

Dansk Erhverv Danske Speditører

Mandag den 7. marts 2016

Til Folketingets Erhvervs, vækst og eksportudvalg

Sagen kort:

Om under fire måneder – 1. juli 2016 - træder der en ny bekendtgørelse i kraft herhjemme om vejning af containere, der skal eksporteres og transporteres fra Danmark ad søvejen. Reglerne pålægger erhvervslivet en række nye byrder, der vil gøre alle produkter, der fragtes med container dyrere.

Reglerne vil uundgåeligt betyde dyrere varepriser for forbrugere og erhvervsliv. Både for varer, som Danmark importerer og varer Danmark eksporterer. Som repræsentant for det brede erhvervsliv ønsker vi ikke, at det bliver dyrere at eksportere varer fra Danmark end fra andre lande, og vi ønsker ikke højere erhvervs- og forbrugerpriser i Danmark på grund af unødvendige administrative fordyrelser ved import.

Bag bekendtgørelsen ligger der en FN-vedtagelse, og alle de deltagende lande skal implementere de nye regler samtidig. Problemet er blot, at Rusland ifølge den internationale presse har meddelt, at man vil udsætte implementeringen til 1. juli 2017. Andre lande, herunder en række afrikanske lande, vil muligvis følge med i en slags domino-effekt. Sker det, og implementere Danmark bekendtgørelsen til tiden, vil dansk erhvervsliv tabe konkurrencekraft. Det må ikke ske.

Ifølge planen skal ministeren underskrive den nye bekendtgørelse i maj måned for at den kan gælde fra 1. juli 2016.

Dansk Erhverv og Danske Speditører ønsker *for det første*, at ministeren iværksætter et udvidet "nabo-tjek". *For det andet* ønsker vi, at ministeren ikke sætter bekendtgørelsen i kraft, medmindre det entydigt viser sig, at Rusland trods forlydender i pressen om det modsatte ikke agter at udsætte implementeringen, og at ingen andre FN-medlemslande tøver med at implementere reglerne til tiden.

Verificeret vægt på eksportcontainere

Den 1. juli 2016 træder der en bekendtgørelse i kraft, der pålægger afskibere af gods, som færdigpakkes i containere i Danmark og Grønland med henblik på efterfølgende søtransport, at fastlægge en såkaldt verificeret vægt.

Bag den nye danske bekendtgørelse ligger der en FN-vedtagelse i regi af den internationale maritime organisation. Danmark har ratificeret den, ligesom mange andre FN-lande. Begrundelsen for FN-initiativet er at styrke søfartssikkerheden ved at give skibsførerne et mere kvalificeret grundlag for at placere containerne hensigtsmæssigt på skibene.

De nye regler skal i princippet træde i kraft samtidig i en meget lang række lande.

Fra Søfartsstyrelsen har Danske Speditører, der er en medlemsorganisation under Dansk Erhverv, dog fået at vide, at det er deres indtryk, at reguleringen i Danmark er væsentligt længere fremme end i flere af vores nordeuropæiske nabolande.

Det lover ikke godt, for indføres de forholdsvis skrappe regler reelt tidligere eller strengere i Danmark end i vore nabolande, taber de danske virksomheder alt andet lige konkurrenceevne og -kraft til fordel for de udenlandske.

I midten af februar 2015 har Danske Speditører fået information om, at Rusland og formentlig også USA vil arbejde på at få udsat implementeringen af de nye regler. Af præcis samme slags konkurrencemæssige årsager, som dansk erhvervsliv gør sig, vil der være grund til at frygte, at store lande som Kina, Indien og Brasilien vil følge Ruslands og USA's eksempel. Herefter vil vejen være banet for, at europæiske lande som Tyskland, England, Italien, Frankrig, Holland, Belgien, Grækenland, Polen og Sverige vil følge trop.

Dansk Erhverv og Danske Speditører vil sikre sig, at reglerne indføres med rette indhold og til rette tid i Danmark således at vores konkurrenceevne ikke forringes i forhold til andre lande, der indfører reglerne mere lempeligt eller senere end Danmark.

Reglernes indhold

Containerne skal forsynes med en såkaldt "verificeret vægt" - VGM (Verified Gross Mass). VGM fastlægges af afskiberen eller dennes speditør. VGM kan kun fastlægges på to måder.

- 1) Afskiber/speditør kan få vejret containeren på en egnet vægt, hvilket vil sige en certificeret vægt i mindst klasse IV for ikke-automatiske vægte, eller mindst klasse Y(b) for automatiske vægte. Containeren kan vejes, inden den ankommer til havneterminalen eller ved ankomsten til havneterminalen, de steder, dette tilbydes.
- 2) Beregning efter certificeret metode. Afskiber/speditør kan veje alle pakker og lastelementer, herunder paller m.m., der skal pakkes i containeren, og lægge containerens taramasse til summen. Metoden kræver, at afskiber/speditør har et kvalitetsstyringssystem i ISO-standard.

Afskiber/speditør skal oplyse VGM til skibsføreren, eller til dennes repræsentant og til terminalens repræsentant i første lastehavn tilstrækkeligt tidligt – alt efter hvad der måtte kræves af skibsføreren eller dennes repræsentant – til at kunne anvendes i udarbejdelsen af skibets stuvningsplan. Terminaloperatøren må ikke laste containeren på skibet, hvis der ikke foreligger en VGM. Dokumentationen skal på forlangende kunne forelægges Søfartsstyrelsen og lignende relevante søfartsmyndigheder.

En pakket container må ikke lastes i skibet, medmindre skibsføreren eller denne repræsentant og terminalens repræsentant er i besiddelse af informationer om den verificerede vægt.

Reglerne medfører en række udfordringer

Hvis speditører juridisk er afskiber på konnossementet eller søfragtbrevet eller et multimodalt transportdokument, vil speditøren få et ansvar for at opgive en verificeret vægt. Det er en helt ny pligt.

Processen kan – og vil formentlig - medføre flere og større forsinkelser i den globale containertransport. Dette vil særligt være tilfældet i begyndelsen af processen, hvor parterne skal vænne sig til de nye krav.

Oceangående containerskibe har kapacitet op til ca. 18.000 TEU (antal 20-fods containere) og bliver stadig større. Normal skibsfragt foregår med 40-fods containere og et skib skal således have vejret omkring 8.000 – 10.000 containere før det kan komme afsted. Forsinkelse af containerskibe er særdeles omkostningstungt og der må ikke opstå trafikpropper, der enten fører til forsinkelse af skibene eller at problematiske containere efterlades på kajkanten.

Dansk Erhverv og Danske Speditører ønsker med denne henvendelse, at den danske regering sætter alle dele af processen med de nye regler i bero indtil der er lavet et seriøst og udtømmende "nabo-tjek" af hvordan og hvornår de nye regler vil blive implementeret i: i Tyskland, Holland, Belgien, Polen, Sverige, Italien, Spanien, Grækenland samt USA, Kina, Brasilien, Indien og Australien.

Fakta:

Alene i Danmarks to største containerhavne (Aarhus og København) lastes der årligt omkring 125.000 eksportcontainere.

I Aarhus er der én offentlig tilgængelig vejebod med to brovægte.

I København er der ingen.