

ÅRSRAPPORT 2019

Sø- og transportret

NJORD
LAW FIRM

ÅRSRAPPORT

TRENDS 2019 OG 2020

I sø- og transportteamets årsrapport opsummerer vi igen i år på de juridiske trends, der har haft størst fokus i transportbranchen i 2019, ligesom vi ser på de trends, som vi mener vil få betydning for branchen i 2020.

VEJPAKKEN

Vejpakken fyldte meget på den politiske dagsorden i EU gennem 2018, og der blev arbejdet intenst med at få vedtaget Vejpakken inden valget til Europa-Parlamentet i maj 2019. Men det lykkedes ikke at komme i mål, så forhandlingerne måtte genoptages, da det nye Parlament satte sig til bordet.

Ligesom året 2019 skulle til at rinde ud, meddelte EU, at der nu var enighed om Vejpakken, og at der alene udestår, hvad man betragter som formaliteter, førend de endelige forordninger er vedtaget og kan offentliggøres. Dette forventes at ske i løbet af foråret, hvorefter de nye Køre- og hviletidsregler forventes at træde i kraft 20 dage efter offentliggørelse, mens de nye cabotageregler og udstationeringsregler gældende for vejtransportsektoren forventes at træde i kraft 18 måneder efter offentliggørelse. Ny intelligent takograf skal udvikles og monteres i køretøjerne til kontrol af overholdelse af reglerne i Vejpakken.

Læs vores artikel om indholdet af Vejpakken i denne årsrapport – en Vejpakke, der utvivlsomt vil vende op og ned på international vejtransport og hele logistikkæden.

AFTALE OM VEJTRANSPORT

2020 er kun lige skudt i gang, førend der i Folketinget er indgået en Aftale om vejtransport, hvis formål er at sikre ordnede forhold for udenlandske chauffører, der kører i Danmark samt fair og lige konkurrence for danske

transportvirksomheder overfor udenlandske virksomheder med lavere lønomkostninger.

Der foreligger et lovudkast, som skal bane vejen for, at udenlandske chauffører skal have dansk overenskomstmæssig løn. Der er rigtig mange udfordringer med en lovgivning af den karakter.

> [Læs mere herom i vores seneste update](#)

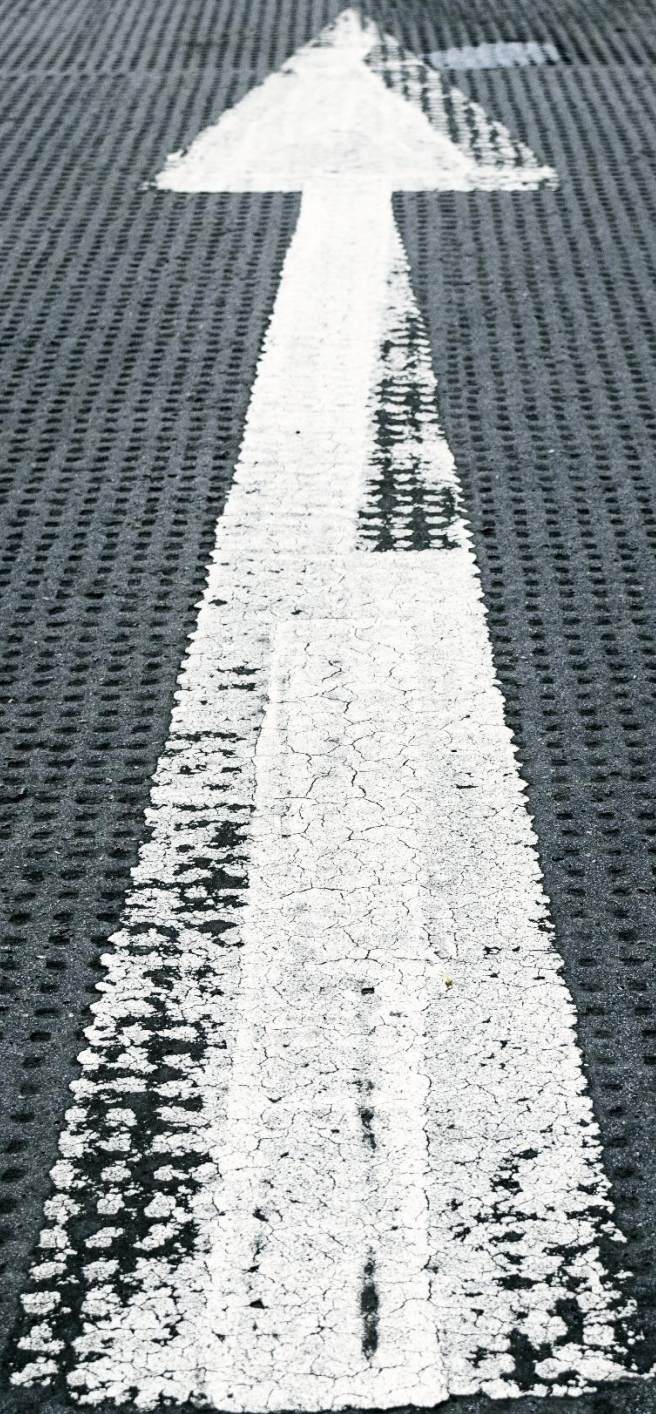
INCOTERMS®

Incoterms® 2020 blev lanceret i september 2019 og de nye salgsklausuler trådte i kraft 1. januar 2020.

Revisionen er forestået af en international ICC-arbejdsgruppe, som har indhentet kommentarer fra nationale ICC-komitéeer rundt om i verden.

Den danske ICC-komitée bestod af eksperter fra relevante dele af erhvervslivet, som alle er kommet med værdifulde kommentarer til revisionen.

Vi er stolte af, at den danske ICC-komitée blev ledet af Ulla Fabricius. Hun har ligeledes stået for den danske bearbejdning og oversættelse til dansk af Incoterms® 2020 bistået af Christian Schaap og Liselotte Rigtrup. Så vores sø- og transportteam er mere end godt klædt på til at rådgive om Incoterms® 2020, ligesom vi i ICC Danmark regi holder seminarer rundt om i landet, hvor vi forklarer om de ændrede salgsklausuler.



2020 bliver et år med store forandringer for branchen.
Transportkæden skal tænkes helt om.

Ulla Fabricius

HVAD ER NYT I INCOTERMS® 2020?

Den vigtigste nyhed består i, at reglerne bliver sat op og forklaret på en måde som gør, at brugerne i langt højere grad end tidligere bliver guidet til den rette klausul til indsættelse i en handelsaftale.

Da der er mange eksempler i retspraksis på forkert anvendelse af klausulerne, har det været et afgørende element ifm. revisionen, at reglerne blev præsenteret og sat op på en ny og mere brugervenlig måde.

Mest iøjnefaldende er det nok, at ICC har imødekommet et udtrykt ønske om, at der kan udstedes konnossement med ombordpåtegning ved salg på FCA-vilkår, inden varen er kommet ombord på et skib. Utraditionelt, men meget praktisk.

> [Læs mere om nyhederne i Incoterms® 2020 i vores indlæg herom i kvartalsopdateringen fra oktober 2019](#)

> [Det har ICC Danmark skrevet om den danske bearbejdning og oversættelse](#)

> [Her kan du finde ICC Danmarks seminarer efterhånden, som de bliver sat i kalenderen](#)

DANSKE SHIPPING- OG HAVNEVIRKSOMHEDER

I september 2019 offentliggjorde DI etableringen af en ny brancheforening: Danske Shipping- og Havnevirksomheder, som er en sammenlægning af Danske Havnevirksomheder og Danmarks Skibsmæglerforening. Den nye forening rummer godt 100 private virksomheder, som især er aktive indenfor havneterminaldrift, godshåndtering, skibsmæglervirksomhed, befragtning og anden virksomhed relateret til havne og søtransport. Med Danske Shipping- og Havnevirksomheder ønsker medlemmerne at forene kræfterne og skaber en stærkere forening

med en forbedret service og en styrket profil, hvilket b.la. kan være gavnligt i forhold til de udfordringer, som branchen ser ind i så som Brexit, toldsystemer, klima og miljø, boligbyggeri på erhvervshavnene m.v. Vi siger god vind til den nye forening.

BREXIT

Brexit er nu efter meget lang tid med usikkerhed en realitet. UK forlader formelt EU med udgangen af januar 2020. Reelt forbliver UK dog i det Indre marked i hvert tilfælde året ud. Der skal således forhandles vigtige aftaler på plads mellem EU og UK, som kan have stor indflydelse på branchen. Det bliver spændende at følge forhandlingerne i 2020.

SVOVLINDHOLD I BUNKERS

De nye krav til lavere svovlindhold i bunkers er trådt i kraft 1. januar 2020. Der har derfor været og er fortsat udfordringer med installering af scrubbers eller skift af brændstof.

> [Læs vores tidligere update herom her](#)

FORSIKRINGSFORMIDLING

Der er nu meldt klart ud fra Finanstilsynet – transportvirksomheder, der formidler transportforsikringer skal registreres som accessoriske forsikringsformidlere og opfylde kravene til den type formidlingsvirksomhed.

Ligeledes er det meldt ud, at formidling af andre forsikringer eksempelvis ansvarsforsikringer til udførende vognmænd er egentlig forsikringsformidling, hvorfor transportvirksomheder vil være forpligtet til at blive registreret i Finanstilsynets register for forsikringsformidlere og opfylde de betydeligt mere omfattende krav til "Fit & Proper", kompetencer og tests, IPID, krav- og behovstest og god skik.

TOP 10

ÅRETS MEST LÆSTE UPDATES

Her finder du kvartalets mest læste indhold. Bliv klog på de vigtige afgørelser og analyser – ligesom en hel masse andre er blevet!

1. [Flyforsinkelse: Inkassobureau havde ikke ret til sagsomkostninger](#)
2. [Er du klar til robotter med kunstig intelligens?](#)
3. [Praktiske konsekvenser af et hårdt Brexit – i grove træk](#)
4. [Østre Landsret: Dansk vognmands brug af udenlandske chauffører er omfattet af reglerne om arbejdsudleje](#)
5. [Sagen om den rumænske chaufførs løn og ansættelsesforhold fortsætter ved de danske domstole](#)
6. [Ny dom angående ”udvidede danske betingelser 2010”](#)
7. [Ny lov om forsikringsformidling – har du husket at genregistrere dig?](#)
8. [Nye regler om særtransport sendt i høring](#)
9. [Nyt tiltag mod skrald i havet](#)
10. [Forskellen på et el-løbehjul og en cykel?](#)



STORT TILLYKKE

STEFFEN HEBSGAARD MUFF INDTRÆDER SOM PARTNER

Vi er glade for, at vi den 1. januar 2020 kunne byde Steffen Hebsgaard Muff velkommen som partner hos NJORD. Som en af de ledende eksperter i entreprise- og søret skal han fortsat arbejde med energi- og infrastrukturprojekter on- og offshore.

FREMTIDEN SOM PARTNER

Steffen er specialiseret i offshore projekter og havret. Han er med til at udvikle NJORDs internationale praksis inden for energi og offshore construction, herunder offshore vind. Desuden har han en fremtrædende rolle i vores faggruppe for energi.

"2020 kommer til at handle om, at jeg skal vænne mig til min nye rolle, det ansvar og de nye opgaver, som følger med samt naturligvis mulighederne. Det juridiske landskab indenfor f.eks. transport ændrer sig meget, og der har vores afdeling større fokus på blandet andet compliance og offshore services end de traditionelle cargo claims sager, som der er færre og færre af."

- Steffen Hebsgaard Muff

"Desuden glæder jeg mig til at få en endnu bedre mulighed for at rådgive proaktivt om implementering af ny teknologi".

- Steffen Hebsgaard Muff

gerne sin viden og visioner for et fremtidssikret og bedre juridisk system. Her er et udpluk af de seneste artikler, podcast og videoudgivelser:

- > [Thi kendes for ret: Robotten er skyldig](#)
- > [Magtens Tredeling podcast ep. 2.14 Advokatens nye forretningsområder](#)
- > [NewTech Videoserie](#)
- > [Robotter, retstilling, regering](#)


"Jeg vil gerne være med til at udvikle forretningen, indenfor de brancher og retsområder jeg beskæftiger mig med, men også i forhold til implementering af nye forretningsmodeller. Det kan f.eks. være i form af pakkøløsninger, og teknologiske redskaber i form af LegalTech-løsninger. Den teknologiske udviklings påvirkning af øvrige brancher, særligt transportsektoren, er også et af mine store interesseområder."

- Steffen Hebsgaard Muff

Vi ser frem til at gå ind i 2020 med endnu en ambitiøs og visionær partner på holdet.

EN RIGTIG NØRD

Steffen er teknologinørd – helt ud til fingerspidserne. Han er en af de drivende kræfter bag afdelingen NJORDs NewTech team og deler



Det er en spændende tid at blive partner i.
Hvis man tør gribe dem, er der er mange muligheder.

Steffen Hebsgaard Muff

NYE TEKNOLOGIER OG NYE JURISDIKTIONER

OFFSHORE VIND

Imens det traditionelle fragtmarked oplever stagnerende vækst og stor usikkerhed, er der stor vækst i segmentet for offshore vind – særligt i relation til logistik og installation som service.



Skrevet af Steffen Hebsgaard Muff, advokat (L) og partner i NJORD Law Firm.

shm@njordlaw.com

MARKED I VÆKST

Væksten drives i høj grad af nye markeder, hvor USA og Taiwan (som startsted for ekspansion i Sydøstasien) har tiltrukket sig væsentlig opmærksomhed. Indtoget på nye markeder er dog altid svært og medfører en række udfordringer.

Den aktuelle vækst ændrer dog ikke ved, at offshore vind fortsat er afhængig af tilskud og dermed politisk velvilje på kort og mellemlang sigt og dermed besparelser på lidt længere sigt. For at kunne opnå besparelser er der brug for ny teknologi, hvor vi de seneste år har set en rivende udvikling i anvendelse af droneteknologi, og hvor automatisering og anvendelse af data kommer til at få stor betydning.

For at kunne udnytte sådan teknologi knytter der sig udfordringer, hvor reguleringen ofte i højere grad end teknologien udgør hindringen.

HVORDAN ETABLERES SAMARBEJDER I NYE JURISDIKTIONER?

Det amerikanske og markedet i Sydøstasien er på en række punkter væsentligt forskelligt fra det europæiske marked. Den mest hensigtsmæssige måde at håndtere disse forskelle samt leve op til de ofte forekommende krav om "local content" er at indgå i et samarbejde med en lokal samarbejdspartner.

Et sådant samarbejde kan tage mange former. Det kan indbefatte en kortvarig aftale om levering som underleverandør, hvor partneren tager alle risici, som vedrører det lokale marked, og det kan indbefatte langsigtede joint ventures, som har til formål at etablere en fælles, permanent tilstedeværelse på markedet. Skattemæssige og organisatoriske overvejelser kan ofte have stor indflydelse på formen.



Indholdsmæssigt er det et grundlæggende princip, at man (om muligt) skal sætte sig i en position, hvor man har umiddelbare midler til at lægge pres på sin samarbejdspartner. Det mest oplagte er at sikre, at man har kontrol over indbetalinger (kunderne), leveringer eller tilsvarende. Hvis den eneste reaktion, man har i tilfælde af partnerens misligholdelse, er sagsanlæg, har man normalt stillet sig selv i en dårlig forhandlingsposition og gjort det nemt for partneren at tilegne sig hele den lokale forretning på sigt.

HVORDAN IMPLEMENTERES DRONER LOVLIGT?

De seneste år har vi for alvor set dronerne gøre deres indtog inden for offshore vind. Dette til trods for relativt stor regulatorisk usikkerhed, da teknologien blev indført, og at reguleringen af droneflyvning fortsat er særdeles forskelligartet og national. Fælles EU-regler forventes først for alvor at træde i kraft i 2022. Indtil da fortsætter det nuværende system, som for bl.a. Danmarks vedkommende ikke tager højde for de særlige forhold, som gør sig gældende ved flyvning over vand.

> [Se vores artikel herom fra 2017](#)

Det mest sædvanlige i industrien er at overlade "compliance" til droneoperatøren, hvilket langt

hen ad vejen også er det mest hensigtsmæssige. Det vil det også være, efterhånden som dronerne bliver mere og mere autonome.

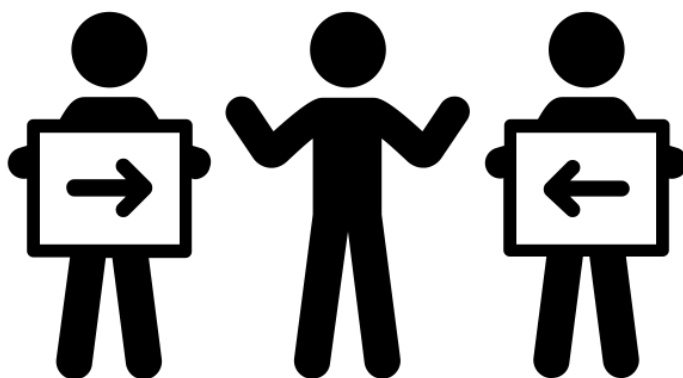
En af de næste udfordringer, som vil dukke op på det område, er dronefragt (se vores artikel herom, [her](#)), hvor luftfartloven principielt vil finde anvendelse. Her vil det give god mening at lade fragten indgå som en del af en større logistikaftale for at opnå den større fleksibilitet, som denne type aftale tillader.

HVAD MED AUTONOME SKIBE?

Autonome skibe medfører en række andre udfordringer. Den største er, at (fuldt) autonome skibe ikke aktuelt er tilladt iht. COLREG, og at ubemandede skibe, selvom der ikke er et direkte forbud herimod, ligeledes ikke reelt er en mulighed i international fart. Det som formentlig snart vil kunne ses er mulighed for forsøg med ubemandede skibe i national fart, hvilket principielt muliggør forsøg ved en række offshore vindmølleparker.



NJORD LAW FIRM NEW TECH



AFSNIT 4.0

Personlig skyld er 'so yesterday'

Se den nyeste video i vores NewTech videoserie, hvor Steffen Hebsgaard Muff forklarer, hvordan personlig skyld stadig er omdrejningspunktet i vores erstatningssystem, og hvorfor det ville være bedre, hvis det var anderledes.



ROOFTOP EVENT

YOUNGSHIP DENMARK

NJORD Law Firm fornøjelsen af at være værter for årets første YoungShip Denmark arrangement.

Arrangementet foregår torsdag den 20. februar 2020 fra kl. 17.00 til 20.00.

Der vil blive holdt fagligt indlæg, hvorefter der vil være rig mulighed for at netværke, mens der vil blive serveret lidt drikkevarer og en lille bid mad.

YOUNGSHIP DENMARK

YoungShip Danmark er en del af YoungShip organisationen, der blev grundlagt i år 2004 i Norge. YoungShip Danmark afholder 4 årlige arrangementer, der henvender sig til yngre ansatte inden for den maritime industri

MEDLEMSKAB

Besøg [YoungShips website](#)

NJORD
LAW FIRM

Ship
Young

VEJPAKKEN

NYE REGLER I SIGTE FOR VEJTRANSPORTBRANCHEN I 2020

Vejpakken har været genstand for omfattende debat siden Kommissionen fremlagde deres forslag til nye regler for vejtransportbranchen i EU den 31. maj 2017. Efterårets trilogforhandlinger har endelig udmøntet sig til en foreløbig enighed om et kompromis på de områder, som vil blive afgørende for branchen i fremtiden. Kompromiset blev i tirsdags den 21. januar 2020 godkendt af Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN).



Skrevet af Ulla Fabricius, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.
uf@njordlaw.com



Skrevet af Marie Steen Mikkelsen, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.
msm@njordlaw.com

Vejpakkens endelige tekst afventer på nuværende tidspunkt kun en formel godkendelse af Ministerrådet og Europa-Parlamentet. Denne procedure forventes at blive gennemført i løbet af de næste par måneder.

Vejpakken kommer efter endelig vedtagelse og ikrafttræden til at få stor betydning for de mange transportvirksomheder i EU, som i dag leverer grænseoverskridende transportydelser og det må forventes, at håndteringen af Vejpakken er på transportvirksomhedernes dagsorden for 2020.

VEJPAKKENS INDHOLD

Vejpakken kommer til at medføre ændringer til de eksisterende regelsæt om køre- og hviletid, cabotage og adgangen til vejtransporterhvervet i øvrigt. Derudover vil der blive introduceret et sæt nye sektor-specifikke regler om udstationering af chauffører.

Vi vil i det følgende skitsere nogle af de punkter i Vejpakken, som branchen bør have særlig fokus på.

ADGANGEN TIL VEJTRANSPORTERHVERVET

Den første del af Vejpakken indeholder ændringer til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009, som fastsætter fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransport-erhvervet i EU.

Hvis Vejpakken vedtages i dens nuværende form, vil det blandt andet medføre en udvidelse af de forhold, som nationale myndigheder skal tage i betragtning i forbindelse med udstedelse og opretholdelse af vognmandstilladelser. Dette såkaldte vandelskrav kommer således fremover til at inkludere alvorlige overtrædelser af nationale skatteregler, regler om beskyttelse af arbejdstagere, herunder reglerne inden for udstationering og cabotagekørsel. Vandelskravet vil tilsvarende blive udvidet i forhold til myndighedernes godkendelse af transportledere.

Transportvirksomheder, der udfører godskørsel med køretøjer i vægtklassen 2,5 - 3,5 ton vil med de nye regler også blive pålagt at indhente en vognmandstilladelse. I Danmark har man allerede pålagt varebilsvognmænd, som udfører



godskørsel med køretøjer i vægtklassen 2 - 3,5 ton at indhente godskørselstilladelse.

> [Læs mere om de danske regler for varebiler](#)

> [Læs hvordan man forbereder sig på reglerne](#)

Vejpakken vil også komme til at medføre en ændring i de økonomiske krav, som transportvirksomheder skal opfylde for at indhente og beholde en vognmandstilladelse. Størrelsen af de økonomiske krav vil blandt andet afhænge af, hvilken type og hvor mange køretøjer virksomheden har registreret i sin flåde.

Der vil blive stillet større krav til transportvirksomhedernes aktiviteter i etableringslandet, hvor virksomhederne skal have etableret et "operationelt center", hvorfra virksomhedens transportydelser skal ledes og kontrolleres. Det vil formentlig fortsat i vid udstrækning blive overladt til de enkelte medlemslande at fastsætte konkrete krav til operationelle centre, for de transport-virksomheder, som ønsker eller allerede har etableret sig i den pågældende medlemsstat.

Det mest bemærkelsesværdige forslag til ændringen af forordning nr. 1071/2009 er et krav om, at alle køretøjer i virksomhedens flåde skal retur til et af transportvirksomhedens operationelle centre i etableringsstaten senest otte uger efter, at køretøjet forlod det sidst.

CABOTAGE

Vejpakken vil medføre ændringer til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Det er i denne forordning, man finder reglerne om cabotagekørsel og rammene for de nationale myndigheders kontrol heraf.

De overordnede hensyn bag cabotagereglerne er at gøre det muligt for transportvirksomhederne at optimere international godskørsel og ikke tvinge dem til at have lastbiler til at køre tomme rundt, når de befinder sig i andre medlemsstater end der, hvor virksomhederne er etableret.

Med Vejpakken vil den nuværende ordning opretholdes, hvorefter det er tilladt at køre 3 cabotageture inden for 7 dage i tilslutning til en international kørsel.

Som noget nyt vil der blive indført en karensperiode på 4 dage efter endt cabotagekørsel i en værtsmedlemsstat. I karensperioden på køretøjet ikke returnere og udføre cabotage i den samme værtsmedlemsstat. I forbindelse med indførelsen af **karensperioden** vil dokumentationskravet til virksomhederne blive udvidet, således at der ved kontrol også skal forevises klart bevis for køretøjets aktiviteter og færden i karens-perioden, såfremt køretøjet vender tilbage til den samme værtsmedlemsstat efter at have udstået karensperioden.

I forslaget til de modificerede cabotageregler fremgår det, at medlemsstaterne skal indføre regler om ansvar for speditører og andre af vognmandens samarbejdspartnere, hvor disse har vidst eller efter omstændighederne burde have vidst, at bestilte transportydelser ville involvere overtrædelser af cabotagereglerne. I Danmark forfølger man i dag medvirkenansvar for speditører i medfør af den almindelige regel om medvirken i straffelovens § 23.

Transportvirksomheder med køretøjer i vægtklassen 2,5 – 3,5 ton vil efter Vejpakkens ikrafttrædelse også blive omfattet af cabotagereglerne.

KØRE- OG HVILETID

Chaufførernes køre- og hviletid er reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006 om harmonisering af visse bestemmelser inden for vejtransport.

Vejpakkens ændringer til køre- og hviletidsforordningen kommer særligt til at påvirke chaufførernes muligheder for at afholde regulære og reducerede egentlige hvil.

De egentlige hviletider vil blive beregnet efter en fire ugers referenceperiode.

Inden for de fire uger har en chauffør som udgangspunkt mulighed for at afholde ét reduceret

hvil på mindst 24 timer. Det reducerede hvil skal dog kompenseres i forlængelse af et andet hvil, og dette forlængede hvil skal afholdes senest inden udløbet af referenceperiodens tredje uge.

En international chauffør, som kører uden for sin bopælsstat eller transportvirksomhedens etableringsstat, vil fremover kunne afholde to på hinanden følgende reducerede hvil, hvis chaufføren samtidig inden for den fire ugers referenceperiode afholder to regulære ugentlige hvil. De reducerede ugentlige hvil, som chaufføren har afholdt i uge ét og to, skal kompenseres i forbindelse med det første af de efterfølgende regulære ugentlige hvil.

I overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vil det med Vejpakken blive slået fast, at regulære ugentlige hvil og andre hvil på over 45 timer ikke kan afholdes i køretøjet. Mere kontroversielt er det, at det med Vejpakken kommer til at blive pålagt transportvirksomhederne, at chaufførerne – minimum hver fjerde uge - returnerer til deres bopælsstat eller til arbejdsgiverens operationelle center i etableringsstaten med henblik på at afholde et regulært ugentligt hvil. For så vidt angår internationale chauffører, der har afholdt to reducerede ugentlige hvil, er transportvirksomhederne pålagt at sørge for, at chaufførerne – senest før afholdelsen af det tredje og forlængelse ugentlige hvil i referenceperioden – er retur til bopælsstaten eller det operationelle center i etableringsstaten.

Det fremgår af bemærkningerne til Vejpakken, at der er tiltænkt, at der kan ske en vis synkronisering af transportvirksomhedernes forpligtelse til at sørge for returnering af chauffører og køretøjer henholdsvis hver fjerde og ottende uge ved at chaufføren i hver anden fire ugers reference periode kan returnere køretøjet til det operationelle center, hvor chaufføren også afholder sit regulære ugentlige hvil.

Efter Vejpakkens ikrafttrædelse vil chauffører og transportvirksomheder, der opererer køretøjer i vægtklassen 2,5 – 3,5 ton blive omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Endelig skal Kommissionen senest ved udgangen af 2024 udarbejde en rapport om tilgængelighed af parkeringspladser og sikre rastepladser i EU.

UDSTATIONERING AF CHAUFFØRER

Den brede forståelse har hidtil været, at de generelle regler i udstationeringsdirektivet ikke finder anvendelse i forhold til internationale chauffører, der ofte krydser mange landegrænser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde, hvorfor chaufførernes arbejde typisk ikke kan henføres til ét bestemt land.

Hvis Vejpakken vedtages, vil der blive introduceret et sæt nye sektor-specifikke regler om udstationering af chauffører. Formålet med reglerne er ifølge EU's regeludstedende institutioner at sikre virksomhedernes adgang til at levere grænseoverskridende vejtransportydelser samtidig med at der sikres tilfredsstillende arbejdsforhold og social beskyttelse af de chauffører, som leverer de grænseoverskridende transportydelser.

De nye regler for udstationerede chauffører er baseret på et princip omkring "sufficient link" eller tilstrækkelig tilknytning mellem chaufførerne og det territorie, hvor chaufførerne befinder sig og udfører deres arbejde. Ud fra denne betragtning har man kategoriseret de forskellige transportydelser og fastlagt, hvornår chaufførernes tilknytning til en medlemsstat er tilstrækkelig til, at chaufføren skal nyde beskyttelse af reglerne i udstationeringsdirektivet.

Kategoriseringen indebærer, at chauffører, der kører cabotage, cross trade og vejdelen af kombinerede transporter vil betragtes som udstationerede chauffører. Bilaterale kørsler og transit, hvor chaufføren enten starter eller slutter en tur i arbejdsgiverens etableringsland, er undtaget.

IKRÆFTTRÆDELSE

Nogle af de nye regler kommer til at finde anvendelse umiddelbart efter en eventuel vedtagelse af ministerrådet og Europa-Parlamentet.

Det gælder blandt andet for de nye køre- og hviletids-regler, som vil træde i kraft 20 dage efter offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

Den nye karenperiode efter endt cabotagekørsel og udstationeringsreglerne for chauffører vil først finde anvendelse 18 måneder efter ikrafttrædelse af de relevante regelsæt. Udvidelsen af kontrolperioden og forpligtelsen til at installere den nye smart takograf – som endnu ikke er færdigudviklet – vil først blive aktualiseret i 2024.

STOR BETYDNING FOR TRANSPORTBRANCHE

De ændrede og nye regler vil få direkte og mærkbare konsekvenser for de vognmænd, som leverer grænseoverskridende transportydelser. Den nye realitet for vognmændene vil dog med al sandsynlighed komme til at få en afsmittende effekt på prisniveauet i hele logistikketten. Den europæiske transport- og logistikbranche kommer altså til at se anderledes ud i fremtiden, hvis Vejpakken som forventet bliver endeligt vedtaget og gennemført.

NYE KØRSELSMØNSTRE OG STORE ADMINISTRATIVE BYRDER FOR TRANSPORTVIRKSOMHEDERNE

Samspillet mellem de nye regler om afholdelse af en karenperiode i forbindelse med cabotagekørsler, returnering af køretøjet og chaufførernes regulære ugentlige hvil og returnering til deres bopæl eller virksomhedens operationelle center vil ændre på mange af de kørselsmønstre, som transportvirksomheder, der beskæftiger sig med international godskørsel, opererer med i dag. Udstationeringsreglerne vil have betydning for transportvirksomhedernes omkostningsniveau ved internationale godskørsler.

I forbindelse med udformningen af reglerne i Vejpakken har EU's lovgivende institutioner anerkendt, at det skal være nemmere for virksomhederne at få adgang til særlige nationale

regler i andre stater, hvortil og i de i medfør af de EU-retlige regler kan levere transportydelser. Virksomhederne skal med andre ord have sikkerhed for, hvor og under hvilke betingelser de kan levere transportydelser uden for den stat, hvor de er etablerede uden store og tunge administrative byrder. Det må dog forventes, at særligt de nye sektor-specifikke udstationerings-regler vil kræve store ressourcer og yderligere administrativt arbejde for de virksomheder, som leverer internationale transportydelser.

Gennemførelsen af de nye regler kobles i praksis sammen med introduktionen af den nye ny "smart takograf", som blandt andet skal kunne registrere, hver gang køretøjerne krydser landegrænser, hvilket skal hjælpe både transportvirksomheder og myndigheder med at holde øje med overholdelsen af de komplekse nye regler om cabotagekørsel, karenperiode og udstationering. Det bliver derfor også spændende at se, om den nye takograf når at blive færdigudviklet og er klar til brug inden 2024, hvor transportvirksomhederne ifølge Vejpakken vil være forpligtede til at installere dem i sine køretøjer.

ØGET FOKUS PÅ KÆDEANSVAR I LOGIKSTIKKÆDEN

I overensstemmelse med den tendens, som kan spores i mange medlemsstater allerede, kommer der i fremtiden til at være fokus på medvirkenansvar for speditører og andre samarbejdspartnere, når vognmænd begår overtrædelser af cabotagereglerne.

I Danmark forfølger myndighederne allerede aktivt speditører for deres rolle i logistikketten i forbindelse med overtrædelser til cabotagereglerne og andre offentligretlige regler i medfør af den almindelige bestemmelse om medvirken i straffelovens § 23. Et eksempel herpå er en dom afsagt af Vestre Landsret i 2018, hvor en speditør blev idømt medvirkenansvar for cabotageovertrædelser, som en vognmand tilhørende samme concern, havde begået.

> [Læs vores kommentarer til dommen her](#)



ENDNU FLERE TILTAG PÅ VEJ

BEHOV FOR PRÆCISERENDE REGLER FOR VEJTRANSPORTBRANCHEN – ER DET LYKKEDES?

Den eksisterende EU-retlige regulering af vejtransportsektoren er uklar på flere afgørende områder, hvor medlemsstaterne i vidt omfang har haft adgang til at anlægge forskellige fortolkninger af reglerne. Det har ført til divergerende retsstillinger og håndhævelse af reglerne. Ét af hovedmålsætningerne med Vejpakken har derfor også været at skabe harmonisering og simplificering af reglerne for vejtransporterhvervet i EU.

Tiden vil vise, hvordan de nye regler vil blive implementeret og gennemført i medlemsstaterne. Allerede nu kan vi dog konstatere, at flere af de nye tiltag kan fortolkes tvetydigt. Med Vejpakken kommer der heller ikke en afklaring på fortolkningen af cabotagereglernes tur-begreb, som i dag bliver fortolket meget forskelligt på tværet af EU. De uklare cabotageregler førte i 2018 til en frifindelse af Danmark ved EU-Domstolen i en sag anlagt af Kommissionen. Kommissionen var af den opfattelse, at den danske begrænsning på enten flere læsse- eller lossesteder i forbindelse cabotagekørsel i Danmark var i strid med EU-retten. Den danske fortolkning af tur-begrebet og de øvrige divergerende fortolkninger af cabotagereglerne må dog forventes at blive opretholdt – også efter den nye Vejpakke er trådt i kraft.

> [Læs mere om Kommissionens sag mod Danmark og de forskellige fortolkninger af cabotagereglerne](#)

OPGØR MED DE KLASSISKE EU-RETLIGE GRUNDPRINCIPPER OM FRI BEVÆGELIGHED?

Vejpakken sætter en linje for balancegangen mellem virksomhedernes adgang til at levere grænseoverskridende vejtransportydelser samtidig med at der sikres tilfredsstillende arbejdsforhold og social beskyttelse af chaufførerne. Denne hensynsafvejning har været

genstand for omfattende debat og forhandlinger, men ser nu endelig ud til at have fundet en afslutning.

Resultatet af de seneste års forhandlinger viser et klart signal om, at de klassiske EU-retlige principper om arbejdskraftens frie bevægelighed og fri udveksling af tjenesteydelser bliver udfordret af nye sociale tiltag.

ENDNU FLERE TILTAG PÅ VEJ

Der arbejdes i øjeblikket på at få gennemført nye EU-retlige regler om social sikring, som kan ende med at få stor betydning for vejtransportbranchen, hvis de foreslåede regler om udstationering af chauffører gennemføres som planlagt.

Fra dansk side tog man i sidste uge forspring på Vejpakken med vedtagelsen af en politisk aftale, som skal sikre ens vilkår for alle chauffører i Danmark – uanset om de er ansat hos en dansk eller udenlandsk vognmand.

> [Læs vores kommentarer til den nye danske aftale](#)

TRANSPORTVIRKSOMHEDER BEGYNDER SINE FORBEREDELSE NU

Det bliver sværere at levere grænseoverskridende transportydelser i EU, når den nye Vejpakke træder i kraft. Mange transportvirksomheder skal til at tænke i helt nye baner i forhold til hvilke opgaver de kan påtage sig, og ikke mindst hvilken pris, de skal tage for disse ydelser.

Det må også forventes, at vejtransport i EU vil blive mere lokal, hvilket kan give en fordel for de lande, som befinder sig centralt mellem flere store og økonomisk stærke medlemslande.

På nuværende tidspunkt er det særligt køre- og hviletidsreglerne, der står for døren. Reglerne træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende, og reglerne forventes at blive stemt igennem i løbet af de næste par måneder. Som transportvirksomhed bør man derfor allerede nu begynde at forberede en plan for, hvordan man vil håndtere denne del af Vejpakken.

SEMINAR

GDPR OG COMPLIANCE FOR TRANSPORTBRANCHEN



Ulla Fabricius, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com



Niels-Peter Kjølbye, advokat i NJORD Law Firm.

npk@njordlaw.com

Siden GDPR trådte i kraft i maj 2018, har vi set en række afgørelser, der gør, at det er tid til at blive opdateret inden for GDPR og compliance i transportbranchen.

Derfor afholder NJORD, med Ulla Fabricius og Niels-Peter Kjølbye som værter, et nyt seminar tirsdag den 28. januar 2020, hvor virksomheder i transportbranchen kan blive opdateret på den nyeste retspraksis og få mulighed for at dele erfaringer.

Derudover vil Ulla fortælle om INCOTERMS 2020, der netop er trådt i kraft ved årsskiftet. Ulla ledede den danske ICC-gruppe og vil komme ind på de væsentligste ændringer, man skal være opmærksom på.

Seminaret er et netværksmøde for virksomheder i transportbranchen, der jævnligt holdes opdateret om GDPR og compliance.



FLYBRANCHEN

STADIGT STIGENDE KRAV FRA FLYPASSAGERE

I dette indlæg ser vi kort på flybranchen og hvordan man kan forsøge at begrænse de stadigt stigende krav mod luftfartsselskaberne om forsinkelseskompensation fra passagererne og ikke mindst deres repræsentanter – ”ambulancejægerne”, den nye branche, der lever godt af luftfart



Skrevet af Anders Worsøe, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.

awo@njordlaw.com



Skrevet af Johanne Hansted, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.

jha@njordlaw.com

Københavns Lufthavn er, ligesom alle andre lufthavne i Danmark, stærkt fagforeningsdomineret så både individuelle og kollektive ansættelsesforhold spiller altid en væsentlig rolle for enhver virksomhed som direkte eller indirekte er i berøring med Københavns Lufthavn og enhver anden lufthavn i Danmark.

KOMPENSATION TIL PASSAGERE INDENFOR EU

Når det er sagt, så er et af de juridiske områder inden for luftfartsområdet, der i løbet af det sidste år til stadighed skaber øget bekymring og påkalder sig megen opmærksomhed, passagerkrav mod luftfartsselskaberne for kompensation i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller længere forsinkelser.

EU-forordning 261/2004 har siden 11. februar 2004 fastsat fælles regler for kompensation og assistance til passagerer i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller længere forsinkelser. Forordningen dækker alle luftfartsselskaber, der er registreret i EU. Luftfartsselskaber, der er registreret uden for EU, er dog også forpligtet til at overholde forordningen, hvis de flyver fra en lufthavn indenfor EU. En EU-forordning gælder direkte for borgere og virksomheder i alle EU-medlemsstater.

FREMKOMST AF ”AMBULANCEJÆGERE”

Ved forordningen har lovgiver i praksis banet vejen for en indirekte statsstøttet industri af såkaldte ”ambulancejægere”, som har udviklet sig til et mareridt for luftfartsselskaber og som i

NJORDS FLY- OG LUFTHAVNSAFDELING

I NJORD arbejder vi med alle aspekter af luftfartsrelateret rådgivning og konfliktløsning – f.eks. fly og helikopter leasing og finansiering, operationelle forhold i luftfartsbranchen, groundhandling fra airline catering til koncessionshavere i Københavns Lufthavns shopping- og serviceområder, som er under konstant udvikling.



dag er en af de væsentlige variable økonomiske trusler mod luftfartsselskabets rentabilitet sammen med andre mere traditionelle faktorer som eksempelvis stigning i brændstofomkostninger osv.

Selvom passagererne opfordres til at kontakte luftfartsselskabet i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller længere forsinkelser, vælger mange passagerer at få "ambulancejægerne" til at repræsentere sig og forfølge kravet på deres vegne. "Ambulancejægerne", som efterhånden er veludviklede legal-tech virksomheder, der opererer på 'no cure, no pay-basis' for passagererne, hvilket ikke er tilladt for advokatfirmaer, har skabt sig en succesrig forretningsplatform på grundlag af forordningen.

Af den grund har luftfartsselskaberne oplevet et stigende antal retssager, der rejses mod dem med krav om kompensation for aflysning eller flyforsinkelse. Københavns Byret har som følge heraf oprettet en særlig sektion kun for flykompensationssager. I øjeblikket håndterer alene Københavns Byrets sektion for flykompensationssager mere end 6.000 retssager om året, og dette antal er kun stigende.

OPFORDRING TIL DIALOG FØR SAGSANLÆG

En væsentlig årsag til at "ambulancejægerne", ofte unødigt, bruger domstolene til at rejse deres krav om kompensation er for at få tilkendt sagsomkostninger og inkassoomkostninger fra luftfartsselskaberne, som en del af deres forretningsmodel for at øge deres overskud. På et møde for nyligt for alle aktører på området opfordrede Københavns Byret repræsentanterne for passagererne, herunder "ambulancejægerne", til at søge en bedre dialog med luftfartsselskaberne, før de anlægger sag om krav på kompensation ved retten, da retten finder, at de fleste sager blev ført unødigt for domstolene.

UNDGÅ UBERETTIGEDE KRAV OM KOMPENSATION

Hos NJORD repræsenterer vi et betydeligt antal luftfartsselskaber, og vi forbedrer og strømliner konstant vores håndtering af retssagerne for at begrænse udgifterne og tabene for luftfartsselskaberne. Et af vores fokusområder er at forsøge at undgå, at "ambulancejægerne" tilkendes sagsomkostninger eller inkassoomkostninger, hvis en sag bliver unødigt anlagt for retten. I nogle tilfælde har vi endda taget Byrettens afgørelse til Landsretten for at få spørgsmålet om sagsomkostninger og inkassoomkostninger prøvet der.

Ved konstant at udfordre både den juridiske begrundelse for selve kravet om kompensation, og det juridiske grundlag for sagsomkostninger og inkassoomkostninger opnår vi betydelig kontrol og begrænsning af kravene mod luftfartsselskaberne. Dette betyder, at luftfartsselskaberne kun skal betale krav om kompensation, hvis luftfartsselskabet reelt er forpligtet til at betale kompensation i henhold til forordningen under de konkrete omstændigheder, mens luftfartsselskabet sparer tusinder af euro i uberettigede krav om kompensation, sagsomkostninger og inkassoomkostninger.

NJORD Law Firm
Sø- og transportretsteam

KONTAKT



ULLA FABRICIUS

Advokat (H), Partner
(+45) 77 40 10 12
uf@njordlaw.com



THOMAS RYHL

Advokat (H), Partner
(+45) 77 40 11 58
thr@njordlaw.com



STEFFEN HEBSGAARD MUFF

Advokat (L), Partner
(+45) 77 40 10 17
shm@njordlaw.com



ANDERS WORSØE

Advokat (H), Partner
(+45) 77 40 11 45
awo@njordlaw.com



JOSÉ MARIA BARNILS

Spanish abogado og dansk advokat
(+45) 77 40 11 33
jmb@njordlaw.com



CHRISTIAN SCHAAP

Advokat
(+45) 77 40 10 41
csc@njordlaw.com



GUÐRÚN OLSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 42
gol@njordlaw.com



MARIE STEEN MIKKELSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 11 72
msm@njordlaw.com



SIMON PETERSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 11 41
sip@njordlaw.com



JOHANNE HANSTED

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 16
jha@njordlaw.com



njordlaw.com/da/transportret