter derfor tiltag, der giver en bevægelse hen mod en mere ensartet lovgivning.

Dansk Erhverv opfordrer derfor regeringen til at gå ind i forhandlingerne med et konstruktivt udgangspunkt og arbejde for konkrete, funktionelle løsninger, der vil virke på tværs af det Indre Marked og uden nationale særordninger.

Dansk Erhverv støtter samtidig kommissionens ambition om at styrke den kombinerede transport idet den indeholder store fordele med hensyn til at udnytte den eksisterende infrastruktur bedre. De minder dog om, dels at alt for firkantede regler kan tvinge transporter over på i forvejen overbelastet infrastruktur dels at dette forslag som nævnt ovenfor ikke kan ses isoleret fra fx forslag og eksisterende regulering om cabotage, udstationering, arbejdstid samt køre- og hviletid.

Dansk Erhverv arbejder derfor samme med vore medlemmer samt DA på et mere detaljeret svar på denne høring samt de øvrige høringer i mobilitetspakken.

DI Transport har sendt følgende bemærkninger:

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring, og har på den baggrund følgende bemærkninger:

DI Transport er støtter principperne bag de nuværende regler om kombineret transport, der skal forbedre samspil mellem vejgodstransport, banegodstransport og søtransport. Bedre vilkår for kombineret transport vil gøre det mere attraktivt at benytte jernbane og søtransport, hvilket kan afhjælpe trængselsudfordringerne på vejnettet og reducere CO₂-udledningen.

DI Transport lægger vægt på, at reglerne er nemme at forstå og efterleve og nemme for myndighederne at håndhæve. Det er endvidere afgørende, at der er fælles regler i EU frem for nationale særregler.

Det fremsendte forslag ændrer ved definitionen af kombineret transport, således at der også kan være tale om national kombineret transport. Det fremgår, at national kombineret transport vil være underlagt cabotagereglerne, men internationale kombineret transport er undtaget.



Det er DI Transport vurdering, at hovedparten af transporten til og fra danske havne eller banegodsterminaler bliver kørt enten med danske lastbiler eller efter reglerne om cabotagekørsel i henhold til forordning 1072/2009. Af hensyn til konkurrencen mellem danske og udenlandske havne og godsterminaler, kan det være fornuftigt, fortsat at undtage den indledende eller afsluttende vejtransport i en international kombinerede transport fra cabotagereglerne, så det ikke bliver mere attraktivt at køre med lastbil til en udenlandsk havn eller terminal frem for en dansk.

Kommissionen foreslår endvidere at fjerne kravet til længden på den ikke-vejgående del af en kombineret transport, dvs. søtransporten eller banetransport. Forslaget til ny artikel 1, stk. 2, sidste afsnit om undtagelse af reglerne for vejtransporter, hvor der ikke er alternativer, er meget uklart i forhold til f.eks. færgetransport. Dette bør undersøges og afklares nærmere.

Forslaget til artikel 3 om dokumentation for den kombinerede transport er meget omfattende, hvilket øger de administrative byrder. DI Transport skal opfordre til mere enkle krav, herunder at dokumentationen kan forelægge elektronisk og at chaufføren ved en vejsidekontrol kan ringe til kontoret med henblik på at få fremsendt dokumentation.

Endvidere rummer forslagens §6 en forpligtelse for medlemslandene til at støtte investeringer i kombineret transport. DI Transport finder det væsentligt, at gældende regler for statsstøtte bliver overholdt, og at dette ikke skævvrider konkurrencen mellem forskellige private eller offentlige godsterminaler eller på markedet for vejgodstransport i øvrige.

DTL har sendt følgende bemærkninger:

DTL – Danske Vognmænd skal hermed fremkomme med foreløbige bemærkninger, idet de i lyset af den beklageligt korte høringsfrist skal forbeholde os ret til at fremkomme med yderligere bemærkninger. Se også afsluttende afsnit i dette brev.

DTL er helt enig i den linje, som transportminister Ole Birk Olesen lagde på de europæiske transportministres rådsmøde i Bruxelles i juni i år, hvor han slog et slag for, at konceptet (med kombineret transport) afskaffes og kommer under cabotagereglerne.

Det foreliggende forslag fra Kommissionen indeholder desværre ikke denne integration af kombineret transport i reglerne om cabotage. Tværtimod fastholdes, at – hvad der i direktivet defineres som – international kombineret transport friholdes fra cabotagereglerne. Dermed har vi fortsat en åben ladeport for omgåelse af cabotagereglerne og en ulige konkurrence i medlemslandene, herunder i Danmark med mange havne og kombiterminaler i forhold til landets størrelse.



DTL anerkender Kommissionens forslag om, at vejtransport-benet af en national kombineret transport skal være omfattet af cabotage-reglerne, idet Kommissionen som noget nyt foreslår at udvide direktivet til ikke kun at omfatte international, men også national kombineret transport. Direktivteksten skal dog være tydeligere på dette punkt.

For DTL giver det ingen mening at skelne mellem, om en kombineret transport krydser en grænse eller ej. Vejtransport-benet inden for et land skal efter DTLs opfattelse naturligvis og nødvendigvis være omfattet af cabotagereglerne. Der er i alle tilfælde tale om en direkte konkurrence med det pågældende lands transportvirksomheder i national trafik, og cabotagereglerne bør gælde. Om en container ankommer til en indenlandsk havn eller kombiterminal fra en indenlandsk eller udenlandsk havn eller kombiterminal, har ingen relevans for det lokale marked for nationale vejtransporter til og fra de pågældende havne og kombiterminaler.

Kommissionen fastslog i sin første mobilitetspakke fra maj 2017, at vejtransport er omfattet af regler for udstationering. Dog foreslog Kommissionen en Lex Specialis således at, international transport i EU skulle være omfattet af reglerne for udstationering af arbejdstagere først efter 3 dage. Cabotagekørsel ville være omfattet fra dag 1. Argumentet var, at cabotagekørsel er i mere direkte konkurrence med lokale operatører, end international transport er. Nu foreslår Kommissionen så, at kombineret transport i henhold til direktivet kan udgøre henholdsvis en national og en international transport, og dermed skal udstationering af arbejdstagere finde anvendelse fra dag 1 eller fra dag 3.

Kommissionens forslag mangler klarhed om, hvorfor den samme operation i en medlemsstat skal vente 3 dage for at være omfattet af reglerne for udstationering af arbejdstagere, hvis den defineres som international, men kun én dag, hvis den er national.

Ethvert vejtransportben af en kombineret transportvirksomhed i en medlemsstat, der ikke udføres af en lokal operatør, er i direkte konkurrence med de nationale operatører, og sociale regler skal være de samme for begge operatører. I forhold til direktivets grundlæggende hensigt om at flytte trafik fra vej til sø eller bane er det DTLs opfattelse, at netop fritagelsen for cabotage-reglerne giver mulighed for at prisbillige vejtransportører med lav aflønning af chauffører (fortsat) vil kunne overtage transporten til og fra havne fra fx baneoperatører. Således vil direktivet virke stik modsat, nemlig at flytte transporten fra bane til vej.

DTL finder ikke grundlag for at udvide definitionen af den maksimale afstand for et vejtransport-ben, som i dag er 150 km. Forslaget om, at afstanden må være helt op til 20 pct. er for vidtgående og ikke mindst fordi, at man foreslår at indregne den samlede længde af den kombinerede transport, dvs. inkl. begge vejtransport-ben. Det betyder fx, at en tog- eller skibstransport på 600 km, vil give mulighed for en vejtransport på 200 km i hver ende, dvs. 20 procent af $200+600+200=1000$ km, og at en tog- eller skibstransport på 1800 km, vil



give mulighed for en vejtransport på hele 600 km i hver ende, dvs. 20 procent af $600+1800+600=3000$ km. Det virker kontraproduktivt i forhold til direktivet formål om at flytte transporter fra vej til bane og sø, at jo længere vejtransport-benene er, jo længere kan de selvsamme vejtransport-ben være.

DTL foreslår, at en udvidelse med en maksimal vejtransport-afstand beregnet som procent udgår.

DTL er meget betænkelig ved, at kørsel med tomme lasteenheder kan være en del af en kombineret transport, jf. art. 3, par. 1.

DTL finder det interessant at åbne for innovative intermodale løsninger herunder i forbindelse med bydistribution.

DTL er meget betænkelig ved, at myndighederne på forhånd afskæres fra yderligere dokumentation, hvis det findes nødvendigt, fx takografdata. Såfremt Kommissionen ønsker at opstille en udtømmende liste, så bør listen kunne udvides af Kommissionen selv (delegated act), når og hvis erfaringerne afdækker et behov derfor.

DTL støtter, at der skabes en bedre viden om kombineret transport gennem indsamling af data, idet man dog skal være opmærksom på at undgå unødige administrative byrder derved.

DTL er enig i, at de nugældende regler om nærmeste, egnede terminal er uklare, men er meget usikker på, om Kommissionens aktuelle forslag vil medføre nogen forbedring.

I forhold til økonomisk støtte er det for DTL vigtigt, at denne indrettes, så ulige konkurrence undgås.

DTL skal pege på, at der er brug for kombineret transport i Danmark og i de nordiske lande. Det giver ikke mening at sende lastbiler i tusinder af kilometer, når der er jernbaner eller maritime alternativer, der kan bruges. For billig vejtransport - forårsaget af unfair konkurrence og social dumping - gør det svære. DTL er stærkt bekymret for, at forslaget fra Kommissionen, ikke vil ændre den situation.

Afslutningsvis finder DTL det umiddelbart skuffende med den manglende klarhed i Kommissionens forslag. Også i lyset at den korte svarfrist, peger de på en række uklarheder, som bør belyses. Det gælder spørgsmålet om konsekvenser af en fjernelse af mindsteafstanden af sø eller bane-delen af en kombineret transport, en gennemgang af lovtæksten i forhold til hvor det præcist fremgår, at national kombineret transport er omfattet af cabotagereglerne og reglerne for udstationering af transportarbejdere. Forslaget giver så vidt DTL kan vurdere ikke svar på, om det kun er kombineret transport inden for EU, som er omfattet, eller om fx et skib fra Kina, der først anløber Rotterdam og så sejler



videre til Hamborg, åbner for anvendelse af reglerne om kombineret transport med vejtransport fra Hamborg.

Side 18/26

ITD har sendt følgende bemærkninger:

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter intentionerne om opdaterede fælles regler for udførelse af kombineret transport i EU. ITD er tilhænger af, at der er den bedst mulige sammenhæng mellem de enkelte transportformer, så valg af transportform sker på baggrund af, hvad der giver mest mening.

ITD er dog stærkt kritisk over for, at forslaget ikke sikrer, at al kombineret transport bliver betragtet som udstationering. ITD ønsker, at al kombineret transport, hvor læsse- eller lossested på vejstrækningen er beliggende i samme land som lastehavn/indladningsbanegård eller lossehavn/udladningsbanegård, betragtes som udstationering – ligesom for al cabotage. Det at isolere udstationering til national transport, det vil sige cabotage og kombineret transport, vil samtidig sikre, at udstationeringen kan håndhæves. ITD mener, at et nationalt vejben i en kombitransport altid bør sidestilles med cabotagekørsel og derfor anses som udstationering.

ITD er samtidig kritisk over for Kommissionens ønske om at investere betydeligt i infrastruktur omkring bane- og skibsveje. Investeringer i infrastruktur bør ske, hvor det giver mening, og hvor man med rimelig grund kan antage, at disse vil blive benyttet i et vist omfang. Historisk set er der mange tilfælde, hvor der er investeret i anlæg, som ikke eller kun i ringe omfang bliver brugt. Medlemsstaterne bør her ikke presses til at investere i anlæg, hvor det praktisk økonomisk ikke kan svare sig. Investeringer og regler bør desuden understøtte alle transportformer og tage et realistisk udgangspunkt i forhold til, hvad der kan flyttes fra vej til bane- og skibstransport.

ITD velkommer imidlertid en opdatering og præcisering af bestemmelserne i direktivet. Hen over årene har branchen, virksomhederne og myndighederne oplevet mange problemer med direktivet. En af årsagerne er en uklar tekst, en anden lige så vigtig årsag er, at markedssituationen på det europæiske transportmarked i dag er en helt anden end tilbage i 1992, hvor det indre marked først lige var blevet etableret. Resultatet er, at mange virksomheder undlader at anvende direktivet, fordi det rent praktisk er svært at anvende.

At teksten i det nuværende direktiv ikke har været klar nok har betydet, at medlemsstaterne i vidt omfang har fortolket de nuværende regler forskelligt.

For eksempel er der forvirring om, hvorvidt en vejgodstransportør kan benytte kombitransport både på den indledende og afsluttende strækning eller udelukkende på en af strækningerne. Ligeledes fortolkes afgrænsningen til cabotage forskelligt. Derudover er der tvivl om, hvilket transportmateriel der kan anvendes. ITD bemærker, at direktiv 96/53/EF efter seneste ændring 2015/719/EU



begrænser kørslen med højere totalvægte (42/44 ton) til sættevogntogskombinationer. ITD påpeger, at denne begrænsning ikke er kompatibel i henhold til formålet om at fremme kombineret transport.

Derudover er direktivet forældet, hvad angår for eksempel dokumentation, herunder e-CMR. Det har indtil nu været et nationalt anliggende, hvorvidt man har anerkendt e-CMR, hvilket medfører, at retsstillingen er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat. ITD har længe efterspurgt, at medlemsstater eksplicit skal anerkende elektroniske dokumenter, og byder det derfor velkomment, at Kommissionens reviderede forslag til kombitransport sikrer, at føreren har mulighed for at dokumentere transporten i form af et elektronisk fragtbrev (e-CMR).

For ITD er det afgørende, at nye regler om kombineret transport sikrer fair konkurrence og kan kontrolleres og håndhæves ens i alle medlemslande.

Bemærkninger til forslag om ændring af direktiv 92/106 (EF) jf. engelsksproget version af COM(2017) 648 final

Overordnet skal ITD bemærke, at et nationalt vejben i forbindelse med en kombineret transport, som oven for nævnt, bør betragtes som udstationering på samme måde som cabotagekørsel.

Artikel 1, stykke 1

Artiklen slår fast, at direktivet finder anvendelse på kombinerede transport, som defineret neden for. Ingen bemærkninger.

Artikel 1, stykke 2

ITD bemærker, at definitionen af kombineret transport er ændret på et par områder.

For det første fjernes kravet om, at en kombineret transport er en transport ”mellem medlemsstater”. Det betyder, at nationale kombinerede transportløsninger også vil være omfattet af kombireglerne.

Som følge heraf kan flere transportere køres som kombineret transport. ITD støtter kun forslaget under den forudsætning, at den kombinerede transport bliver underlagt udstationeringsreglerne på samme vis som cabotage.

Desuden efterspørger ITD klarhed over, om kombineret transport i EU også kan finde anvendelse ved transport direkte til/fra EU i forhold til et tredjeland. ITD er imod, at markedet for kombinerede transport åbnes yderligere i forhold til tredjelande.

For det andet bemærker ITD, at det hidtidige afstandskriterie på minimum 100 km for bane, indre vandvej eller søvej nu er udeladt. Ændringsforslaget betyder, at kombineret transport på bane eller sø på for eksempel 5 km vil kunne falde under reglerne for kombineret transport. For søtransporten gælder det dog kun i det tilfælde, at der er et reelt alternativ til en vejstrækning. ITD er imod forslaget, som efterlader stort rum for forskellig fortolkning.



For det tredje er ITD tilfredse med, at det klart fremgår, at transport af lastbiler og lastbilvogntog på jernbane eller skib er tydeligt defineret som en kombineret transport.

For det fjerde efterspørger ITD mere klarhed i forhold til Kommissionens henvisning til to specifikke internationale standarder (ISO 6346 og EN 13044). ITD er imod at begrænse brugen af kombineret transport ud fra specifikke lastebærere. For at fremme den kombinerede transport bør der åbnes op for yderligere lastebærere, som eksempelvis særlige indretninger til transport af vindmøllekomponenter, betonmoduler og så videre. Sådanne transportindretninger tjener grundlæggende samme formål som containere nemlig at indeholde/opbevare godset således, at det kan transporteres.

ITD er imod en udtømmende opstilling herunder med henvisning til to specifikke internationale standarder, da det vil begrænse muligheden for at udføre kombineret transport. Kravet om at anvende en af disse standarder kan blandt andet have betydning for muligheden for at udføre kombineret transport med løstrailere, der i dag ikke er mærket i henhold til hverken ISO 6346 eller EN 13044 – men derimod ofte er indrettet og mærket i henhold til ISO 9367. Det bemærkes her, at EN 13044 (ILO Code) er standard i forhold til banetransport og ikke relevant for søtransport.

Med baggrund i intensionerne om at fremme intermodal transport mest muligt ønsker ITD at fokusere på, hvorvidt godset overføres mellem transportformer, og ikke hvilken lastebærer der anvendes.

Artikel 1, stykke 3

Der foreslås en ny bestemmelse om, at vejdistancen i forbindelse med en kombineret bane/bil- eller bil/skibstransport højst kan udgøre 150 km - eller alternativt maksimalt 20 procent af distancen mellem afsender og modtager (målt i fugleflugtslinje).

Tilføjelsen med de 20 procent af hele strækningen vil alt andet lige fremme ønsket om, at vejgodstransport erstattes af andre transportformer på lange strækninger. ITD støtter dette ud fra et princip om, at det fremmer den kombinerede transport på de lange stræk under den forudsætning, at den kombinerede transport bliver underlagt udstationeringsreglerne på samme vis som cabotage.

ITD er dog med den nuværende ordlyd usikker på, om de 150 km skal forstås således, at den samlede vejtransport (altså de kilometer, der køres før såvel som efter en skibs- eller banetransport) maksimalt må udgøre 150 km – eller om de kan udgøre op til 300 km i alt – som i dag. ITD ønsker, at teksten tydeliggøres, så det står klart, at den samlede vejstrækning ligesom i dag kan udgøre op til 300 km.

Kommissionen åbner op for, at den enkelte medlemsstat kan beslutte, at et vejben før eller efter banetransport kan overskride 150 km eller de 20 procent af hele strækningen for at kunne nå den nærmest beliggende banegård. ITD



ønsker, at medlemsstater også kan beslutte, at dette finder anvendelse ved havneterminaler.

Side 21/26

Kommissionen lægger op til, at reglerne for kombineret transport kan finde anvendelse ved transport af tomme containere og trailere. ITD ønsker, at det klart fremgår, at den tomme enhed kan transporteres under reglerne for kombineret transport.

Artikel 1, stykke 4

Kommissionen referer til de tidligere bemærkninger. Se ITD's bemærkninger hertil oven for.

Artikel 2

Kommissionen lægger ikke op til ændringer. Ingen bemærkninger.

Artikel 3, stykke 1

Kommissionen indskærper her, at transporten kun kan udføres under direktivet for kombineret transport i det tilfælde, at transportøren kan fremlægge klar dokumentation.

Digitalisering af transportdokumenter kan reducere administrative byrder og sikre effektivitet samt bedre kontrol og håndhævelse. ITD støtter, at der kræves klar dokumentation for gennemførelsen af en kombitransport, og at Kommissionen lægger op til at kontrolmyndighederne skal acceptere elektronisk dokumentation, herunder e-CMR.

ITD ønsker klarhed omkring, hvad der kræves som dokumentation for kørslen med tomme godstransportenheder.

Artikel 3, stykke 2

Kommissionen oplister her de informationer, der skal fremgå af dokumentationen for kombineret transport. ITD har følgende bemærkninger:

- (a) ITD bemærker, at ordlyden "afsender" i henholdsvis CMR, CIM samt de søretlige konventioner ikke er overensstemmende for så vidt angår de engelsksprogede tekstversioner, hvilket kan give anledning til fortolkningstvivl.

ITD ønsker det præciseret, hvad der menes med "contact details". Er det for eksempel tilstrækkeligt med en e-mailadresse? Er der andre kontaktoplysninger (måske et momsnummer), der skal fremgå af dokumentationen – og i givet fald hvilke oplysninger helt præcist?

ITD mener, at det bør være muligt – som alternativ til en underskrift (= "signature") – at anvende en godkendt elektronisk signatur. Set i forhold til at transportaftaler ofte aftales via e-mail, og at en e-mailbekræftelse også er juridisk bindende, kunne det overvejes, at en



sådan bekræftelse skal være tilstrækkelig. ITD foreslår derfor, at ”signature” ændres til ”confirmation”.

- (b) ITD beder om klarhed over, hvilke præcise krav der stilles til begrebet ”place”. Er det tilstrækkeligt at angive et navn på et land eller en region? Eller skal der angives et bynavn? Eller skal ”place” forstås som en helt præcis postadresse?
- (c) ITD ønsker præciseret, hvad der menes med ”contact details”.
- (d) Se litra b.
- (e) Ingen bemærkninger.
- (f) Hvorfor skal en ”shipper” udarbejde en beskrivelse – inklusiv en underskrift – af de nævnte detaljerede turoplysninger? Har en ”shipper” altid de informationer til rådighed? ITD vurderer, at dette krav i mange tilfælde ikke vil kunne realiseres, da planlægning af transporten overlades til speditøren eller transportøren, og det alene er denne, der har den fornødne kontrol og viden over ruten. Ligeledes fremgår det ikke klart, om det er alle transportører, der skal fremgå af dokumentationen. Hvad skal man i øvrigt foretage sig, hvis ruten omlægges?
- (g) Ingen bemærkninger.
- (h) (i) og (j): ITD stiller spørgsmålstejn ved, om en transportør, der anvender elektroniske data, absolut skal attestere, at transporten har været gennemført i form af en (gammeldags) underskrift.

ITD anbefaler, at ordet ”signature” erstattes af ”confirmation”. Herved åbnes der op for, at transportøren alternativt kan anvende underskrift eller kan gøre brug af en (elektronisk) bekræftelse på transportens fuldførelse. Ved transport fra terminaler vil det ofte ikke være muligt at få en underskrift, hvorfor en bekræftelse som eksempelvis en udleverings-seddel bør være tilstrækkelig.

Under punkt (j) ii s synes det irrelevant med ordene ”when available”, hvorfor disse foreslås fjernet.

Generelt synes forslagene i punkt h, i og j at være meget omfattende, og ITD foreslår derfor, at de nævnte oplysninger udelades. Det skal ses i lyset af de øvrige punkter, der allerede kræves angivet, herunder især punkt b, d og f. Punkt b, d og f kunne eventuelt kombineres med angivelse af afstanden i fugleflugtslinje for de pågældende vejben samt krav om dokumentation for banetransporten/ søtransporten i form af en bestilling, bekræftelse eller lignende.



Kommissionen indfører her en sætning, som er meget lig en formulering i forordningen for cabotage (= "No additional document shall be required in order to prove that the carrier is carrying out a combined transport operation"). Det kan betyde, at der ikke længere kan stilles krav til registrering i RUT-registret, hvad angår kombineret transport. ITD er imod, at kravet om registrering i RUT udelukkes.

Artikel 3, stykke 4

ITD støtter Kommissionens forslag om, at myndighederne skal anerkende dokumentation for transporten i elektronisk form. Herunder at manglende informationer ved en vejsidekontrol kan eftersendes elektronisk under selve kontrollen.

Artikel 3, stykke 5

Kommissionen foreslår, at eksisterende transportdokumenter, som for eksempel CMR- fragtbrev herunder e-CMR kan anvendes til dokumentation.

ITD er meget positiv over for denne del af forslaget. Især bakker ITD op om, at data kan præsenteres i elektronisk form, herunder e-CMR.

ITD gør opmærksom på, at et CMR-fragtbrev eller andre transportretlige dokumenter ikke indeholder de oplysninger, der kræves efter punkt a-j, jævnføre oven for.

Krav til dokumentationen bør understøtte brugen af elektroniske dokumenter, herunder e-CMR. Desværre gør kravene til dokumentation jævnføre punkt a-j det vanskeligt, at anvende et CMR-fragtbrev, herunder et elektronisk fragtbrev.

Yderligere bør det klart fremgå, at al dokumentation ikke nødvendigvis skal fremgå af ét transportdokument, således at et e-CMR hver for sig kan anvendes for det indledende og det afsluttende vejben, og at e-CMR kan kombineres med udleveringssedler og så videre på bane- og skibstransporten.

ITD ønsker en ensretning af krav til digital dokumentation på tværs af transportformer, herunder fokus på at indhente relevante data digitalt i stedet for en dokumenttilgang.

Artikel 3, stykke 6

Kommissionen foreslår, at transportøren i særlige tilfælde kan fravige de informationer, der er angivet i dokumentationen.

ITD forstår bestemmelsen som en force majeure-situation. Principielt bakker ITD op om denne del, men ITD ønsker dog klarhed over, hvad der præcist menes med "if duly justified" og "exceptional circumstances".

Den nuværende tekst risikerer at åbne op for en bred fortolkning af, hvornår en transportør har legal mulighed for at afvige fra den oprindeligt planlagte transport.



Artikel 5, stykke 1

Ingen bemærkninger.

Artikel 5, stykke 2

Ingen bemærkninger.

Artikel 5, stykke 3

Ingen bemærkninger.

Artikel 6, nyt stykke 4 (stykke 1-3 ændres ikke:

Kommissionen foreslår, at der investeres i infrastruktur.

ITD noterer sig, at Kommissionen foreslår, at der fra et givet sted i EU maksimalt må være 150 km til en given terminal. ITD er imod, da investeringer i infrastruktur bør ske, hvor det giver mening, og hvor man med rimelig grund kan antage, at disse vil blive benyttet i et vist omfang. Historisk set er der mange tilfælde, hvor der er investeret i anlæg, som ikke eller kun i ringe omfang bliver brugt. Medlemsstaterne bør her ikke presses til at investere i anlæg, hvor det praktisk økonomisk ikke kan svare sig.

Artikel 6, nye stykker 5, 6, 7 og 8

Ingen bemærkninger.

Artikel 7

ITD har ingen bemærkninger til, at artiklen slettes, da ITD er enig i, at det ikke er nødvendigt med en skelnen i dokumentation for godskørsel for fremmed regning og firmakørsel.

Artikel 8

Ingen ændringer.

Artikel 9

Ingen bemærkninger.

Ny artikel 9a

ITD er positiv over for den foreslåede ændring, som sikrer bedre samarbejde og bedre udveksling af data mellem medlemsstaterne. For ITD er det afgørende, at det altid skal være begrundede henvendelser, og at medlemsstaterne så vidt muligt forpligtes til at sikre en effektiv myndighedsudøvelse. Ligeledes bør udveksling af "best practices" fremmes mest muligt.

Ny artikel 10a

ITD har ingen bemærkninger til forslaget om "delegated acts".

ITD står til disposition for uddybende bemærkninger.

LO har sendt følgende bemærkninger:



9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget på dette tidlige tidspunkt.

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE samt CH og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

I forbindelse med rådsmødet den 5. december 2017 fremlagde Vejtransportalliancen en fælles erklæring, hvori det bl.a. fremgår, at landene mener, at forslaget er tæt knyttet til Vejpakkens øvrige forslag om markedsadgang og sociale vilkår og kontrol.

10 Regeringens generelle foreløbige holdning

Regeringen støtter som udgangspunkt en revision af reglerne om kombineret transport med det overordnede mål at styrke skiftet fra gods på vej til andre transportformer, som er mere miljøvenlige, mere trafiksikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vej. Regeringen lægger vægt på, at forslaget behandles som en del af den samlede vejpakke.

Samtidig vil regeringen arbejde for tiltag, som bidrager til at sikre klare regler for kombineret transport, der er enkle at efterleve og håndhæve, og sikrer fair konkurrence mellem medlemslandene, hvor regler og rettigheder respekteres og kan håndhæves.

Regeringen arbejder for, at revisionen fører til en større sammenhæng mellem reglerne for kombineret transport, reglerne for cabotagekørsel og reglerne for udstationering af førere i vejtransportsektoren, og at det fortsat vil være muligt at kræve anmeldelse af kombineret transport i lighed med den nuværende anmeldelsespligt i RUT-registret.

Regeringen finder endeligt, at vejdelen af en kombineret transport, når denne udføres af en ikke-hjemmehørende transportoperatør i en medlemsstat, er at betragte som cabotagekørsel.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketinget Europaudvalg.

