

## Tabt eksportrestitution for landbrugsvarer

Marie Overskov Nielsen  
mon@dasp.dk

Speditionsbranchen oplever i øjeblikket endnu engang at måtte arbejde under strenge krav fra lovgivers side i forbindelse med eksport til tredjelande af landbrugsvarer med restitution fra EU.

Juridisk Afdeling har i det forgangne halvår måtte

De mange sager omhandlende tabt restitution ved eksport af landbrugsvarer ud af EU skyldes dels den udførende transportørs manglende kendskab til håndtering af eksportdokumenterne, dels at det efterfølgende ikke er muligt at rette op på de begåede fejl, idet der ingen mulighed er

eksportrestitution for landbrugsvarer skal eksportøren udfærdige en YM-blanket.

Udbetaling af eksportrestitution forudsætter ydermere, at varerne, der skal eksporteres med eksportrestitution, forud anmeldes af eksportøren til Told & Skat senest 24 timer før indlad-

### I DETTE NUMMER:

Tabt eksportrestitution for landbrugsvarer	1
Nye regler om præcisering af ansattes arbejdsvilkår	3
FBL—Det multimodale transportdokument	4



Newholland TF Elektra Plus mejetærsker på nattearbejde—yderligere info på [www.newholland.com/dk](http://www.newholland.com/dk)

Billede © Copyright CNH Global N.V.

konstatere, at flere og flere speditionsvirksomheder har modtaget krav fra eksportører om erstatning for tabt eksportrestitution, fordi speditøren eller rettere speditørens vognmand/undertransportør ikke har håndteret eksportdokumenterne korrekt.

for at søge restitutionsudbetaling på baggrund af anden dokumentation end udførselsangivelsen (YM - en forkortelse for Ydre Mærked), eller T-dokumenter.

### Eksportørens håndtering af eksportdokumenterne

Til brug for ansøgning om

ning. Dette er et krav, som giver Told & Skat mulighed for at foretage stikprøvekontrol af varernes rette mængde og tarifiering i toldnomenklaturen.

Udfærdigelse af YM-blanket samt forud anmeldelse af varerne er eksportørens ansvar.

## Tabt eksportrestitution for landbrugsvarer (fortsat)

### Transportørens håndtering af eksportdokumenter

Herefter er det transportørens opgave at angive varerne til udførsel hos Told & Skat ved fremlæggelse af YM-blanket og T-dokumenter overfor udførselstoldstedet. Blanketterne SKAL registreres og stemples af Told & Skat på udførselstoldstedet. Dette er transportørens ansvar.

Såfremt varerne forlader EU via et andet medlemsland, skal YM-blanketten ledsages af et T5-dokument (og T-dokument afhængig af varens oprindelse/transportens planlagte forløb). T-dokumenterne skal fremlægges samtidigt med YM-blanketten overfor toldvæsenet.

T5-dokumentet skal følge varerne til udlevering og registrering på det udpassagedsted hos myndighederne i det medlemsland, hvor varerne forlader EU's område, sammen med kopi af fragtbrev for transport ud af EU. Disse dokumenter skal registreres og afstemples hos det udenlandske toldvæsen. T5-dokumentet returneres senere af medlemslandets toldvæsen til Direktoratet for Fødevarerhverv via det toldsted i Danmark, der har registreret forsendelsen, hvorefter udbetaling af eksportrestitution kan iværksættes. T5-proceduren er altså meget væsentlig.

I den forbindelse er det en fordel at medbringe et "TC11 - Ankomstbevis", hvorpå udpassagedstedet kvitterer for modtagelse af dokumenterne. Ankomstbeviset bringes med hjem og afleveres til eksportøren, således at denne senere kan benytte dette som bevis for, at de fornødne dokumenter har været fremlagt ved udpassage af EU.

Ovennævnte procedure giver anledning til øget opmærksomhed på en række forhold:

- Mangelfuld instruks fra eksportør om, at varerne er under eksportrestitution, hvorved speditøren i sagens natur ikke kan iagttage ovennævnte procedure, herunder ikke er bevidst om, at der med varerne følger en YM-blanket.
- Manglende aftale eller misforståelse mellem speditør eller transportør om, hvilke dokumenter der føl-

ger med godset/hvem der udsteder T1/T2/T5-dokumenter.

- Undladelse af forevisning af YM-blanket samt T-dokumenter ved toldstedet i såvel Danmark som ved udpassagedsted fra EU i et andet EU-land. I sidstnævnte tilfælde skal også forevises transportdokument for udførsel fra EU.
- Uafklarede ansvarsforhold mellem eksportør, speditør og transportør.

Der er mange faldgruber i forbindelse med håndteringen af eksportdokumenterne, og de involverede parter, dvs. eksportøren, speditøren og transportøren bør sikre klare instrukser for håndteringen af eksportdokumenterne i forbindelse med indgåelse af aftale om transport af varer under restitution, herunder hvilke dokumenter der følger med varerne, hvilke dokumenter der skal udfærdiges, hvor dokumenterne skal fremvises, registreres, afsluttes og lignende.

### Vigtigheden af gennemgående toldkontrol

Det er en forudsætning for opnåelse af restitution, at varerne er under toldkontrol i henhold til toldreglerne, fra tidspunktet for indladning til varerne forlader EU's toldområde. Behørig udfærdigelse samt afslutning af YM-blanketten og T-dokumenter er derfor yderst vigtigt, idet manglende toldregistrering medfører, at retten til udbetaling af restitution endegyldigt fortabes.

### Ansøgning om bevismæssig ligestilling

Hvis eksportdokumenterne, herunder YM og T-dokumenterne, ikke håndteres korrekt, er der alene mulighed for efterfølgende at søge udbetaling af restitution, såfremt der kan fremlægges dokumentation for, at udpassagedstedet har modtaget YM-blanketten samt T-dokumenter. Dokumentation kan fremlægges i form af kvitteret "TC11 - Ankomstbevis" eller lignende.

Det skal i denne forbindelse understreges, at dokumentation i form af tolddokument fra tredjeland eller lignende ikke anses for behørig dokumentation til brug for udbetaling af eksportrestitution.

Ansøgning vedlagt dokumentation for udpassagedstedets modtagelse af YM-blanket og T-dokumenter fremsendes til Direktoratet for Fødevarerhverv.

Ansøgning om bevismæssig ligestilling skal være indgivet senest 12 måneder efter antagelsesdatoen for YM-blanketten. Retten til udbetaling af restitution fortabes endegyldigt, såfremt fristen ikke overholdes. Såfremt det først efter indgivelse af ansøgning er muligt at indsende den behørig dokumentation, skal dette ske inden 18 måneder efter YM-blankettens antagelsesdato. I så fald fortabes 15% af det ansøgte restitutionsbeløb.

### Afsluttende kommentarer

Det er ikke svært at få øje på det ansvar, som speditøren har ved transport af restitutionsvarer, idet det skal erindres, at der kan være tale om anseelige restitutionsbeløb. Alene det forhold, at transportøren har svært ved at håndtere eksportdokumenter, samt at det i praksis er umuligt at rette op på fejl begået i forbindelse med håndtering af eksportdokumenterne, bevirker, at speditøren løber en væsentlig risiko for efterfølgende at blive holdt ansvarlig for tabt restitution af eksportøren.

Speditøren bør i lyset heraf sikre sig på bedst mulig vis ved at træffe følgende forholdsregler:

- Eksportøren skal anmodes om klare og skriftlige instrukser omkring håndteringen af YM-blanketten samt andre dokumenter, der måtte følge godset.
- Speditøren bør afklare helt præcist, hvilke dokumenter speditøren/transportøren skal udfærdige, herunder hvem der udsteder T-dokumenterne/TIR-carnet og lignende.
- Transportøren skal gives skriftlige og klare instrukser om udfærdigelsen/håndteringen af eksportdokumenterne, herunder hvor YM-blanket og T-dokumenter skal stemples og afsluttes.
- Transportøren bør underskrive en forpligtelseserklæring, hvoraf fremgår, hvilke dokumenter transportøren har modtaget/skal udfærd-

## Tabt eksportrestitution for landbrugsvarer (fortsat)

dige, samt at transportøren er ansvarlig for tab som eksportør/speditør måtte lide som følge af fejlagtig eller manglende udfærdigelse/håndtering af eksportdokumenterne.

Listen er ikke udtømmende.

Yderligere oplysninger om eksportrestitution, herunder ansøgning om be-

vismæssig ligestilling, findes i *Den Generelle Eksportørvejledning*, som kan hentes på: [http://www.dffe.dk/publikationer/eksportoervejledninger/den\\_generelle\\_eksportoervejledning\\_0pdatering\\_jan2001.pdf](http://www.dffe.dk/publikationer/eksportoervejledninger/den_generelle_eksportoervejledning_0pdatering_jan2001.pdf).

Der er endvidere mulighed for at abonnere på "Nyhedsbreve, eksport" hos Direktoratet for FødevarerErhverv. Nyhedsbrevene er gratis.

Medlemsvirksomhederne er i øvrigt velkomne til at rette henvendelse til Juridisk Afdeling i tilfælde af spørgsmål til ovenstående, eller såfremt der ønskes assistance i en konkret sag angående tabt restitution.

## Nye regler om præcisering af ansattes arbejdsvilkår

*Stine Monefeldt Holm*

*smh@dasp.dk*

Artiklen om "Ansættelsesbeviser" i sidste nummer af *Speditionsret* vedrører status på de lovmæssige krav til indholdet af ansættelsesbeviser. I årets første måneder har Folketinget imidlertid vedtaget stramninger i reglerne om den skriftlige udformning af ansættelsesvilkårene. Manglende overholdelse af disse regler kan resultere i erstatningskrav fra ansatte mod deres arbejdsgivere.

Kravene til udstedelse af de såkaldte ansættelsesbeviser findes i den danske lov om ansættelsesbeviser, som gennemfører et EF-direktiv af 14. oktober 1991. Baggrunden for dette direktiv var den forventede mobilitet i arbejdsstyrken, som følge af gennemførelsen af det indre marked. De mange forskellige former for ansættelsesforhold og aftaler i EU-landene nødvendiggjorde således, at lønmodtagere fik præciseret de konkrete arbejdsvilkår, samt at lønmodtagerne fik mulighed for at føre bevis for tidligere beskæftigelse.

### De nye regler

Efter de nye regler skal arbejdsgivere i fremtiden beskrive præcist, hvilke krav der kan stilles til de ansatte under ansættelsesforholdet. Unnlader arbejdsgiveren at opfylde disse krav, risikerer denne at pådrage sig erstatningskrav på 5-10.000 kr. for hver ulovlig kontrakt, der indgås.

Det var den tidligere arbejdsminister Ove Hygum, som fremsatte et lovforslag, der skulle skærpe kravene til indholdet i ansættelseskontrakter. På grund af valget i november er forslaget først i foråret blevet vedtaget i Folketinget med ikrafttræden den 1. april

2002.

Baggrunden for lovændringen er, at EU-domstolen i en principiel afgørelse fra Tyskland har slået fast, hvorledes det 10 år gamle EU-direktiv skal fortolkes. Denne fortolkning afviger fra den fortolkning, som mange europæiske lande, herunder Danmark, har fulgt gennem årene. Den konkrete afgørelse fra EU-domstolen slog fast, at en medarbejder, der ikke i sin ansættelseskontrakt var blevet informeret om muligheden for at skulle påtage sig overarbejde, ikke havde pligt til at imødekomme arbejdsgiverens krav herom.

### Omfanget af de skriftlige oplysninger

Efter den hidtil gældende danske lov om ansættelsesbeviser var arbejdsgiveren pligtig til skriftligt at bekræfte og præcisere, hvad der var aftalt for ansættelsesforholdet. Arbejdsgiveren skulle således alene oplyse forhold omkring løn, pension, arbejdssted, ferie, arbejdets art mv., mens der i den nye lov stilles krav om, at der i ansættelseskontrakten oplyses "alle væsentlige vilkår for ansættelsesforholdet".

### "Alle væsentlige vilkår"

Hvad der herefter ligger i "alle væsentlige vilkår for ansættelsesforholdet" er ikke udtømmende opregnet i lovændringen, men skal formentlig forstås således, at de ansatte som minimum skal modtage en skriftlig meddelelse om, hvilke væsentlige vilkår der efter arbejdsgiverens opfattelse er en del af ansættelsesaftalen.

Selve lovændringen foretages med en præcisering af, at listen over oplysning-

er i den hidtil gældende lov om ansættelsesbeviser er minimum, men at øvrige væsentlige vilkår også skal oplyses. Sådanne vilkår kan sædvanligvis være vilkår, som ikke direkte kan henvises til den relevante lovgivning, administrative eller vedtægtsmæssige bestemmelser eller kollektive overenskomster.

### Overtrædelse af reglerne

Foruden risikoen for at skulle betale en kontant erstatning til sine ansatte risikerer en arbejdsgiver efter de nye regler ikke at kunne håndhæve de vilkår, der ikke fremgår af de ansattes ansættelseskontrakter. Foruden vilkår om overarbejde kunne relevante vilkår i fremtidige ansættelseskontrakter omhandle arbejdsgiverens krav til de ansattes påklædning, deres omgangstone over for kolleger og kunder o. lign. Sådanne uafklarede spørgsmål vil i sidste ende skulle afgøres af de danske domstole.

### Tidligere indgåede ansættelseskontrakter skal også leve op til lovændringen

Særligt for lovforslaget gælder det, at også de ansættelseskontrakter, som er indgået før lovens ikrafttræden den 1. april 2002, og som berører hovedparten af danskere på arbejdsmarkedet, skal ændres, således at lovens krav opfyldes.

Efter lovens ikrafttræden den 1. april 2002 påhviler det herefter arbejdsgiveren at få ændret de ansattes skriftlige kontraktvilkår inden den 1. maj 2002. Der er således tale om en ganske kort overgangsperiode til at få eftersat samtlige ansættelseskontrakter, så-

## Nye regler om præcisering af ansattes arbejdsvilkår (fortsat)

fremt arbejdsgiveren skal undgå risikoen for erstatningskrav samt risikoen for, at de ansatte ikke er forpligtet til at rette sig efter de nye vilkår.

### Danske Speditører anbefaler

Derfor skal anbefalingen fra Danske Speditører til medlemmerne herefter være, at ansættelseskontrakterne for

fremtiden bør udfærdiges således, at flest mulige forhold medtages/ reguleres, selvom visse oplysninger kan forekomme indlysende og måske opfattes som overflødige.

Det skal derfor understreges, at pligten til at meddele oplysningerne i ansættelsesforholdet netop har en vis formel karakter, og alle oplysninger eller

manglende oplysninger vil indgå i bedømmelsen af, hvorvidt arbejdsgiveren har opfyldt sin pligt eller ej.

Hertil kommer endvidere, at en arbejdsgiver risikerer ikke at kunne håndhæve de vilkår, som ikke fremgår præcist af de ansattes ansættelseskontrakter.

## FBL — Det multimodale transportdokument

Aage Krogh-Christoffersen  
aakc@dasp.dk

Hvor speditørens kunde er beskæftiget med handel med Fjernøsten, Mellemøsten, Østeuropa, Afrika og Sydamerika, sker betalingen mellem køber og sælger ofte ved en rebursforretning. Efter indgåelsen af købsaftalen, hvor sælger og køber bliver enige om rebursbetingelserne, anmoder køberen sin bank om åbning af reburs. Købers bank udsteder rebursen og sender den derefter til sælgers bank, der adviserer sælgeren.

Idet rebursbetingelserne således allerede skal aftales i forbindelse med indgåelsen af købsaftalen, er det centralt for speditøren, at hans kunde har det fornødne kendskab til transportforløbet – herunder især de transportdokumenter, som kan udstedes. I modsat fald kan der ske fejl ved udformningen af den del af købsaftalen, der vedrører reburs, og man kan risikere, at rebursforretningen ikke kan gennemføres, hvis det ved udførelsen af transporten viser sig, at der ikke foreligger de mellem sælger og køber aftalte dokumenter.

### Transportdokumenter

Der er i den forbindelse mange forskellige typer dokumenter at vælge imellem. For speditørens vedkommende vil det imidlertid oftest være mest nærliggende at tilbyde kunden udstedelse af et "Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading" – bedre kendt som et FBL – frem for f. eks. at lade kunden basere rebursen på et dokument udstedt af en undertransportør, f.eks. et linjekonossement. På den måde optræder speditøren i højere grad som "hovedentreprenør" overfor sin kunde.

Det er på denne baggrund vigtigt for

speditøren at have et indgående kendskab til FBL-dokumentet. Denne artikel har derfor til formål at skitsere de hovedpunkter, som speditøren skal være opmærksom på ved udstedelse af et FBL.

### Transportmidler

I praksis anvendes FBL-dokumentet mest, hvor der indgår en søtransport i det samlede transportforløb. Dette skyldes, at det grundlæggende fragtføreransvar efter FBL-vilkårene er bygget op omkring sørettens ansvarsregler. Der er imidlertid intet i vejen for at anvende et FBL ved transportforløb, hvor der ikke indgår en søtransport. Man skal i den forbindelse blot gøre sig klart, at FBL-vilkårene da i højere grad vil risikere at blive tilsidesat af ufravigelig lovgivning, f.eks. CMR-loven. Dette er imidlertid et forhold, som man ikke kan undgå, uanset om transporten baseres på et FBL eller andre vilkår. Det er derfor i realiteten ikke noget argument mod udstedelsen af et FBL, idet en sådan tilsidesættelse kun vil ramme de FBL-vilkår, der er i strid med den pågældende ufravigelige lovgivning – ikke hele FBL'et som sådan.

Det kan på dette sted yderligere være på sin plads af afklare den almindelige misforståelse, at en FBL kun må udstedes, hvor der er tale om en multimodal transport. Det fremgår direkte af FBL-vilkårenes punkt 1, at vilkårene også skal anvendes, selvom FBL-transporten kun fysisk udføres med én type transportmiddel.

### Fragtføreransvar

Ved udstedelsen af et FBL påtager speditøren sig fragtføreransvar – i.e.

ansvar for transportens udførelse i eget navn og for egen regning. Derved giver speditøren afkald på en evt. rolle som formidler af transporten, hvorved speditøren ellers handler i eget navn, men for kundens regning.

Dette er af mindre betydning nu end tidligere, idet speditører i dag i mange tilfælde optræder med fragtføreransvar i forvejen. Speditøren bør dog i den forbindelse sikre sig, at hans speditøransvarsforsikring tillader udstedelse af FBL, og at fragtføreransvar på grundlag af FBL'et er omfattet af forsikringsdækningen. Dette er i praksis ikke altid tilfældet.

### FBL ctr. NSAB

Speditørens fragtføreransvar reguleres overordnet set af NSAB. Alt efter de konkrete omstændigheder i en given skadessag kan det som bekendt forekomme, at skadessagen skal vurderes efter f.eks. CMR-loven eller Søloven. Dette er en direkte følge af netværksbestemmelsen i NSAB § 23, der har følgende ordlyd:

*Hvis særlig aftale er truffet om en bestemt transportmåde, eller hvis det kan bevises, at bortkomst, forringelse, beskadigelse eller forsinkelse er indtruffet, medens godset transporterendes med et bestemt transportmiddel, skal speditøren i stedet være ansvarlig ifølge de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår i det omfang, disse indeholder afvigelser fra, hvad der er fastsat i § 5, stk. 2, eller §§ 15 – 22.*

I sagens natur følger dette også af det faktum, at NSAB som alle andre aftalevilkår må vige for ufravigelig lovgivning.

## FBL — Det multimodale transportdokument (fortsat)

ning i det omfang, vilkårene er i strid med lovgivningen.

Der forekommer imidlertid også situationer, hvor det er uklart, hvor en given skade er opstået. I sådanne tilfælde reguleres speditørens ansvar overfor kunden af NSAB.

Hvis speditøren imidlertid har udstedt et FBL overfor kunden, kan det være tvivlsomt, om speditørens ansvar reguleres af NSAB eller af FBL-dokumentet. Hvilket af disse to regelsæt der skal lægges til grund, vil afhænge af de nærmere omstændigheder. Man må således ved fortolkning af transportaftalen vurdere, om den skal anses for at være indgået på vilkår af bestemmelserne i NSAB, eller om man har fraveget NSAB gennem udstedelse af et FBL.

### Forskelle mellem NSAB og FBL

Det har i praksis meget stor betydning, om speditørens ansvar skal afgøres ud

fra NSAB eller ud fra FBL-vilkårene:

- Erstatningskrav fra speditørens kunde skal efter NSAB § 17 opgøres med udgangspunkt i godsets værdi på overtagelsesstedet. Modsat skal erstatningskrav efter FBL-vilkårenes punkt 8.1 opgøres med udgangspunkt i værdien på leveringsstedet.
- Reklamationsfristen ved ikke-synlig skade er 7 dage i henhold til NSAB § 29. Modsat er fristen kun 6 dage efter FBL punkt 16.2
- Ansvar ved forsinkelse er efter NSAB § 20 begrænset til fragtbeløbet, men efter FBL punkt 8.7 til to gange fragtbeløbet.
- Forældelsesfristen efter NSAB § 30 er 1 år, men efter FBL punkt 17 kun 9 måneder.

- Ved langvarig forsinkelse sker der konvertering til bortkomst efter 60 ifølge NSAB § 21. Efter FBL punkt 6.4 sker konvertering først efter 90 dage.

På andre punkter er der dog højere grad af lighed mellem FBL-vilkårene og NSAB. F.eks. stemmer lien-retten i FBL punkt 14 nogenlunde overens med panteretten i NSAB § 14.

### Opsummering

Som det fremgår, er der en del forhold, man som speditør bør være opmærksom på ved udstedelsen af et FBL. Juridisk Afdeling, Danske Speditører, står i den forbindelse til rådighed med yderligere rådgivning efter behov.