

ERHVERVSJURA

Danske transportregler er under pres

EU: Onsdag ringer klokkerne i Luxembourg for en dansk særregel rettet mod udenlandske transportvirksomheder. Det sker, når EU-Domstolen holder retsmøde.



HANS SØNDERBY CHRISTENSEN
advokat,
specialiseret i EU-ret

finans@finans.dk



PATRICK GOERGEN
advokat,
specialiseret i EU-ret

finans@finans.dk

Den 11. oktober kommer Danmarks sag for retten ved EU-Domstolen i den sag, som EU-Kommissionen har anlagt mod Danmark om udenlandsk lastbiltrafik i Danmark.

Den 16. juni sidste år offentliggjorde kommissionen sin beslutning om at anlægge sag ved EU-Domstolen for tilsidesættelse af reglerne om cabotagekørsel. Cabotagekørsel er de rent danske transportvirksomheder foretager internt i Danmark efter at have afsluttet sin internationale transport i Danmark. Cabotage går ud på at transportere mellem et læsse- og et lossested i Danmark. Det er en betingelse for, at disse transportere er lovlige, at de finder sted efter, at en international transport er afsluttet i Danmark, f.eks. med varer til en dansk virksomhed. Den danske særregel om, at en enkelt cabotagekørsel ikke kan bestå af både et læsse- og lossested holder næppe stand mod EU-reglerne.

EU's fælles regler om cabotagekørsel stammer fra 2009 og går bl.a. ud på, at når en udenlandsk transportvirksomhed med en fællesskabstilladelse i hånden afslutter en international transport i Danmark, kan han foretage op til tre nationale transportere i Danmark, inden han forlader landet igen. Cabotagekørsel har betydelig politisk bevågenhed, fordi cabotage betyder, at en udenlandsk transportvirksomhed, som muligvis anvender billigere udenlandsk arbejdskraft, har krav på at udføre tre transportere internt i Danmark. Det vil sige tre transportere mellem et læsse- og et lossested.

Ifølge EU's cabotageforordning nr. 1072/2009 er det tilladt at foretage tre transportere i f.eks. Danmark efter afslutningen af en international transport i Danmark. Bestemmelsen lyder således:

»Artikel 8, stk. 2:

Transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj, eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogn-tog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en

international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

Inden for det i første afsnit omhandlede tidsrum kan transportvirksomheder udføre nogle eller alle de cabotagekørsler, der er tilladt i henhold til nævnte afsnit, i en hvilken som helst medlemsstat, idet de dog er begrænset til én cabotagekørsel pr. medlemsstat inden for tre dage efter indrejse i den pågældende medlemsstats område uden last.«

Det vil sige, at det er lovligt at foretage tre transportere internt i Danmark. Betingelsen er, at den udenlandske transportvirksomhed har afsluttet en international transport i Danmark. International transport er også defineret i forordningen således:

International transport:

■Kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande.

■Kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlems-

stater eller et eller flere tredjelande.

■Kørsel med et læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område, eller:

■Kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i punkterne ovenfor.

Eller sagt med andre ord kan der foretages tre rent nationale transportere i Danmark efter, at f.eks. en tysk chauffør på et tysk indregistreret køretøj har afsluttet en transport til Danmark, f.eks. med varer fra Tyskland til en dansk virksomhed i Danmark. Efter afslutningen af denne transport er det lovligt for chaufføren med sit køretøj at udføre tre transportere.

I 2012 valgte Danmark at skærpe de nationale regler i forhold til cabotageforordningen. Efter de danske regler kan en enkelt cabotagekørsel bestå af flere læsse- eller lossesteder, men ikke af begge dele på samme tid. Det vil sige, at en udenlandsk transportvirksomhed, som afslutter en international transport i Danmark, udmærket kan foretage tre cabotagekørsler i Danmark, men de kan ikke bestå i enkeltstående transportere fra et læssested til et lossested. Eller sagt med andre ord forhindrer de danske regler, at der udføres transportere, som opfylder ordlyden af EU-definitionen til cabotagekørsel.

Bedømt ud fra ordlyden af EU-reglerne kan der næppe være tvivl om resultatet – den danske særregel er en klar hindring for, at en

udenlandsk virksomhed kan udføre tre transportere i Danmark.

Striden går med andre ord på, om det er lovligt, at de danske myndigheder fortolker og anvender EU-reglerne på en sådan måde, at der ikke kan foretages 3 uafhængige cabotagekørsler, men i realiteten alene én enkelt cabotagekørsel med flere lossesteder eller med flere læssesteder.

Efter vores vurdering er der tale om en klar ændring af forordningens ordlyd i artikel 8, stk. 2, fordi der udtrykkeligt står, at den udenlandske chauffør med køretøj har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj. Altså ikke bare en enkelt transport, men derimod tre forskellige cabotagekørsler. Reelt bliver de tre kørsler reduceret til en ifølge de danske regler. Spørgsmålet er nu, hvorledes EU-Domstolen vil fortolke reglen.

Da stramningen blev gennemført, og da åbningskrivelse blev modtaget fra EU-Kommissionen, udtalte daværende transportminister Magnus Heunicke (S):

»Jeg er klar til at tage sagen ved EU-Domstolen, hvis kommissionen fortsat ikke lytter til vores argumenter. De regler, vi har i Danmark, er nemlig vigtige for, at vi kan bekæmpe social dumping«.

Efter EU-Kommissionen stævnedes Danmark i sagen om udenlandske lastbilers fragtkørsel (cabotagekørsel) i Danmark, udtalte daværende transportminister Hans Christian Schmidt (V):

”

Den danske særregel er en klar hindring for, at en udenlandsk virksomhed kan udføre tre transportere i Danmark.

»Medmindre der er nye oplysninger i sagen, fastholder vi fra dansk side, at Danmarks definition af en cabotage er i overensstemmelse med EU-reglerne.«

I samme forbindelse opfordrede vognmandsorganisationen DTL regeringen til at »stå op imod EU-systemet«.

I Danmark er der afsagt flere domme om fortolkningen af cabotageforordningen. I en af dem frifandt retten i Horsens et tysk selskab for at udøve cabotage i Danmark. Sagen, som førtes for virksomheden af advokat Hans Sønderby Christensen, blev anket af anklagemyndigheden, men anken blev hævet, for der blev afsagt dom i landsretten. Sagen angik fortolkningen af forordningens begreb om udførelse af transportere i fremmed reg-

Denne artikel om aktuel EU-ret, som bringes i Jyllands-Posten, udarbejdes af advokaterne Hans Sønderby Christensen (H), Sønderby Legal, samt advokat Patrick Goergen, Etude Goergen, begge specialiserede inden for området.

ning. Baggrunden for sagen var, at det tyske selskab havde udført en række transportere mellem to forskellige danske adresser i Danmark i en tysk indregistreret lastbil. Varerne bestod af grise, som ejedes af det danske moderselskab, og spørgsmålet var derfor, om transporterne kunne betragtes som udført af det tyske datterselskab i fremmed regning, når nu varerne tilhørte moderselskabet. Retten i Horsens lagde vægt på, at det tyske datterselskab forestod samtlige transportere for det danske moderselskab. Denne konstruktion havde været anvendt mellem moder- og datterselskabet siden stiftelse af det tyske datterselskab. På den baggrund fandt retten ikke, at der var grundlag for at antage, at kørslerne var sket for fremmed regning, hvorfor det tyske selskab blev frifundet. Også den dom gav anledning til en del offentlig omtale. F.eks. udtalte vognmandsorganisationen DTL:

»Det her handler principielt om, hvorvidt det skal være muligt at omgå cabotage-reglerne ved blot at lægge et datterselskab i udlandet. Det er og bør selvfølgelig ikke være muligt, selvom man hævder ikke at køre for fremmed regning, idet det er inden for samme concern og dermed kun firmakørsel.

Ifølge styrelsens praksis er der kun tale om firmakørsel, hvis der transporteres egne varer. Et selskabs transport af varer tilhørende et andet selskab inden for samme concern kan således ikke udføres som firmakørsel.

Vi er derfor meget tilfredse med styrelsens tilkendegivelse af, at man agter at fastholde praksis. Det er muligt, at en tiltale er blevet opgivet på grund af, at den konkrete sag ikke var tilstrækkelig oplyst – og det er jo helt fair og i overensstemmelse med de straffeprocessuelle regler. Men det rækker ikke ved princippet.«

Denne sag sluttede dog med frifindelse af virksomheden.

Det bliver interessant at se EU-Domstolens dom i sagen, og dommen vil have stor betydning såvel for det danske transportvirksomheds konkurrencemæssig henseende i forhold til udenlandske transportvirksomheder som for de danske domstoles fremadrettede fortolkning af cabotageforordningen.

Østeuropæiske lastbiler på en parkeringsplads i Padborg. I denne uge begynder en sag ved EU-Domstolen om danske særregler, der er indført for at forhindre udenlandske lastbilfirmaer i at tage transportopgaver her i landet. Arkivfoto: Mikkel Berg Pedersen

