

SPEDITIONSRET

**NR. 29
JULI 2010**

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Denne udgave af SPEDITIONSRET omtaler Sø- og Handelsrettens dom i en sag om grov uagtsomhed. Jeg kan allerede her afsløre, at den speditør, som var indstævnet, blev frifundet; men det, at sagen overhovedet blev aktuel, viser vigtigheden af at tænke juridisk risikostyring ind i det daglige arbejde i virksomheden.

Uanset om en retssag vindes eller tabes, er kundeforholdet i farezonen. Det er den virkelige økonomiske risiko. En korrekt vurdering af forsikringsbehovet i samarbejdet mellem kunde og speditør kunne i den omtalte sag have neutraliseret spørgsmålet om grov uagtsomhed, fordi den vareforsikring med regresforfald, som Danske Speditører tilbyder sine medlemmer, ville have sikret hurtig og dækkende forsikring af det beskadigede gods med den mindst mulige selvrisiko.

God fornøjelse med læsningen af SPEDITIONSRET. Hvis indholdet giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er man velkommen til at ringe til Speditørernes Retsværn på 70 13 12 14.

Martin Aabak

INDHOLD:

Side 2:

**NY DOM OM GROV UAGTSOMHED
UNDER CMR-TRANSPORT**

Side 5:

**ORDREGIVER PÅLAGT AT BETALE
ERSTATNING FOR MANGLENDE
IAGTTAGELSE AF
OPSIGELSESVARSEL I
SAMARBEJDSAFTALE.**

Side 7:

NYE MOMSREGLER (FORTSAT)

Side 10:

**FAST INKASSOABONNEMENT VIA
SPEDITØRERNES RETSVÆRN**

NY DOM OM GROV UAGTSOMHED UNDER CMR-TRANSPORT

Ny dom fra SØ- og Handelsretten i København, om grov uagtsomhed under international landevejstransport, giver atter anledning til at påpege vigtigheden af, at speditører sørger for tilstrækkelig forsikringsmæssig dækning af udbudte tjenester.

Af advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk

Det ses i stadig stigende omfang, at vareinteresser – altså typisk speditørers kunder og særligt vare-/transportforsikringsselskaber for disse – overfor speditøren søger fuld dækning for lidt tab i forlængelse af transportskader (bortkomst, beskadigelse og/eller forsinkelse).

Udviklingen er måske forventelig, men det skal her slås fast, at lovgivningen sætter grænserne for, i hvilket omfang en speditør, som leverer en ydelse bestående af international landevejstransport, måtte blive kendt ubegrænset ansvarlig for sin kundes tab. I tilslutning hertil danner retspraksis løbende fundamentet for, i hvilket omfang loven konkret måtte give vareinteresser adgang til fuld erstatning.

En dom om netop dette spørgsmål er nyligt afsagt af SØ- og Handelsretten, og vil som illustration af forholdet blive gennemgået nedenfor.

Lovgivningen

Når speditører indgår aftaler om levering af transportydelser bestående i international landevejstransporter, omfattes forholdet af CMR-loven.

Hovedreglen om ansvar efter CMR-loven er, at transportøren er ansvarlig for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse, som opstår, mens godset er i transportørens varetægt, medmindre transportøren kan bevise, at han ikke er ansvarlig (såkaldt "Culpa med omvendt bevisbyrde"). Overfor kunden vil speditøren som altovervejende hovedregel være at betragte som transportør i CMR-lovens forstand.

Som modvægt til det ganske strenge ansvarsgrundlag, som transportøren er underlagt, er transportøren berettiget til at begrænse sit erstatningsansvar. Ved bortkomst og beskadigelse begrænses ansvaret i henhold til bruttovægten af det transporterede gods, i henhold til CMR-loven med SDR 8,33 pr. kg. Herudover skal tillige fragt, toldomkostninger og andre omkostninger ved befordringen erstattes helt eller delvis afhængig af den konkrete skades omfang.

Grov uagtsomhed

Under visse nærmere omstændigheder har skadelidte (typisk speditørens kunde eller dennes vareforsikringsselskab) dog mulighed for at søge fuld erstatning hos transportøren, nemlig når det af skadelidte dokumenteres, at transportøren, eller nogen for hvem denne hæfter, har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen ved grov uagtsomhed eller forsæt.

CMR lovens § 37 lyder som følger:

"§ 37. Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt, eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom andre, for hvem fragtføreren efter § 4 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt

eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.”

Som det ses, indeholder CMR lovens § 37 ingen selvstændig definition af, hvad der nærmere må betegnes som grov uagtsomhed eller forsæt, hvorfor disse begreber nærmere må udfyldes konkret i retspraksis.

Sagen

I den nyligt afsagte Sø- og Handelsretsdom var faktum som følger:

En speditør havde indgået aftale med en kunde om landevejstransport af medicinalprodukter fra Danmark til Finland. Det var aftalt, at godset skulle transporteres som køletransport, og godset, som havde en værdi på ca. DKK 90.000,00, var i fragtbrevet beskrevet som ”1 stor kølekatte” med en vægt på 150 kg., ligesom det var aftalt, at denne kølekatte skulle transporteres med en temperatur på mellem 2° C og 8° C. I forbindelse med godsets afhentning ankom lastbilen uden køl på køletrailer, og man ventede derfor 30 minutter til denne var kølet ned til 8° C.

Kølebilen kørte efter læsning af sted mod Finland til færgen, hvor der var booket el-tilslutning. Ved godsets ankomst til Finland dagen efter, blev det imidlertid konstateret, at godset ikke havde været nedkølet til mellem 2° C og 8° C under hele transporten. Af logudskrifterne for køleloggerne fremgik det, at temperaturen mindre end 4 timer efter transportens påbegyndelse oversteg 8° C, og herefter var støt stigende indtil ankomsten til Finland, hvor køleloggerne viste henholdsvis 16,8° C og 17,4° C. På baggrund af dette rettede kunden henvendelse til speditøren med ansvarligholdelse for manglende overholdelse af temperaturen under transport. I forlængelse heraf forsøgte speditøren forgæves at få en udskrift fra køletrailer. Trailer blev

efterfølgende undersøgt på et autoriseret værksted i Finland, hvor det konstateredes, at køletrailer havde en fejl, bestående i at den ”kører ikke med el på skib” og endvidere ”Årsag til fejlen: Ingen fejl bemærket. Kølemaskine kører normalt med el”. Endvidere fremgik af rapporten, at ”kølemaskinen lader ikke elmotoren starte når [den er] monteret omvendt, hvilket tænder en advarselampe, hvorefter elmonteringen skal monteres korrekt, hvorefter maskinen [skulle] starte igen”.

Kundens vareforsikringsselskab erstattede en del af kundens tab, nemlig fratrukket en selvrisiko på DKK 50.000,00.

Speditøren udbetalte erstatning i henhold til begrænsningsbeløbet ud fra vægten med ca. DKK 10.000,00, og fremsendte en kreditnota på fragtbeløbet. Efter en del korrespondance frem og tilbage, hvorunder speditøren afviste kundens krav på fuld erstatning grundet grov uagtsomhed, udtog såvel kunden (for selvrisikobeløbet) og kundens vareforsikringsselskab (for udbetalt erstatning) stævning mod speditøren, med påstand om fuld erstatning grundet grov uagtsomhed.

Under sagen blev det af såvel kunden som vareforsikringsselskabet blandt andet gjort gældende, at der var udvist grov uagtsomhed fra speditørens side, allerede fordi speditøren ikke fuldt ud kunne redegøre for den konkrete årsag til skadens opståen. Herudover indeholdt sagen en lang række argumenter vedrørende selve medicinalproduktet, bl.a. om dette overhovedet var totalt beskadiget som følge af den for varme transport. Kunden gjorde med henvisning til tysk retspraksis gældende, at speditøren måtte være nærmest til at bære pligten for at afdække skadesårsagen, og at manglende opfyldelse heraf måtte komme speditøren til skade. Dette forhold blev bestridt af speditøren, som anførte, at det i sig selv ikke er nok til at statuere grov uagtsomhed, at skadesårsagen ikke konkret måtte være fastlagt, og at øvrig tysk retspraksis på området tilsiger, at der ikke

pålægges transportøren en objektiv forpligtelse til at oplyse skadesårsagen, med den følge at manglende oplysning uden videre skulle føre til ansvar.

Retdens afgørelse og begrundelse

Sø- og Handelsretten lagde til grund, at godset blev overgivet til transportøren, da temperaturen i kølevognen var nede på 8° C. Herudover fastslog retten, at det videre hændelsesforløb i forbindelse med transporten var fuldstændig uafklaret, og det eneste retten kunne lægge til grund omkring transporten var, at temperaturen i kølevognen ifølge køleloggerne steg støt under transporten og var omkring 17° C ved ankomsten til Finland. Retten anfører endvidere, at *”[b]evisbyrden for grov uagtsomhed efter CMR lovens § 37 påhviler [kunden og vareforsikrings-selskabet], og der er ikke oplyst forhold under transporten, herunder under færgesejladsen der godtgør, at chaufføren har handlet groft uagtsomt. Det forhold, at temperaturen har været støt stigende under transporten, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at fastslå at chaufføren har handlet groft uagtsomt”*.

Dommen fastslår således det principielt vigtige for transportøren, nemlig at bevisbyrden for at der i en konkret sag forlægger grov uagtsomhed eller forsæt, påhviler skadelidte og at det forhold at der ikke konkret af transportøren kan redegøres nærmere eller fuldstændigt for årsagen til en opstået skade, ikke i sig selv medfører at grov uagtsomhed eller forsæt foreligger. Det blev endvidere af Retten fremhævet, at speditøren i rimeligt omfang havde medvirket til at forsøge årsagen opklaret.

Forholdsregler

Uanset at ovenstående sag for speditøren faldt heldigt ud, illustrerer den atter en gang vigtigheden af, at sørge for korrekt set-up og forsikring for speditørens side.

Korrekt forsikring som løsning

Mange i markedets almindeligt forekommende speditøransvarsforsikringsvilkår undtager dækning for skader, som måtte vise sig forvoldt ved speditørens (eller dennes underleverandørens) grove uagtsomhed, eller forsæt.

Har speditøren en sådan forsikringsdækning, vil de forhold, hvor skadelidte kommer igennem med en påstand om erstatning som følge af grov uagtsomhed, ikke være dækket af forsikringen, ligesom selve omkostningerne til sagens førelse (som kan være ikke ubetydelige) tillige er i risiko for ikke at blive afholdt af forsikrings-selskabet.

Danske Speditørers fordelagtige forsikringsprodukt

Danske Speditører har igennem mange år samarbejdet med TRYG forsikring. Gennem dette samarbejde har Danske Speditører været med til at udvikle og løbende vedligeholde og ajourføre de forsikringsdækninger for spedititionsbranchen, som er nødvendige og korrekt dækkende for spedititionsvirksomheder i Danmark. Af samme årsag – og fordi Danske Speditører repræsenterer den betydende del af danske spedititionsvirksomheder – har foreningen, med sin branchestyrke og faglige ekspertise, udarbejdet en samlet forsikringspakke eksklusivt til medlemmer af Danske Speditører. Som en del af denne pakke er en lang række fordelagtige tiltag, bl.a. dækning for netop grov uagtsomhed.

Løsning: Vareforsikring med regresforfald

Mange af de forretningsmæssige komplikationer – som skade, bortkomst eller forsinkelse, der uværgeligt vil opstå på et tidspunkt under et samarbejde mellem speditører og kunder – kan imødegås ved at sørge for det rette forsikringsmæssige setup.

Tilsikrer speditøren således, at kundens risiko er forsikringsmæssigt afdækket ved en vareforsikring, får kunden hurtigt og effektivt sit økonomiske tab dækket

af forsikringen, så forretningsrelationen til speditøren uforstyrret kan fortsætte.

Er vareforsikringen samtidig tegnet i samme selskab som speditøren har sin speditøransvarsforsikring, og er der mellem de to forsikringer aftalt regresfrafald, skabes en situation, hvor 1) kunden hurtigt modtager erstatning og så 2) alene én selvrisiko potentielt realiseres.

Et sådan setup kan skabes via Danske Speditørers fordelagtige forsikringsaftale med TRYG forsikring.

Risk Management og forsikringstjek

Yderligere indgår den fordelagtige forsikringsmæssige dækning som en del af en større pakke, hvorunder medlemmer af Danske Speditører tilbydes en egentlig Risk Management-analyse af virksomhedens forretningsområder, hvorunder virksomhedens risici klarlægges, således at disse enten kan imødegås kontraktmæssigt, eller ved forsikringsmæssig afdækning.

Et sådan forsikringstjek er gratis og eksklusivt for medlemmer af Danske Speditører.

For booking af tidspunkt for forsikringstjek af netop Deres virksomhed, kontakt venligst Danske Speditørers sekretariat på telefon 33 74 65 65.

ORDREGIVER PÅLAGT AT BETALE ERSTATNING FOR MANGLENDE IAGTTAGELSE AF OPSIGELSESVARSEL I SAMARBEJDSAFTALE.

I en travl hverdag forsømmer speditørbranchen undertiden at oprette samarbejdsaftaler med selv de største ordregivere. Oftest aftales kun pris og tidspunkt for genforhandling, hvilket kan være risikabelt. Ny dom sætter fokus på problemstillingen.

Af advokat Anders Hedetoft, ahe@delacourdaniala.dk

I en sag, der netop er afgjort ved Byretten i Kolding, havde speditøren udarbejdet en samarbejdsaftale. Aftalen indeholdt imidlertid ingen bestemmelse om, hvilke volumener ordregiver skulle tilføre speditøren. Parterne blev derfor uenige om, hvorvidt ordregiver helt "kunne lukke for hanen", efter at ordregiveren havde opsagt aftalen med speditøren.

Sagens omstændigheder

En speditør ("S") erhvervede i foråret 2006 en transportvirksomhed fra vognmanden C, der havde drevet transportvirksomheden i en længere årrække.

De overtagne aktiviteter var såvel før som efter S's overtagelse opbygget omkring et længerevarende og tæt samarbejde med en større ordregiver ("OG"), og S udførte hovedsageligt transportopgaver for OG. Det var derfor en betingelse for S's overtagelse af transportvirksomheden i 2006, at transport-samarbejdet med OG kunne videreføres på uændrede vilkår.

Det langvarige samarbejde mellem OG og transportvirksomheden var unikt derved, at OG ubegrænset og suverænt havde adgang til at disponere over transportvirksomhedens materiel og chauffører, således at S var uberettiget til at blande sig i transportens tilrettelæggelse og den daglige drift. S's

eneste opgave var således primært alene at stille transportmateriel og chauffører til rådighed for OG.

Transportsamarbejdet var tilrettelagt således, at S stillede transportmateriellet til rådighed på den af OG's filialadresser, hvorfra produktionen af OG's produkter foregik. Herfra leveredes de færdige produkter direkte til kunder i hele Danmark. Efter endt levering opsamlede chaufførerne råvarer og halvfabrikata på en anden af OG's forretningsadresser og returnerede med disse.

S havde efter overtagelsen af transportvirksomheden i 2006 i samråd med OG foretaget betydelige investeringer for at gøre transportsamarbejdet mere fleksibelt, og transportmateriellet var således blevet udvidet og tilpasset betydeligt for at tilgodese OG's behov.

Parterne havde efter ønske fra S i forbindelse med overtagelsen af transportvirksomheden i 2006 indgået en skriftlig samarbejdsaftale, der blev genforhandlet og underskrevet på ny i sommeren 2008. Den nye transportaftale indeholdt et opsigelsesvarsel på 6 måneder, ligesom det udtrykkeligt fremgik, at OG disponerede ubegrænset over transportmateriellet. Opsigelsesvarslet var nøje afstemt for at afbøde de økonomiske konsekvenser for S i tilfælde af OG's opsigelse af transportsamarbejdet. Transportaftalen indeholdte hverken bestemmelser og eksklusivitet eller minimumsomsætning, men følgende var anført i kontrakten:

"OG disponerer ubegrænset over transportmaterialelet".

Parterne var enige om, at samarbejdet i praksis havde fungeret således, at S reelt var eneleverandør til OG – altså at samarbejdet i praksis foregik på eksklusiv basis.

OG opsagde transportaftalen i september 2008 til udløb ved udgangen af april 2009. OG meddelte i forbindelse med opsigelsen, at man forventede at nedlægge produktionen ved den omhandlede filial allerede i månederne efter opsigelsen. S protesterede, men OG lukkede alligevel produktionen i begyndelsen af december 2008.

S gjorde under den efterfølgende retssag blandt andet gældende, at nedlukningen af filialen udgjorde væsentlig misligholdelse af transportaftalen, idet nedlukningen af produktionen i realiteten havde gjort opsigelsesvarslet illusorisk, og at OG i henhold til almindelige aftaleretlige principper var forpligtet af den indgåede aftale i den fulde aftaleperiode. S opgjorde sit tab til det mistede dækningsbidrag (mistet avance) med tillæg af de afholdte kapacitetsomkostninger (fx leasingafgifter til det transportmateriel der blev stillet til rådighed).

Heroverfor gjorde OG under retssagen gældende, at S ikke var erstatningsansvarlig for nedlukningen af filialen, idet transportaftalen hverken indeholdt en eksklusivitetsbestemmelse eller en bestemmelse om en garanteret minimumsomsætning.

Byrettens afgørelse

Byretten i Kolding fulgte i vid udstrækning S's synspunkt om, at uanset at transportaftalen ikke udtrykkeligt indeholdt bestemmelser om eksklusivitet eller minimumsomsætning, var det i realiteten det, som aftalen indebar, idet OG ikke havde behov for at benytte andre transportvirksomheder med udgangspunkt fra den omhandlede filial.

Retten tillagde det endvidere betydning, at opsigelsesvarslet blev indføjet i transportaftalen efter ønske fra S, og at det var kendeligt for de af OG's medarbejdere, der havde forhandlet transportaftalen med S, at opsigelsesvarslets længde var fastsat under hensynstagen til S, idet denne ønskede en sikkerhed for, at han i tilfælde af en opsigelse havde mulighed for at finde andre opgaver og/eller få afviklet transportmateriellet.

Byretten nåede derfor frem til, at OG havde misligholdt transportaftalen ved ikke at have benyttet det materiel, som S var forpligtet til at stille til rådighed for OG i den fulde opsigelsesperiode, hvilken handle måde havde gjort opsigelsesvarslet illusorisk.

Retten fastsatte erstatningen skønsmæssigt med udgangspunkt i det af S tabte dækningsbidrag i opsigelsesperioden. Dækningsbidraget blev fastsat på baggrund af S's omsætning med OG i de sidste 6

måneder op til opsigelsen. Der fandtes uden nærmere begrundelse ikke grundlag for at tilkende S erstatning for de i opsigelsesperioden afholdte kapacitetsomkostninger.

Sagen er anket til landsretten.

En kommentar med på vejen

Sagen viser med al tydelighed, hvor vigtigt det er at være præcis i de vilkår, der aftales med ordregiver. I

denne sag kvitterede ordregiver et mangeårigt samarbejde med at gøre et opsigelsesvilkår illusorisk. Heldigvis kunne S opgøre sit mistede dækningsbidrag og fik dette erstattet, men budskabet er klart:

Vær omhyggelig med at formulere vilkårene i samarbejdsaftaler med ordregivere.

Speditørernes Retsværn står naturligvis til rådighed for assistance med gennemgang, udarbejdelse og/eller forhandling af kontrakter på alle plan.

NYE MOMSREGLER (FORTSAT)

Den 1. januar 2010 trådte nye momsregler i kraft.

Af advokat Merete Andersen, mea@delacourdanial.dk

Opfølgning og tilslutning fra SKAT

Nærværende artikel har til formål overordnet at informere om indholdet af de nye momsregler, og udgør en opfølgning til min artikel i forrige Speditørret (nr. 28) – idet ikke alle detaljer var endeligt afklaret af de danske skattemyndigheder, da forrige – foreløbige – artikel udkom.

Nærværende artikel – inklusive skemaet nederst – har været forelagt SKAT, og SKAT har i den forbindelse tilsluttet sig indholdet.

Reglerne har blandt andet indflydelse på speditørernes håndtering af moms i forbindelse med køb og salg af transportydelser.

De nye regler har et vist sammenfald med den måde, hvorpå speditørerne håndterede moms ved salg af transportydelser tidligere.

Der er dog også visse forskelle.

Der skelnes overordnet mellem salg til virksomheder og salg til private.

Salg til danske virksomheder

Salg af transportydelser til danske kunder skal 1. januar 2010 altid belastes med dansk moms.

Det gælder, uanset hvor transporten udføres. De nye regler adskiller sig herved væsentligt fra de tidligere regler for moms på transportydelser.

Der skal derfor opkræves dansk moms af en transport udført mellem to danske virksomheder. Dette gælder, uanset om transporten udføres i Danmark, Tyskland eller USA.

Der skal også opkræves dansk moms ved salg af transportydelser til danske kunder, når transporten foregår mellem forskellige lande. Der skal således opkræves dansk moms af transporter udført mellem Danmark og Tyskland, mellem Italien og Tyskland samt mellem Kina og USA.

Der skal ikke opkræves dansk moms, hvis transporten mellem lande har tilknytning til enten en eksport eller import af varer mellem EU og tredjeland, f.eks. Norge. For så vidt angår import, er det en betingelse for momsfrigørelse, at værdien af transportydelsen enten medregnes ved opgørelsen af varens momsgrundlag, eller at den importerede vare befinder sig under en særlig suspensionsordning.

Transporten vil i disse tilfælde være fritaget for moms.

Salg til udenlandske virksomheder

Der skal ikke opkræves dansk moms ved salg af transportydelser til udenlandske kunder.

Det gælder, uanset hvor transporten udføres, det vil sige, uanset om transporten udføres i Danmark, Sverige eller USA, eller om transporten udføres mellem Sverige og USA eller mellem USA og Kina osv.

Den danske transportør har i stedet en række administrative pligter i forbindelse med salg af transportydelser til udenlandske virksomheder.

Ved salg af transportydelser til kunder i andre EU-lande har transportøren pligt til at angive købers momsnummer på fakturaen, samt angive at der er tale om et salg undergivet omvendt betalingspligt. Herudover har transportøren pligt til at kontrollere gyldigheden af købers momsnummer. Kontrol kan foretages på SKATs hjemmeside under virksomheder/tast selv.

Endelig har transportøren pligt til at angive samtlige salg til EU-kunder på en listeangivelse til SKAT. Indberetningen skal ske månedligt – dog først fra 2011. Indberetningerne foretages indtil da kvartalsvist. Listeangivelsen kan findes på SKATs hjemmeside, www.skat.dk, under virksomheder/tast selv.

Ved salg af transportydelser til kunder uden for EU har transportøren også pligt til at kontrollere kundens status.

Kontrollen skal bestå i:

- indhentning af momsnummer eller lignende identifikationsnummer tildelt kunde af etableringslandet eller anden relevant information i form af f.eks. udskrift fra enhver relevant hjemmeside,
- oplysninger fra de relevante skattemyndigheder i kundens etableringsland, som bekræfter at kunden er en afgiftspligtig person,
- kundens ordreseddel med firmaadresse og registreringsnummer i handelsregistret eller en udskrift af kundens hjemmeside, for at bekræfte, at kunden udøver en økonomisk aktivitet.

En attest, udstedt af kundens kompetente skattemyndigheder som bekræftelse på, at kunden er involveret i økonomiske aktiviteter.

For yderligere information om salg til kunder uden for EU henvises til momsvejledningen 2010 afsnit E.3.1.1., der findes på skats hjemmeside.

Salg til private

Reglerne for salg til private videreføres. Der vil derfor ikke være forskel på håndteringen af moms ved salg af transportydelser til private før og efter 1. januar 2010.

Danske transportører skal som udgangspunkt opkræve dansk moms over for private kunder, såfremt transporten enten udføres eller opstartes i Danmark.

Det gælder, uanset der er tale om private danske eller udenlandske kunder.

Der skal for det første opkræves dansk moms, hvis transporten udføres i Danmark.

Transport af varer mellem Århus og Ålborg for en norsk kunde vil derfor skulle pålægges dansk moms.

Har den danske indenlandske transport imidlertid direkte tilknytning til en udførsel af varer fra EU, skal der ikke opkræves dansk moms af transporten.

Føres varen fra Århus til Frederikshavn, via Ålborg, og umiddelbart herefter videre til Norge, skal der således ikke opkræves dansk moms af transportydelser.

For så vidt angår import, er det endnu engang en betingelse for momsfrigørelse, at værdien af transportydelser enten medregnes ved opgørelsen af varens momsgrundlag, eller at den importerede vare befinder sig under en særlig suspensionsordning. SKAT har udsendt en vejledning om de nye regler. Ifølge vejledningen skal der opkræves dansk moms ved transport af varer til og fra tredjelande, det vil sige i forbindelse med eksport og import. Der skal ifølge SKAT ved opkrævningen af moms henses til den tilbagelagte strækning i Danmark. SKATs vejledning er forkert på dette punkt. Transportydelser er fortsat momsfrigørelset, når der er tale om transport knyttet til en import eller eksport af varer, forudsat de ovenfor omtalte betingelser er opfyldt.

Ud over transporter udført i Danmark skal der også opkræves dansk moms af alle EU-transporter, som har afgangssted i Danmark.

En EU-transport er en transport mellem to lande i EU.

Transport af varer mellem Ålborg og Hamborg har afgangssted i Danmark og skal derfor pålægges dansk moms.

Er der derimod tale om en transport af varer fra Hamborg til London, vil der ikke skulle opkræves dansk moms. Transporten har i denne situation ikke afgangssted i Danmark.

Ovenstående regler gælder udelukkende ved salg til private.

Skematisk oversigt – nye momsregler (gældende for danske speditovirksomheder):

| Kundens etableringssted | Transport fra | Transport til | Dansk moms | Listeangivelse | Fakturatekst | Rubrik |
|-------------------------|---------------|---------------|------------|--|-------------------------------------|--------|
| DK | DK | DK | Ja | Nej | Dansk moms | Nej |
| DK | DK | EU | Ja | Nej | Dansk moms | Nej |
| DK | DK | Tredjeland | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| DK | EU | DK | Ja | Nej | Dansk moms | Nej |
| DK | EU | EU | Ja | Nej | Dansk moms | Nej |
| DK | EU | Tredjeland | Nej | Nej | Ikke dansk moms Ikke dansk moms | C |
| DK | Tredjeland | DK | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| DK | Tredjeland | EU | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| DK | Tredjeland | Tredjeland | Ja | Nej | Dansk moms | Nej |
| EU | DK | DK | Nej | Ja | Reverse charge + kundens momsnummer | B |
| EU | DK | EU | Nej | Ja | Reverse charge + kundens momsnummer | B |
| EU | DK | Tredjeland | Nej | Nej (krav at transporten er fritaget i kundens land) | Reverse charge + kundens momsnummer | C |
| EU | EU | DK | Nej | Ja | Reverse charge + kundens momsnummer | B |
| EU | EU | EU | Nej | Ja | Reverse charge + kundens momsnummer | B |
| EU | EU | Tredjeland | Nej | Nej (krav at transporten er fritaget i kundens land) | Reverse charge + kundens momsnummer | C |
| EU | Tredjeland | DK | Nej | Nej (krav at transporten er fritaget i kundens land) | Reverse charge + kundens momsnummer | C |
| EU | Tredjeland | EU | Nej | Nej (krav at transporten er fritaget i kundens land) | Reverse charge + kundens momsnummer | C |
| EU | Tredjeland | Tredjeland | Nej | Ja | Reverse charge + kundens momsnummer | B |
| Tredjeland | DK | DK | Nej | Ja | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | DK | EU | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | DK | Tredjeland | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | EU | DK | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | EU | EU | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | EU | Tredjeland | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | Tredjeland | DK | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | Tredjeland | EU | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |
| Tredjeland | Tredjeland | Tredjeland | Nej | Nej | Ikke dansk moms | C |

FAST INKASSOABONNEMENT VIA SPEDITØRERNES RETSVÆRN

Undgå spekulationer om dyre inddrivelsesomkostninger

Af advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk

SPEDITØRERNES RETSVÆRN tilbyder at hjælpe Danske Speditørers medlemsvirksomheder med at inddrive ubestridte tilgodehavender – såvel danske som udenlandske – hurtigt og effektivt.

Det sker via et fordelagtigt samarbejde med Nordic Debt Collection A/S, som er leverandør af SPEDITØRERNES RETSVÆRNS inkassoløsning.

Med løsningen tilbydes Danske Speditørers medlemsvirksomheder et udenretligt inkassoforløb for fordringer, som ikke er bestridt af debitor, uanset kravets størrelse.

Inkassoløsningen indebærer ligeledes, at Nordic Debt Collection tilbyder at forestå den rykkerskrivelse der er lovpligtig at afsende, såfremt fordringen ønskes overdraget til inkassation straks den er forfalden.

Nordic Debt Collection besidder høje kompetencer på inkasso og forsøger at få enhver sag løst med minimale omkostninger til følge. Der lægges i inddrivelsesforløbet stor vægt på en personlig og ligeværdig kommunikation med debitor i bestræbelse på, at kundeforholdet mellem debitor og kreditor forbliver intakt.

Med inkassoløsningen tilbydes din virksomhed således følgende fordele:

- Gratis udfærdigelse af lovpligtig rykkerskrivelse
- Ubegrænset oprettelse af nye sager
- Gratis udenretslig inddrivelse i udvidet sagsforløb

- Overvågning af sager
- Varetagelse af sager i ind og udland
- Gratis indberetning til RKI og Debitorregisteret
- Mulighed for skræddersyede løsninger
- Gratis rådgivning og vejledning

SPEDITØRERNES RETSVÆRN monitorer medlemsvirksomhedens sager online på lige fod med virksomheden og kan således hurtigt træde til med den transportjuridiske ekspertise, hvis der under inkassosagsbehandlingen kommer indsigelser fra debitor, som skal imødegås for at fremme sagen bedst muligt.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN eller Nordic Debt Collection kan ligeledes – efter nærmere aftale herom – overtage sagens videre behandling, hvis det bliver nødvendigt at fortsætte sagen ved en domstol.

Nordic Debt Collection er samarbejdspartner hos SPEDITØRERNES RETSVÆRN og er medlem af Dansk Inkassobranche forening og Dansk Erhverv.

For et fast årligt abonnement på DKK 475,00 ekskl. moms kan du gøre brug af ordningen.

Kontakt advokat Rasmus Køje på telefon 70 13 12 14 eller pr. mail rak@dasp.dk. Når du først er tilmeldt kan sagerne frit fremsendes pr. post, pr. fax eller pr. e-mail til Nordic Debt Collection. Mail: info@nodeco.dk.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:



SPEDITIONSRET