

Er EU's præferenceregler gået i fisk?

Martin Aabak
maa@dasp.dk

Endnu en gang kan vi konstatere, at medlemsvirksomheder i Danske Speditører er blevet placeret i et drama vedrørende efteropkrævninger af betydelige told- og afgiftskrav.

De aktuelle krav mod danske virksomheder andrager for nærværende et to-cifret

De betydelige efteropkrævninger skyldes, at danske speditører og fiskeimportører i forbindelse med import af fersk fisk fra Norge, i tillid til fiskenes oprindelse som norske, har indført fiskene i henhold til EU's præferenceregler. Såfremt de givne varer har præference, vil dette medføre, at

Det viser sig nu, at de norske toldmyndigheder har fundet fejl i udførelsespapirerne for store mængder fisk, der er udført fra Norge til en række EU-lande, herunder Danmark i perioden 1998-2000.

Såfremt en efterfølgende undersøgelse viser, at en

I DETTE NUMMER:

Er EU's præferenceregler gået i fisk? 1

Ventepenge 3

Ny lovgivning om renter og gebyrer 4



Friskfanget gul kulmule

Billede © Copyright Frisk Fisk Hvide Sande, Beddingsvej 71, 6960 Hvide Sande

millionbeløb, men frygtes at stige væsentligt med skatteministerens seneste udmelding, om at sagerne søges fremmet uagtet det tvivlsomme grundlag de hviler på. Det samlede sagskompleks skønnes herefter at andrage et beløb mellem 100 og 150 millioner kroner.

varerne kan indføres til EU til nedsat told.

I henhold til de gældende EU-regler skal importøren på givne foranledning dokumentere varernes oprindelse i et præferenceberettiget land i form af såkaldte oprindelsescertifikater eller fakturaerklæringer.

vare uretmæssigt har opnået præferencebehandling, fordi den har været udstyret med fejlagtig eller ugyldig oprindelsesdokumentation, foretages der en efteropkrævning af den tabte toldindtægt typisk ved den danske speditør som på vegne af eksportøren eller den egentlige importør har fore-

Er EU's præferenceregler gået i fisk? (fortsat)

stået fortoldningen.

Hverken importør eller speditør vil i sagens natur typisk have positiv viden om oprindelsen, men må handle i tillid til de norske eksportørers tilsagn om, at fiskene har norsk oprindelse.

Hæftelsen

Efteropkrævningen sker uafhængigt af, om speditøren/importøren ved varens indførelse til EU har handlet i god tro. Gældende regler og Told & Skats administrative praksis medfører, at ansvaret for tabte toldindtægter udelukkende placeres på import siden.

Ansvar er et såkaldt objektivt ansvar med kun ganske begrænsede muligheder for at undgå betaling af told og afgifter.

Det følger dog af art. 220, stk. 2, at der er mulighed for at undgå efteropkrævning af told i tilfælde, hvor samtlige af følgende betingelser er opfyldt:

1. Begået myndighedsfejl.
2. Debitor handlede i god tro.
3. Debitor har overholdt samtlige forskrifter.

I retspraksis er efteropkrævning af told blevet underkendt som følge af myndighedsfejl i tilfælde, hvor myndighederne i udførelseslandet har haft grundlag for at indse eller burde have indset, at den i sagen værende oprindelsesdokumentation ikke var udstedt på korrekt grundlag.

Såfremt det lykkes at dokumentere, at der er begået relevante myndighedsfejl, følger det ligeledes af ovenstående, at speditøren for at kunne undgå efteropkrævning endvidere skal kunne bevise at have handlet i god tro. Og endelig skal speditøren ifølge ordlyden af artiklen have overholdt samtlige bestemmelser i de gældende forskrifter.

Myndighedsfejl?

I de verserende sager er sagens stridspunkt netop, hvorvidt der er begået myndighedsfejl.

En task force-gruppe nedsat under Danske Speditører har arbejdet grundigt med problemstillingen.

Efter min opfattelse er der i de verserende sager fremkommet omfattende dokumentation for myndighedsfejl i Norge.

Bl.a. har diverse undersøgelser vist, at op imod halvdelen af de norske udførelser har været behæftet med fejl. Fejl som kunne hævdes, at toldmyndighederne burde have undgået eller i det mindste opdaget ved iagttagelse af diverse kontrolforanstaltninger, som EU-regler endvidere foreskriver burde have været foretaget – men som synes at være undladt.

Danske Speditører har været i dialog med skatteminister Svend Erik Hovmand, og ministeren har bl.a. i en meget skarp skrivelse til den ansvarlige EU-kommissær Fritz Bolkestein tilkendegivet, at ministeren ligeledes finder, at der er begået omfattende myndighedsfejl i Norge.

Ministeren har også vist tilbageholdenhed med at indlede opkrævningsaktioner i Danmark på det foreliggende grundlag – en praksis ministeren desværre netop har forladt, ved konstatering af, at den danske stat selv vil komme i klemme overfor EU, såfremt efteropkrævningerne fortsat undlades. Herefter ser det ud til at danske virksomheder og danske speditører lades i stikken – eller i bedste fald alene med smerten og det betydelige arbejde med at placere ansvaret der, hvor det efter mange mening bør placeres – i Norge hos de norske eksportører og i sidste ende hos de norske myndigheder.

Fremtidige tiltag

Det kunne nu være nærliggende at anbefale samtlige speditører at undlade at optræde som importører og som repræsentanter for deres kunde i forbindelse med indfortoldning. Imidlertid vil dette får voldsomme konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Som jurist er jeg heldigvis forskånet for at tage stilling til kommercielle forhold, som skal gøre sig gældende i de enkelte virksomheder. Min opgave er alene at gøre opmærksom på de risici, der er knyttet til de gældende regler, og jeg skal således ikke undlade at opfordre til, at alle medlemsvirksomheder foretager en kritisk analyse af deres eventuelle repræsentationsforhold, herunder en vurdering af deres

hæftelser over for Told & Skat i almindelighed og i forhold til præferencereglerne i særdeleshed.

Hvorvidt de enkelte medlemsvirksomheder skal overveje at oprette særlige juridiske konstruktioner til at afsondre risikoen i dertil indrettede selskaber, skal jeg afholde mig fra at anbefale i nærværende fremstilling. Politisk set synes en sådan løsning at være uheldig, idet virksomheder vel ikke i udgangspunktet skal indrette deres drift på at sondre eventuelle skyldige fordringer ud i et selskab, som derefter kan udskilles og likvideres.

Omvendt må det også konkluderes, at de gældende regler på mange måder synes at placere ansvaret entydigt og uden hensyn til, hvem der egentlig bør bære den kommercielle risiko, selv for forhold, hvor det er åbenbart, at andre interessenter, herunder offentlige myndigheder, ikke har administreret reglerne optimalt og derfor burde bære en større del af ansvaret.

Jeg vil dog nære et spinkelt håb og ønske til fremtiden om, at Danmark i ly af EU's formandskab kan være banerfører for at genåbne dialogen omkring oprindelsesreglernes udformning og dermed medvirke til at skabe et mere harmonisk regelsæt, som sikrer, at præferencereglerne fremover er både fornuftige og rimelige. Den såkaldte almindelige kommercielle risiko, som ansvaret hidtil er blevet dækket ind under, synes for længst at have forladt grænsen for, hvad der kan accepteres som en almindelig risiko i forbindelse med import af varer ved konstatering af såvel myndigheds, eksportørers og andres mangelfulde og fejlagtige behandling af oprindelsesreglerne.

Fremtidige præferenceregler bør afspejle en mere harmonisk og afbalanceret ansvarsfordeling imellem de respektive parter og således forlade det hidtidige objektive ansvar, d.v.s. ansvar uden skyld og den ensidige placering hos importøren/speditøren – som der i øvrigt er bred enighed om, er uden skyld i de mange efteropkrævninger.

Ventepenge

Marie Overskov Nielsen
mon@dasp.dk

De fleste speditører kender til situationen, hvor vognmanden ringer fra toldstedet nær modtager og oplyser, at de nu har holdt ved grænsen i et døgn, og at de nok først må forvente toledspedition to dage efter, hvilket vil betyde, at transporten forsinkes med i hvert fald to døgn.

Det er herefter, at striden om, hvem der bærer ansvaret for vognmandens ekstraomkostninger til ventetid, begynder. Viser det sig, at vognmanden, speditøren og transportkunden ikke kan blive enige, ender det ofte i et juridisk slagsmål om, hvorvidt betaling for ventetid faktisk er aftalt, og hvorvidt ventetiden kan dokumenteres, samt hvor stort et beløb vognmanden kan afkræve i ventepenge.

Med denne artikel sættes der fokus på de forudsætninger, der skal være opfyldt, førend en vognmand er berettiget til at opkræve ventepenge, og førend speditøren kan videreføre kravet mod transportkunden.

Ventetid skal aftales på forhånd

For det første forudsætter opkrævning af ventepenge i udgangspunktet, at parterne, som indgår transportaftalerne, har aftalt, at der skal ske betaling for ventetid. Dette gælder for såvel transportaftalen mellem vognmand og speditør som mellem speditør og transportkunden.

Vognmandsbranchen anser i vidt omfang ventetidsbetaling som almindelig betaling for udført arbejde eller som almindelig sædvaneret, men det kan lige så vel anføres, at betaling af ventepenge må anses for en almindelig erstatningsretlig problemstilling, hvor der skal være handlet ansvarspådragende, førend en part kan pålægges erstatningspligt. Vurdering af, hvorvidt der foreligger en sædvaneret for betaling af ventetid, er en større juridisk diskussion, som vil være for umfangsrig for denne artikel.

Speditøren bør derfor blot holde sig for øje, at mange problemer kan undgås ved at aftale, hvorvidt der kan opkræves ventepenge eller ej.

Sørg for at aftalen er skriftlig

Såfremt der ønskes indgået aftale om

ventetid, bør det som altid ske skriftligt enten i den generelle vognmandskontrakt eller i den enkelte transportaftale.

Aftale om ventetid kan eksempelvis ske ved henvisning til AKV 97 – Almindelige kørselsbestemmelser for vejtransport. Regelsættet henviser i §10 til ventetid. Bestemmelserne er imidlertid ikke særligt anvendte i branchen, og såfremt man vælger at henvise til regelsættet, skal man sikre sig, at man er vidende om regelsættets øvrige bestemmelser, idet disse ligeledes vil finde anvendelse, hvis man vedtager regelsættet.

Ventetid vil i et vist omfang tillige være aftalt ved NSAB 2000, idet dette regelsæt har bestemmelser om, at speditøren kan kræve særskilt vederlag for arbejde, der bevisligt ligger ud over, hvad der udtrykkeligt er aftalt, eller som normalt er omfattet speditørens opdrag. NSAB 2000 er imidlertid et regelsæt, som anvendes imellem speditøren og transportkunde, hvorfor vedtagelse af NSAB 2000 i en vognmandskontrakt ikke er hensigtsmæssig og dermed ej heller i relation til ventetid.

For at undgå senere uklarheder ved beregning af ventetid bør aftalen uddybe, hvilke forudsætninger der skal være opfyldt, førend der kan opkræves ventepenge. Der bør eksempelvis tages stilling til, hvornår ventepenge konkret kan opkræves fra, herunder eksempelvis; hvorvidt der straks ved ankomst til toldsted kan opkræves ventepenge, hvorvidt der gives fridøgn, og hvorvidt lørdage/søndage tillige betragtes som arbejdsdage.

Ventetiden skal dokumenteres

Ligger det mellem parterne klart, at der kan opkræves ventepenge for ventetid, skal det for det andet klart kunne dokumenteres, at vognmanden faktisk har måttet vente ved eksempelvis toldstedet og i hvor lang tid.

Det kan i praksis være svært at fremskaffe dokumentation for ventetid, og det er derfor vigtigt, at man som speditør er opmærksom på at oplyse vognmanden om, at denne skal sikre sig dokumentation for årsagen til ventetiden eksempelvis toldstemplede ti-

mesheets eller CMR-fragtbreve for bilens ankomst og afgang fra toldstedet. Dokumentation kan eventuelt underbygges af udskrift fra satellitovervågning, kopi af køreskiver og lignende.

Der må ikke være speditøren eller vognmanden noget at bebrejde

Det er et almindeligt udgangspunkt i transportlovgivningen, at en vognmand eller speditør alene kan blive ansvarsfri i visse situationer, såfremt der ikke er nogle fejl eller forsømmelser at bebrejde vognmanden eller speditøren.

Det samme gør sig gældende ved vurdering af krav på betaling af ventepenge. Må vognmanden eller speditøren anses for at have medvirket til ventetidens opståen eller bidraget hertil, kan vognmandens eller speditørens krav på betaling af ventepenge helt eller delvist bortfalde.

Takster for ventepenge

Der foreligger ikke nogen sædvaneret for, hvor meget en vognmand kan kræve i ventepenge.

Der hersker generelt i vognmandsbranchen en misforståelse om, at de takster, som vejledende er fastsat af DTL – Danske Transport og Logistik – er den takst, der altid kan opkræves. Taksterne fastsat af DTL eller anden aftalt takst for ventetid skal aftales skriftligt og konkret, før vognmanden – eller for så vidt speditøren – kan henholde sig til disse takster. Anvendelse af DTL's takster forudsætter således, at man konkret har aftalt taksterne enten ved at anføre taksterne direkte i aftalen eller ved en generel henvisning til DTL's takster for ventetid.

Såfremt der ikke er aftalt takst for afregning af ventetid, vil beregning af betaling for ventetid bero på dansk rets almindelige erstatningsretlige principper, som formentlig vil tage udgangspunkt i vognmandens fragt med fradrag af sparede omkostninger, som generelt måtte være iberegnet vognmandens fragt. Hertil tillægges faktisk afholdte omkostninger til parkering og lignende i ventetidsperioden.

Afslutningsvis skal det således under-

Ventepenge (fortsat)

streges, at det er vigtigt at tage stilling til ventetid, og der bør generelt tages stilling hertil i de aftaler, der indgås med vognmanden og transportkunden.

Det vigtige i denne sammenhæng er, at det ansvar speditøren påtager sig overfor vognmanden, dvs. eksempelvis betaling af ventepenge, videreføres

overfor transportkunden, således at speditøren ikke havner i "en klemme mellem to negle".

Ny lovgivning om renter og gebyrer

Aage Krogh-Christoffersen
aakc@dasp.dk

Ved lov nr. 379 af 6. juni 2002 er renteloven ændret på flere punkter, som alle medlemsvirksomheder i Danske Speditører bør tage højde for ved revidering af virksomhedens procedurer for bogholderiet. Ændringerne hidrører fra et EF-direktiv, der tilsigter at bekæmpe forsinkede betalinger i handelsforhold, og træder i kraft per 1. august 2002, jf. nærmere nedenfor.

Rente fra forfaldsdag

Under den tidligere udformning af renteloven var man kun som kreditor berettiget til at kræve rente, hvis forfaldsdatoen var aftalt i forvejen med debitor, eller hvis man havde fremsendt et rentepåkrav eller udtaget stævning. Med ændringen kan der fortsat kræves renter fra en forud fastsat forfaldsdato. En sådan forudgående fastsættelse af forfaldsdato er imidlertid sjældent anvendt i praksis i speditorsbranchen.

Imidlertid giver lovændringen nu adgang til at kræve rente, når der er gået 30 dage fra det tidspunkt, hvor man har anmodet om betaling, f.eks. ved udstedelse af faktura, og kunden fortsat ikke har betalt. Overskrides 30-dages fristen, kan der herefter kræves renter fra datoen for debitorens modtagelse af betalingsanmodningen. Det er dog en betingelse, at den betalingsfrist, der er angivet i fakturaen, er overskredet senest ved udløbet af 30-dages fristen.

Denne nye regel gælder for betalingsanmodninger afsendt den 1. august 2002 eller senere.

Rentesatsen

Under den tidligere udformning af renteloven var rentelovens sats en årlig rente på Nationalbankens diskonto med et tillæg på 6 %. Per 1. august 2002 er satsen ændret til Nationalbankens officielle udlånsrente med et tillæg på 7 %. Der er således tale om en

forhøjelse af den rentesats, man i henhold til loven kan kræve ved forsinket betaling.

Loven tager udgangspunkt i den udlånsrente der fastsættes per 1. juli 2002, og denne vil danne grundlag for forrentning frem til 1. januar 2003. Derefter vil udlånsrenten per 1. januar 2003 danne grundlag for forrentning frem til 1. juli 2003, og så fremdeles.

Der er naturligvis stadig adgang til overfor erhvervsdrivende kunder at aftale en højere rentesats, hvilket også var tilfældet under den tidligere udformning af renteloven.

Lovændringen berører heller ikke rentesatsen efter CMR-lovens § 35 vedr. forrentning i forbindelse med erstatningskrav på 5% p.a.

Rykker- og inkassogebyr

Den tidligere udformning af renteloven indeholdt kun regler om rykker- og inkassogebyr for forbrugeraftaler. I erhvervsforhold skulle rykkergebyr eller inkassogebyr (sidstnævnte forstået som et gebyr for at oversende sagen til advokat til inkasso) derfor tidligere have hjemmel i aftale med kunden.

Efter ændringen af renteloven kan man imidlertid nu også i erhvervsforhold uden særskilt aftale kræve et rykkergebyr på højst DKK 100,00 incl. moms per rykkerskrivelse, dog højst for 3 skrivelser vedrørende samme skyldforhold. Fordringen, der rykkes for, må godt være opstået før 1. august 2002 - rykkerskrivelserne skal blot være afsendt 1. august 2002 eller senere. Yderligere kræves det, at rykkerskrivelserne er afsendt med mindst 10 dages mellemrum.

Endvidere kan der kræves et inkassogebyr, der ligeledes højst må udgøre DKK 100,00 incl. moms. Gebyret kan kræves, når fordringen indsendes til inkasso, men kun hvis fordringen er

opstået 1. august 2002 eller senere.

For både rykkergebyr og inkassogebyr gælder dog, at gebyret kun kan kræves, hvis rykkerskrivelsen, henholdsvis indsendelsen til inkasso er sket med rimelig grund. Gebyrerne kan således f.eks. ikke anvendes som "pression", hvor kunden har en berettiget indsigelse, og derfor tilbageholder betaling.

Ændring af forretningsbetingelser m.v.

De nye regler har lovhjemmel. Det er således ikke nødvendigt at foretage ændringer i virksomhedens forretningsbetingelser for at kunne kræve rente efter den nye sats i renteloven, eller for at kunne kræve rykkergebyr eller inkassogebyr. Vil man dog som virksomhed kræve højere sats end hvad følger af renteloven, er det imidlertid fortsat nødvendigt at sikre sig, at rentesatsen fremgår af virksomhedens forretningsbetingelser eller tilbud, og at den højere rentesats accepteres af kunden.