

Fra: EKFT <info@ekft.dk>
Sendt: 8. marts 2019 13:30
Til: Søren Nicolay Edsen Johansen
Emne: Brexit - ingen kender dagen i morgen

NYHEDSBREV

SE I BROWSER



Ingen kender dagen i morgen

I slutningen af marts 2019 står dansk erhvervsliv overfor den kendsgerning, at Storbritannien kan være udtrådt af Den Europæiske Union. Men det kan også være at de bliver, eller at en hel tredje løsning bliver udfaldet. F.eks. en ny folkeafstemning, der udskyder processen betragteligt. I løbet af de sidste to år, har erhvervslivet kontinuerligt været vidne til adskillige udskydelser eller aflyste afstemninger i det britiske parlament, der ellers skulle gøre det nemmere at spå om fremtiden. Selv analytikere fra private tænketanke, staten og andre rådgivere med mange års kendskab til europæisk og engelsk politik er ikke enige. På det fundament af viden, som vi har i dag, er det således umuligt for selv den mest agtpågivende speditør eller transportvirksomhed at komme med et kvalificeret gæt på, hvad konsekvenserne af Brexit bliver.

I den kontekst er det væsentligt at bide mærke i, at situationen er ens for alle. Fra virksomheden, der producerer varer i Storbritannien til den virksomhed, der skal flytte godset fra fabrikken og videre ud til slutbrugeren. Alle, der beskæftiger sig med varehandel og dertil knyttede services, må derfor erkende, at det pt. er umuligt at spå om, hvilke hindringer Storbritanniens skæbne i EU vil lægge i vejen for varehandlen. Det er derfor usikkert, hvilke dele af logistikkæden, der bliver ramt af f.eks. forsinkelser eller fordyrende processer i form af ekstra ventetid til lastbilchaufførerne, længere transitid i engelske lufthavne, toldmæssige udfordringer eller noget helt fjerde.

Og som en påmindelse til de analytikere, der om 6 eller 12 måneder tager sig den frihed at klog sig på, om en speditør eller transportør kunne eller burde have forudset konsekvenserne af Brexit skal det kort siges: Alle scenarier for Storbritanniens fremtid i EU var på bordet i månederne, ugerne og dagene op til d. 29. marts 2019.

Er der hjælp fra lovgivningen?

I den kontekst må man se på, om de præceptive regler inden for vej-, sø-, luft- og banetransport samt NSAB 2015 kan bidrage til at løse en tvist om forsinkelser som følge af Brexit-relaterede forhold.

Fælles for reglerne er, at de alle indeholder bestemmelser om hindringer for transportens udførelse. Da en stor del af varehandlen til og fra England flyttes med lastbil, er det nærliggende at se på CMR-Lovens og NSAB's regulering heraf.

CMR-lovens § 19 regulerer fragtaftalens opfyldelse, herunder hvornår hindringer for befordingens udførelse kan fritage fragtføreren fra sin forpligtelse. Bestemmelsen blev skrevet i en tid, hvor Det Europæiske Kul og Stålfællesskab fortsat var en realitet, og den tager i sagens natur ikke eksplicit højde for en situation som Brexit. Men bestemmelsens formål er at regulere hindringer for transportens udførelse, så som sne, is, oversvømmelser, færdselsuheld, importforbud og f.eks. toldmyndighedernes eller veterinærmyndighedernes standsning af transporten.

Bestemmelsen sonder mellem på den ene side uovervindelige hindringer, som f.eks. importforbud, lukning af grænser eller lignende. For de uovervindelige hindringer tildeler CMR-loven fragtføreren den rettighed, at transporten kan afbrydes, ved at aflæse godset for den berettigedes regning, jf. lovens § 22. På den anden side behandler bestemmelsen hindringer, som er overvindelige. Herved menes hindringer, som fragtføreren

inden for aftalens rammer må gøre en indsats for at overkomme. F.eks. længerevarende toldbehandling eller veterinærkontrol. Fragtføreren skal i denne situation altid indhente anvisninger fra den, der har ret til at råde over godset – dvs. enten afsender eller modtager. Omkostningernes placering for de i stk. 2 angivne hindringer er ikke reguleret i CMR-loven.

Omkostningernes fordeling kan derimod være reguleret af NSAB 2015, der i § 12 regulerer forhold, der ligger uden for speditørens kontrol. Sigtet med § 12, er at regulere den situation, hvor opgaven bliver væsentlig mere byrdefuld at udføre, end man kunne forudsætte ved accept af opgaven. I henhold til bestemmelsens ordlyd, vil ordregiveren være forpligtet til at dække de ekstraomkostninger for opgaver udført af speditøren inden for rammerne af aftalen og kontrakten.

Brexit anbefaling

Danske Speditørers Juridiske Afdeling er af den opfattelse, at hindringer for transportens udførelse, eller forøgede omkostninger som en direkte følge af Storbritanniens udmeldelse af EU, vil kunne falde under ovennævnte bestemmelser. Dette skal navnlig ses i den optik, at det i forløbet op til d. 29. marts 2019 på ingen måde er eller har været muligt at tilrette sine aftaler eller afvikling af transporterne på en måde, der tager højde for følger som ikke er kendte. Det skal i samme moment nævnes, at bevisbyrden påhviler speditøren, der må fremskaffe den fornødne dokumentation for, at der er en sammenhæng mellem Brexit og f.eks. ekstraomkostninger til ventepenge. Det er derfor essentielt, at speditøren sørger for at orientere ordregiveren straks muligt, såfremt ordregiveren skal pålægges af afholde uforudsete omkostninger, jf. § 5.

Det skal derfor også være vores anbefaling, at man som speditør sørger for at holde sin ordregiver underrettet om kendte såvel som eventuelt potentielle hindringer, ved håndtering af opgaver med tilknytning til England, Nordirland, Skotland og de øvrige britiske territorier.

Få yderligere viden her

Danske Speditører har samlet en række relevante links og informationer der omhandler Brexit problematikken. Det kan du se [her](#).

Spørgsmål om Brexit kan altid rettes til Juridisk Afdeling, der via sin kontaktoverflade til Erhvervsstyrelsen, Toldstyrelsen og Trafikstyrelsen vil kunne assistere medlemmerne.

Venlig hilsen

Søren Nicolay Edsen Johansen
Advokatfuldmægtig



Erhvervslivets Kompetencecenter for Told
Børsen | 1217 København K

+45 25 88 01 01 | info@ekft.dk

[Afmeld nyhedsbrev](#)