

Transportminister Trine Bramsen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 23. juni 2022

Kommissionens Q&A om ”*return of the vehicle*”

Kære Trine Bramsen

Vi henvender os for at gøre opmærksom på de meget store negative konsekvenser, som det vil have for det europæiske marked for vejgodstransport, hvis lastvognstrailere skal returnere til hjemlandet hver 8. uge.

Kommissionen har for nyligt offentliggjort en vejledende Q&A¹ om ”*return of the vehicle*”-bestemmelsen i EU’s Vejpakke. Den indeholder en bred fortolkning af bestemmelsen om, at motorkøretøjet skal returnere til hjemlandet hver 8. uge, der inkluderer lastvognstrailere. Det er kommet som en stor overraskelse for branchen, at Kommissionen har valgt denne tilgang, som vi ikke er enige i.

Det vil være ødelæggende for den europæiske vejgodssektors konkurrenceevne, hvis Kommissionens fortolkning får lov at stå ved magt. Logistikken og tilrettelæggelsen af gods- og varestrømmene i Europa vil blive kompliceret i en hidtil uset grad, der vil medføre et mærkbart fald i sektorens effektivitet og produktivitet.

Der vil blive suget kapacitet ud af markedet i en situation, hvor der er brug for det modsatte, og det vil resultere i øgede omkostningerne for virksomheder, forbrugere og samfund, uden at nogen drager fordel af det.

I Europa er der ca. 20 mio. lastvognstrailere og ca. 6,2 mio. trækere (i Danmark er tallet ca. 48.000 lastvognstrailere og ca. 15.500 trækere). Det forhold vanskeliggør, at trailere skal returnere hver 8. uge, og det vil betyde trailertransporter rundt i Europa, som ikke har nogen kommerciel værdi, og som ikke ville have fundet sted under optimale markedsvilkår.

Kørslen med tomme trailere på kryds og tværs af EU vil have en åbenlys negativ effekt på transportbranchens ambitioner om at sænke CO₂-udledningerne, hvilket direkte vil modarbejde både Kommissionens og ikke mindst den danske regerings ambitioner om en grøn omstilling af vejtransportsektoren.

Vi anerkender fuldt ud, at der med EU’s Vejpakke er vedtaget et krav om, at motorkøretøjet (trækkeren) skal returnere til hjemlandet hver 8. uge. Det krav har sektoren og markedet arbejdet på at integrere i alle led af logistikken i EU.

¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rule-return-vehicle-applicable-21-february-2022_en

Men det er afgørende at skelne mellem motorkøretøjet og lastvognstraileren som to selvstændige enheder, der opererer uafhængigt af hinanden.

Rigtig mange godstransporter er sammensat af en kombination af trækker og trailer. Den fleksibilitet der ligger i, at en trailer kan kobles med forskellige trækkere fra forskellige vognmænd på forskellige tidspunkter, tillader en optimal udnyttelse af produktionsapparatet. Ejeren af hhv. trækkeren og traileren er ofte ikke den samme og endda ofte ikke hjemhørende i samme land. Der er også eksempler på, at ejeren af den indregistrerede lastvognstrailer ikke er vognmand i klassisk forstand med egen flåde af trækkere. Samlet set komplicerer det efterlevelsen af retur-kravet for lastvognstrailere betragteligt, fordi de netop ikke 'bare' kan køre hjem, idet der til dette formål i sagens natur kræves sammenkobling med en trækkende enhed.

Helt grundlæggende mangler Kommissionens fortolkning formål og proportionalitet. Ingen stilles bedre, alle stilles dårligere. At omfatte lastvognstrailere (sættevogne) understøtter fx ikke overholdelsen af sociale regler ligesom det heller ikke fremmer sociale vilkår i sektoren – forhold som EU's Vejpakke ellers har til hensigt at forbedre.

Vi tager derfor skarp afstand fra Kommissionens fortolkning, som vi er uenige i. Både i den praktiske virkelighed, kontrolmæssigt og juridisk set har det ikke nogen gang på jorden. I det vedlagte bilag er de juridiske argumenter imod fremført.

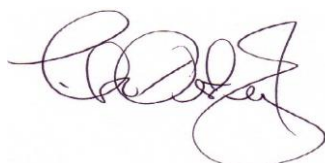
Vejtransportsektoren er i dag en stærkt konkurrenceudsat sektor, der undergår en grøn omstilling. Det sikrer transportydelse, som både tager hensyn til klima og prisudvikling. Omfattes lastvognstrailere af kravet om at returnere til hjemlandet hver 8. uge, vil det spænde ben for branchens positive samfundsmæssige bidrag. Derfor opfordrer vi regeringen – gerne i samarbejde med Vejtransportalliance – til at indlede dialog med Kommissionen med henblik på ændring af den foreslåede fortolkning.



Jesper Kronborg
Branchedirektør
Dansk Erhverv Transport



Martin Aabak
Adm. direktør
Danske Speditører



Erik Østergaard
Adm. Direktør
DTL - Danske Vognmænd



Jesper Høgh Bach
Adm. Direktør
ITD

Bilag 1. Juridiske argumenter imod at omfatte trailere

Bestemmelsen om at køretøjet skal returnere til hjemlandet hver 8. uge er fastsat i forordning 1071/2009 (med senere ændringer). Der findes ikke en definition af køretøj ("vehicle") i denne forordning, men det gør der til gengæld i forordning 1072/2009. Da de to forordninger skal læses og forstås som et samlet regelsæt, bør definitionen heri lægges til grund.

I artikel 2, stk. 1 i forordning 1072/2009 er køretøj defineret som et motorkøretøj, dvs. trækkeren.

Denne forståelse understøttes igennem hele forordningen, bl.a. i artikel 4, stk. 3 hvor det fremgår, at vognmanden udstedes et antal tilladelser til godskørsel, som svarer til antallet af "køretøjer". Med "køretøjer" må naturligvis forstås lastbiler/trækkere, men ikke påhængskøretøjer (sættevogne/semi-trailers, påhængvogne/trailers). Det bemærkes også, at det er trækkerens registreringsnummer, som skal indføres i det nationale register (jf. artikel 16, stk. 2, nr. g i forordning 1071/2009).

Kommissionen synes at lægge sig op ad definitionen af et køretøj ("vehicle") fra artikel 3 i direktiv 2014/45 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer. Her defineres køretøj ("vehicle") som et motorkøretøj (trækkeren) eller påhængskøretøj (semi-/trailer). Det fremgår dog meget eksplicit, at definitionerne i direktivet *alene* skal gælde for det pågældende direktiv². Det er dermed ikke retvisende at udbrede definitionen heri til også at dække definitionen af køretøj ("vehicle") i forordning 1071/2009.

Da der således synes at være en vis begrebsforvirring og definatoriske forskelligheder i EU-reglerne, bør en formålsfortolkning af bestemmelsen tillægges særlig vægt. Formålet med returkravet er dels at styrke etableringskravet og sikre reel aktivitet i hjemlandet, og dels at understøtte reglen om, at chaufføren kan vende hjem hver 4. uge og dermed sikre, at frekvensen som minimum er kompatibel med kravet om, at køretøjet (trækkeren) returnerer hver 8. uge. I den kontekst giver det *alene* mening, hvis der med køretøjet menes motorkøretøjet/lastbilen/trækkeren, idet en chauffør i sagens natur ikke kan returnere ved hjælp af en trailer *alene*.

Kommissionen fik i 2021 lavet en konsekvensanalyse af "*return of the vehicle*"-reglen (den såkaldte Ricardo-rapport³). Den synes ikke at tage udgangspunkt i en analyse, hvor reglen omfatter lastvognstrailere, og også i den kontekst virker det mærkværdigt, at Kommissionen nu anlægger en anderledes fortolkning.

Slutteligt bemærker vi, at Kommissionens Q&A's om kontrol ikke i tilstrækkelig grad tydeliggør, om kontrollen af bestemmelsen finder sted i virksomhedskontrollen eller tilmed i vejsidekontrollen, og såfremt kontrollen også skal finde sted i vejsidekontrollen, hvilket retningslinjer og krav der i så fald gælder til dokumentation mv. Da der ikke foreligger takografdata på lastvognstrailere, og idet sådanne heller ikke er opført i det nationale register, er det i praksis meget vanskeligt at se, hvordan virksomheder skal kunne dokumentere efterlevelse af returkravet.

² I den engelske version hedder der: "*The following definitions shall only apply for the purposes of this Directive.*"

³ "*Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009*", februar 2021