

Notat

27-02-2019

9. Transport - vejtransport

Vejgodstransportområdet er et af de områder, som kan blive påvirket, når Storbritannien udtræder af EU. Området er gennem de seneste mange år blevet stadig tættere reguleret på europæisk niveau i takt med, at der siden 1990'erne er sket en liberalisering af rammerne for vejgodstransport imellem og indenfor EU's 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 er fortsat betydelig usikkerhed om, hvad der kommer til at ske, når det nuværende EU-medlemsland Storbritannien formelt skal træde ud af EU-samarbejdet den 31. marts 2019. Rammerne for transporten til og fra Storbritannien kommer nemlig til at afhænge af, hvorvidt det lykkes for EU's tilbageværende 27 medlemslande (EU27) at indgå en såkaldt skilsmisseaftale med Storbritannien inden udtrædelsen, eller om der bliver tale om en såkaldt hård Brexit, hvor Storbritannien overgår fra at være fuldt EU-medlemsland til at blive tredjeland. Et sted mellem disse to scenarier findes der endvidere en mulighed for, at EU27 bestemmer sig for at indføre en midlertidig ordning for den internationale vejgodstransport til Storbritannien.

Hvis Storbritannien træder ud af EU uden en skilsmisseaftale, og uden at EU27 indfører en midlertidig ordning med nærmere bestemte vilkår og regler, vil det indebære, at Storbritannien bliver et tredjeland på linje med f.eks. Tyrkiet. I praksis vil det indebære, at en dansk vognmand vil gå fra at have haft fri og ubegrænset adgang til det britiske transportmarked til kun at kunne transportere vejgods mellem Danmark og Storbritannien efter at have søgt om og opnået en CEMT-tilladelse. I det følgende besvares en række spørgsmål som kan forventes at opstå i denne forbindelse.

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 for det enkelte køretøj for et år ad gangen, og giver mere specifikt adgang til at gennemføre internationale transporter mellem de i ordningen deltagende lande. De deltagende lande er: EU's nuværende medlemslande (heriblandt Storbritannien), Norge, Liechtenstein, Schweiz, Albanien, Armenien, Aserbajdsjan, Bosnien-Herzegovina, Georgien, Hviderusland, Makedonien (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 herefter 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 såkaldte 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 optimalt 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 Storbritannien. Langt størstedelen af den danske varetransport til Storbritannien forgår til søs, samtidig med at den dansk registrerede andel af den internationale vejgodstransport de senere år har været faldende. Det er så kun en meget lille procentdel af denne, som foregår til Storbritannien, og det som oftest i forbindelse med gennemførelse af såkaldte cabotage- eller tredjelandskørsler, som ikke længere vil være tilladte at gennemføre i Storbritannien efter en hård Brexit. En CEMT-tilladelse giver adgang til tredjelandskørsel, men ikke cabotagekørsel.

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 Storbritannien 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 Storbritannien, da dette behov først opstår i det øjeblik, hvor Storbritannien skulle ende med at træde ud af EU uden en skilsmisseaftale, eller uden at EU27 har indført en midlertidig ordning med nærmere bestemte vilkår og regler for vejgodstransporten mellem EU27 og Storbritannien.

Hvordan forholder det sig med køre/hviletidsreglerne?

I tilfælde af en hård Brexit vil Storbritanniens 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 Storbritannien. Færdselsstyrelsen forventer derfor ikke umiddelbart, at der vil være mærkbare forskelle på området som følge af Storbritanniens udtræden af EU.

Hvad sker der med chaufførernes kørekort efter en hård Brexit?

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

Storbritannien har imidlertid nationale regler, som anerkender kørekort fra alle EU-lande samt lande som USA, Canada, Japan og New Zealand. Hvis ikke Storbritannien ændrer disse regler vil danske og europæiske chauffører som hidtil kunne køre frit i Storbritannien.

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 Storbritannien.

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 formentlig 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 chaufførernes kvalifikationsbevis efter en hård brexit?

I tilfælde af en hård Brexit vil Storbritannien 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 som ønsker at udøve sit erhverv i Danmark og resten af EU må 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.