

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

29. marts 2019

Vejledning om Brexit – vejtransport

Vejgodstransportområdet er et af de områder, som bliver påvirket, når UK udtræder af EU. Området er gennem de seneste mange år blevet stadig tættere reguleret på europæisk niveau i takt med, at der i 1990'erne blev indledt en større liberalisering af rammerne for vejgodstransport imellem og i de enkelte EU-medlemslande.

Liberaliseringen betyder, at vognmandstilladelser, som i dag udstedes af en EU-medlemsstats myndigheder, automatisk har status af såkaldte fællesskabstilladelser, som giver ubegrænset ret til at bedrive transportvirksomhed mellem alle EU's medlemslande. Tilladelsen giver også ret til at udføre en vis mængde transport internt i alle de andre EU-medlemslande, den såkaldte cabotagekørsel, i overensstemmelse med en række fælles europæiske regler herfor. Udover de fælles cabotageregler har EU ligeledes vedtaget fælles regler for chaufførers uddannelse, køre/hviletid, samt andre tekniske og sociale områder.

Der har hele tiden hersket en betydelig usikkerhed om, hvad der vil ske, når UK efter planen formelt skulle træde ud af EU-samarbejdet den 29. marts 2019. Der er grundlæggende to scenarier for udviklingen inden for vejgodstransporten.

Skilsmisseaftalen

Hvis det britiske parlament vælger at acceptere skilsmisseaftalen, som EU27 har forhandlet med den britiske regering, bliver alt, der har med Brexit at gøre, udsendt til i hvert fald udgangen af december 2020. Dette betyder en videreførelse af alle gældende EU-regler på vejgodsområdet indtil da. Hvad der sker efter udgangen af december 2020, er usikkert, og vil afhænge af den aftale mellem EU 27 og UK, som der efter planen skal forhandles i tiden frem til udgangen af december 2020.

Hård Brexit

I tilfælde af en såkaldt hård Brexit gældende fra 12. april er de 27 EU-lande blevet enige om en såkaldt "konnektivetsforordning", der, for

at undgå de værste forstyrrelser i vejgodstransporten giver UK ret til frem til den 31. december 2019 fortsat og uden begrænsninger at udføre international vejgodstransport mellem og gennem EU27 og UK. En forudsætning er dog, at UK giver vognmænd fra EU27 præcis de samme rettigheder og muligheder, som EU-vognmænd tildeles. Ordningen er samtidig betinget af, at vognmændene fra UK lever op til og overholder en række tekniske og sociale EU-krav, herunder reglerne for EU-vognmandstilladelser og kvalifikationsbeviser. Aftalen indeholder endvidere en trinvis udfasning af muligheden for at bedrive cabotagekørsel.

Hvad der sker efter den 31. december 2019 er uvist. Men med mindre andet bliver aftalt eller besluttet, vil UK være at betragte som et tredjeland på linje med Rusland og Tyrkiet, hvorefter den internationale kørsel mellem UK og EU vil skulle ske på grundlag af såkaldte CEMT-tilladelser udstedt i regi af den internationale transportorganisation International Transport Forum (ITF).

Forordning om vejgodstransport i tilfælde af "hård Brexit"

EU27 er blevet enige om at vedtage en række midlertidige regler for vejgodstransporten mellem EU og UK, som træder i kraft i det tilfælde, at UK træder ud af samarbejdet uden en skilsmisseaftale.

Forordningen giver vognmænd fra UK ret til frem til den 31. december 2019 fortsat og uden begrænsninger at udføre international vejgodstransport mellem og gennem EU27 og UK. En forudsætning for tildelingen af denne ret til de britiske vognmænd er dog, at UK giver vognmænd fra EU27 de samme rettigheder og muligheder. Endvidere kræver forordningen, at vognmændene fra UK skal leve op til en række eksisterende EU-krav til vejgodskørsel. Disse omfatter:

- *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.*
- *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport.*
- *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport.*
- *Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet.*

- *Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet.*
- *Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons.*
- *Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.*

Forordningen indeholder endvidere en trinvis udfasning af mulighederne for at bedrive cabotagekørsel i forbindelse med transporter mellem EU og UK.

- De 4 første måneder kan der udføres op til to cabotageture i forbindelse med international transport.
- De følgende tre måneder kan der udføre en enkelt cabotagetur i forbindelse med international transport.
- I den resterende tid, hvor forordningen er i kraft, kan der ikke udføres cabotage.

Hvad er en CEMT-tilladelse?

En CEMT-tilladelse er en international tilladelse til at transportere gods ad vej, der udstedes på grundlag af en multilateral aftale, som Danmark har været med til at indgå i regi af den internationale transportorganisation International Transport Forum (ITF). Tilladelsen udstedes til en virksomhed, gælder for en bestemt køretøjskategori, løber for et år ad gangen, og giver adgang til at gennemføre internationale transporter mellem de i ordningen deltagende lande. De deltagende lande er: EU's nuværende medlemslande (heriblandt UK), Norge, Liechtenstein, Schweiz, Albanien, Armenien, Aserbajdsjan, Bosnien-Herzegovina, Georgien, Hviderusland, Nordmakedonien (FYROM), Moldova, Montenegro, Rusland, Serbien, Tyrkiet og Ukraine.

Hvad er betingelserne for at få en CEMT-tilladelse?

Færdselsstyrelsen stiller to betingelser for at udstede en CEMT-tilladelse til en vognmand:

- 1) Vognmanden skal have en dansk fællesskabstilladelse
- 2) Vognmanden skal dokumentere, at man har konkrete transporter, der kræver en tilladelse

Hvor mange CEMT-tilladelser findes der internationalt?

ITF udsteder årligt en kvote på i alt 6.090 basistilladelser, som herfter fordeles ud fra en fordelingsnøgle baseret på forskellige handelsmæssige data og de deltagende landes deraf følgende behov for de pågældende tilladelser.

Hvor mange CEMT-tilladelser har Danmark?

Danmarks kvote er på 90 basistilladelser, der kan ganges med et faktortal alt efter hvilken køretøjskategori (jo mere miljøvenlig, jo flere tilladelser), der påtænkes at udstedes endelige tilladelser til. Færdselsstyrelsen udstedte sidste år ca. 30 endelige tilladelser. I lyset af Brexit og en deraf følgende usikkerhed om Danmarks behov fremadrettet, har Færdselsstyrelsen hentet et antal endelige tilladelser på 940 hjem for 2019.

Har Danmark nok CEMT-tilladelser?

Færdselsstyrelsen vurderer umiddelbart, at kvoten på 940 CEMT-tilladelser vil være tilstrækkelig til at opfylde danske behov, også i tilfælde af en eventuel hård Brexit med deraf følgende øget efterspørgsel efter tilladelser til gennemførelse af vejtransporter mellem Danmark og UK. Langt størstedelen af den danske varetransport til UK forgår til søs, samtidig med at den dansk registrerede andel af den internationale vejgodstransport de senere år har været faldende.

Hvordan søger man en CEMT-tilladelse?

En ansøgning om en CEMT-tilladelse sker ved at udfylde et ansøgningsskema, som man finder her. I forbindelse med ansøgningen skal du som vognmand være opmærksom på, at ansøgningen først kan behandles, når der er indsendt en erklæring fra din eller din speditørs transportkunde, indeholdende en udførlig beskrivelse af det pågældende transportbehov med angivelser af godsart, godsmængder og destinationer.

Bør man søge om CEMT-tilladelse til transport til UK nu?

I lyset af den usikre situation omkring de igangværende Brexitforhandlinger, og Danmarks efter alt at dømmes tilstrækkelige kvote af CEMT-tilladelser, fraråder Færdselsstyrelsen virksomheder at gøre andet end at orientere sig i ansøgningsskemaet og reglerne for udstedelse af CEMT-tilladelser. Hertil skal bemærkes, at Færdselsstyrelsen ikke vil være i stand til at udstede CEMT-tilladelser begrundet i behov for transport til UK, da dette behov først opstår i det øjeblik, hvor UK skulle ende med at træde ud af EU uden en skilsmisseaftale - og dermed i realiteten efter den ovenfor omtalte konnektivtetsforordnings udløb den 31. december 2019 uden efterfølgende aftaler.

Hvordan forholder det sig med køre/hviletidsreglerne?

I tilfælde af en hård Brexit vil UK ikke længere være underlagt EU's lovgivning om køre- og hviletid og takograf. Der findes dog en lignende aftale på køre- og hviletidsområdet i UN-ECE (FN's Økonomiske Kommission for Europa), som stadig vil være gældende i UK. Færdselsstyrelsen forventer derfor ikke umiddelbart, at der vil være mærkbare forskelle på området som følge af UK's udtræden af EU.

Hvad sker der med chaufførernes kørekort i tilfælde af en hård Brexit?

I tilfælde af en hård Brexit vil UK ikke længere være omfattet af EU's regler for gensidig anerkendelse af kørekort.

Færdselsstyrelsen har ikke grundlag for at vurdere UKs regler for anvendelse af kørekort fra Danmark eller andre EU-lande i tilfælde af en hård Brexit. Det anbefales derfor, at din virksomhed følger udviklingen hos de britiske myndigheder.

I Danmark er det bestemt, at kørekort som er udfærdiget med latinske bogstaver, eller som er ledsaget af en oversættelse til dansk, engelsk eller fransk, kan bruges til kørsel i Danmark. Din virksomhed kan derfor anvende chauffører med midlertidigt ophold i Danmark, selv om chaufførens kørekort skulle være udstedt i UK.

Det samme gør sig ikke nødvendigvis gældende i de øvrige EU-lande. Det betyder, at hvis din virksomhed anvender britiske chauffører til at udføre kørsel i et andet EU-land end Danmark, så kan det blive nødvendigt for den britiske chauffør at erhverve et internationalt kørekort, som skal bæres sammen med det almindelige kørekort.

Hvis en britisk chauffør har permanent ophold i Danmark vil det være afgørende, hvornår vedkommendes britiske kørekort er udstedt. Hvis det er sket før Brexit-datoen vil chaufføren uden videre have lov til at køre videre i Danmark uden ombytning. Hvis kørekortet omvendt er udstedt efter Brexit, skal det ombyttes efter 90 dage med fast bopæl i Danmark efter de almindelige regler for tredjelande.

Hvad sker der med chaufførers kvalifikationsbevis efter Brexit?

I tilfælde af en hård Brexit vil UK ikke længere være omfattet af de EU-regler, som kræver, at erhvervschauffører skal gennemføre en grundlæggende kvalifikationsuddannelse for at kunne udøve deres erhverv i EU. En britisk chauffør, der ønsker at udøve sit erhverv i Danmark og resten af EU, skal derfor gennemføre en EU-kvalifikationsuddannelse i Danmark eller et af de øvrige EU-lande. Kører chaufføren på en CEMT-tilladelse, er vedkommende underlagt retningslinjerne i et særligt kvalitetscharter, som er vedtaget i CEMT-regi, og som bl.a. stiller visse krav til chaufførernes uddannelse.