

Vägledning vid tillämpning av regulverken avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter



Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2016-10-12	Upprättad	Mattias Andersson
02.00	2017-09-15	Fastställt version 2.0	Kenneth Eriksson
03.00	2017-11-15	Fastställt version 3.0	Kenneth Eriksson
04.00	2018-10-01	Fastställt version 4.0	Mattias Andersson
05.00	2018-12-12	Fastställt version 5.0	Mattias Andersson
06.00	2021-06-03	Fastställt version 6.0	Johanna Hadelöv
07.00	2021-12-01	Fastställt version 7.0	Johanna Hadelöv
08.00	2022-02-21	Fastställt version 8.0	Johanna Hadelöv

Innehåll

1	INLEDNING	4
2	GODSTRANSPORTER PÅ VÄG MED START OCH SLUT I SVERIGE SOM ÄR UNDANTAGNA SVENSKT YRKESTRAFIKTILLSTÅND	4
2.1	Regler för kombinerade transporter	4
2.2	Regler för cabotagetransporter	5
2.3	Beräkning av cabotagetransporter	6
2.4	Beräkning av tidsperioder	6
2.5	Sanktionsavgifter	6
3	GODSTRANSPORTER SOM KAN LEDA TILL SANKTIONSAVGIFT	7
3.1	När överskrids villkoren enligt artikel 8?	7
4	TRANSPORTSTYRELSENS TOLKNINGAR.....	8
5	VAD SKA KONTROLLERAS AV TRANSPORTSTYRELSEN.....	11
6	NÄR SKA SANKTIONSAVGIFT INTE PÅFÖRAS	12

1 Inledning

Denna vägledning beskriver hur Transportstyrelsen tillämpar reglerna om cabotagetransporter och kombinerade transporter. Andra myndigheter kan ha avvikande åsikter och det är slutligen rättspraxis som avgör hur reglerna ska tillämpas.

Överträdelser av cabotageregulverket (se avsnitt 3) rapporteras av polis, bilinspektör eller tulltjänsteman och som även fattar beslut om förskott på sanktionsavgift. Ett sådant beslut ska underställas Transportstyrelsen som prövar om förskottsbeslutet ska bestå eller inte. Efter att transportföretaget fått möjlighet att yttra sig, prövar Transportstyrelsen slutligt frågan om påförande av sanktionsavgift.

Reglerna för cabotagetransporter gäller även för vägdelen av en kombinerad transport som utförs i sin helhet i Sverige. Det som anges om cabotagetransporter i denna vägledning gäller därför även för dessa transporter.

2 Godstransporter på väg med start och slut i Sverige som är undantagna svenskt yrkestrafiktillstånd

Cabotagetransporter och kombinerade transporter är godstransporter som får utföras inom Sveriges gränser utan ett svenskt yrkestrafiktillstånd av en utlandsetablerad transportör från EU/EES som har ett gemenskapstillstånd.

2.1 Regler för kombinerade transporter

Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en del av transporten sker på järnväg eller med båt.

Bestämmelserna om kombinerade transporter finns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter¹ (nedan kallad FIV), som införlivar kombidirektivet².

I och med det s.k. mobilitetspaketet och ändringarna i förordning (EG) nr 1072/2009³ (nedan kallad godsförordningen) har medlemsstaterna fått

¹ Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

² Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerade transporter av gods mellan medlemsstaterna

³ Förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055

möjlighet att utfärda nationella bestämmelser om att artikel 8 i godsförordningen ska gälla även för kombinerade transporter, vilket Sverige har valt att göra. Det innebär att cabotagereglerna ska följas när vägtransporten i en kombinerad transport uteslutande utförs i Sverige.⁴

En gränsöverskridande vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport är att betrakta som en internationell transport.

2.2 Regler för cabotagetransporter

Cabotagetransport är enligt definitionen i artikel 2.6 i godsförordningen yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med nämnda förordning.

Bestämmelsen om cabotagetransport i artikel 8 i godsförordningen är uppbyggd på följande sätt:

Artikel 8.1 beskriver vilka transportföretag som har rätt att bedriva cabotagetransporter.

Artikel 8.2 reglerar villkoren för en laglig cabotagetransport, dvs. vad som krävs för att få utföra cabotagetransport. Det anges att en cabotagetransport ska föregås av en inkommande internationell godstransport. Det beskrivs vidare när den får utföras (först när den inkommande internationella godstransporten har levererats/är avslutad), hur många cabotagetransporter som får utföras och inom vilken tidsram dessa ska genomföras.

Artikel 8.2a reglerar karensperioden för cabotagetransporter, dvs. innan en ny cabotagetransport får påbörjas måste det ha gått minst fyra dagar sedan den sista cabotagetransporten med det motorfordonet utfördes i Sverige.

Artikel 8.3 reglerar bevismaterialet, dvs. vilka bevis som krävs för att visa att man har följt artikel 8.2. Om motorfordonet har varit på Sveriges territorium inom den fyradagarsperiod som föregår den inkommande internationella godstransporten krävs det även att transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för alla transporter som utförts under den perioden.

Artikel 8.4a beskriver när, på vilket sätt och inom vilken tid det bevismaterial som avses i punkt 3 ska visas upp. Föraren ska ges tillfälle att under vägkontrollen kontakta företaget i syfte att tillhandahålla sådana bevis.

⁴ Se 3 f § FIV

2.3 Beräkning av cabotagetransporter

Hur en (1) cabotagetransport ska beräknas anges i 5 b § FIV.

- En (1) cabotagetransport får inte innefatta annat än ett lastningsställe och ett lossningsställe,
- En (1) cabotagetransport får inte innefatta annat än flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln, eller
- En (1) cabotagetransport får inte innefatta annat än ett lastningsställe och flera lossningsställen, om lastningen sker hos den ursprungliga godsavsändare som finns angiven på fraktsedeln.

Detta innebär att det kan utföras flera cabotagetransporter vid ett och samma tillfälle. Bevismaterialet, dvs. uppgifterna om avsändare och mottagare i fraktsedlarna är avgörande för hur antalet cabotagetransporter beräknas.

2.4 Beräkning av tidsperioder

Om en tidsfrist uttryckt i dagar ska räknas från det ögonblick då en händelse eller handling äger rum, ska den dag då händelsen eller handlingen äger rum inte ingå i tidsfristen.

Bestämmelser om tidsfrister finns i rådets förordning (EEG, Euratom) nr 1182/71 av den 3 juni 1971 om regler för bestämning av perioder, datum och frister.

2.5 Sanktionsavgifter

Hanteringen av sanktionsavgifter vid överträdelse av villkoren för godstransporter i artikel 8 i godsförordningen återfinns i FIV.

Polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska besluta om förskott för sanktionsavgift. Om förskott inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska dessa besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden om det inte finns synnerliga skäl att avstå från sådant beslut. Besluten ska underställas Transportstyrelsens prövning som fattar beslut om dom ska bestå.

Efter att transportföretaget fått möjlighet att yttra sig, prövar Transportstyrelsen slutligt frågan om påförande av sanktionsavgift.

3 Godstransporter som kan leda till sanktionsavgift

De transporter som kan komma i fråga för sanktionsavgift är godstransporter som utförs i strid med artikel 8 i godsförordningen.

3.1 När överskrids villkoren enligt artikel 8?

I samtliga fall

- Om en cabotagetransport påbörjas utan att föregås av en internationellt inkommande godstransport på väg som är levererad, dvs. till fullö lastad i en värdmedlemsstat.
- Om den internationellt inkommande godstransporten inte utförts med samma motorfordon som används vid cabotagetransporten.

När den inkommande internationella godstransporten har skett till Sverige

- Om antalet cabotagetransporter är fler än tre.
- Om det gått mer än sju dagar sedan det gods som kom med den inkommande internationella transporten levererats, dvs. till fullö lastats av.

När den inkommande internationella godstransporten har skett till annan värdmedlemsstat

- Om antalet cabotagetransporter i Sverige är fler än en.
- Om antalet dagar efter den olastade inresan till Sverige är fler än tre.
- Om det gått mer än sju dagar sedan det gods som kom med den inkommande internationella transporten till värdmedlemsstaten och där levererats, dvs. till fullö lastats av.

Bevismaterialet

- Om bevismaterialet inte uppfyller kraven i artikel 8.3 i godsförordningen. (Om exempelvis namn, adress, leveransort, registreringsnummer saknas.)

Kraven på bevismaterialet gäller för:

- den inkommande internationella godstransporten som föregår cabotagetransporten,

- varje påföljande cabotagettransport,
- och om motorfordonet har varit i Sverige under fyradagarsperioden, alla transporter som utförts under denna tid.
- Om bevismaterialet inte kan uppvisas av transportföretaget på begäran av behörig kontrollant och inom den tid som vägkontrollen tar.

Karensperioden för cabotagettransporter

- Om det vid cabotagettransport gått mindre än fyra dagar sedan cabotagettransport senast utfördes i Sverige med samma motorfordon.

4 Transportstyrelsens tolkningar

I regelverken finns utrymme för olika tolkningar. Där vägledande rättspraxis saknas har Transportstyrelsen gjort följande tolkningar.

- Den inkommande internationella godstransporten ska i Sverige utföras i sin helhet med ett och samma motorfordon för att därefter få rätt att utföra cabotagettransporter. Det är tillåtet att byta släpvagn efter den inkommande internationella godstransporten, eftersom det är dragfordonet som kvalificerar sig för efterföljande cabotagettransporter.
- För att få rätt att utföra cabotagettransporter ska hela lasten (allt gods) på den inkommande internationella godstransporten ha lossats.
- Den inkommande internationella godstransporten ska vara avslutad hos mottagaren av godset enligt bevismaterialet.
- Cabotagettransporter får påbörjas direkt efter att den sista lossningen av last för den inkommande internationella godstransporten ägt rum, dvs. även på lossningsdagen.
- Den inkommande internationella transporten måste vara en faktisk/verklig godstransport. Om syftet med transporten enbart är att skaffa sig rätt att utföra cabotagettransporter i Sverige är det inte frågan om en sådan internationell transport. Det måste vara fråga om en transport av last som utifrån vikt eller volym kräver en lastbil med eller utan släpvagn. Ett motorfordon med vändskiva (dragbil) utan tillkopplad släpvagn (påhängsvagn) saknar i normalfallet

godsutrymme och kan därför inte utföra en inkommande internationell godstransport som kvalificerar för påföljande cabotagetransporter.

- Varje internationellt inkommande godstransport kvalificerar för tre cabotagetransporter i värdmedlemsstaten i sju dagar. Om motorfordonet lämnar Sverige efter att ha utfört någon av de tillåtna cabotagetransporterna här (inom sjudagarsperioden) är rätten till cabotagetransporter i samband med den inkommande internationella godstransporten förbrukad.

- När påbörjas den fjärde cabotagetransporten?

Om det vid kontroll framkommer att fordonet vid ett och samma tillfälle är lastat med fler cabotagestransporter än vad som är tillåtet, anses överträdelsen fullbordad. Det saknar därför betydelse hur många cabotagetransporter som rent faktiskt har avslutats.

- Om motorfordonet har varit i Sverige inom fyradagarsperioden före den inkommande internationella godstransporten räcker det att uppvisa tydliga bevis för de transporter som under den tiden skett på svenskt territorium.
- Fyradagarsperioden som föregår den inkommande internationella transporten beräknas från när godset är levererat, dvs. till fullo avlastat.
- Kan ett transportföretag få flera sanktionsavgifter för en och samma cabotagetransport?

Nej - Sanktionsavgift kan inte påföras flera gånger för samma cabotagetransport. Om det konstateras flera cabotagetransporter vid ett och samma kontrolltillfälle ska endast en (1) sanktionsavgift påföras gemensamt för överträdelserna. Om transportföretaget fortsätter cabotagetransporten efter förskottsbetalning, kan det istället bli fråga om överträdelse av myndighetsbud om polisman eller tulltjänsteman beslutat om hindrande av fortsatt färd även på någon annan grund.

- Hur räknas dagarna vid olika tidsperioder?

Nedan redovisas exempel på hur sjudagarsperioden och tredagarsperioden för cabotagetransporter samt karensperioden för cabotagetransporter beräknas. Det ges även exempel på hur

fyradagarsperioden som föregår den inkommande internationella transporten beräknas.

Om den sista dagen på sjudagarsperioden eller tredagarsperioden infaller på en lördag, söndag eller helgdag måste den sista cabotagettransporten ha genomförts innan utgången av påföljande vardags sista timme.

Beräkning av sjudagarsperioden för cabotagettransporter

Exempel: Sjudagarsperioden ska börja räknas från klockan 00.00 dagen efter den sista lossningen av last på den inkommande internationella godstransporten. Om den sista lossningen ägde rum klockan 12.00 den 1 januari, startar sjudagarsperioden klockan 00.00 den 2 januari, dvs. dagen därpå. Det innebär att den sista cabotagettransporten måste ha genomförts inom sju dagar, dvs. senast klockan 23.59 den 8 januari.

Beräkning av tredagarsperioden för cabotagettransporter

Exempel: Tredagarsperioden ska börja räknas från klockan 00.00 dagen efter den olastade inresan till Sverige. Om den olastade inresan ägde rum klockan 12.00 den 1 januari, startar tredagarsperioden klockan 00.00 den 2 januari, dvs. dagen därpå. Det innebär att den sista cabotagettransporten måste ha genomförts inom tre dagar, dvs. senast klockan 23.59 den 4 januari.

Beräkning av karensperioden för cabotagettransporter

Exempel: Karensperioden ska börja räknas från klockan 00.00 dagen efter den sista lossningen av last på den sista cabotagettransporten. Om den sista lossningen ägde rum klockan 12.00 den 1 januari, startar karensperioden klockan 00.00 den 2 januari, dvs. dagen därpå. Det innebär att en ny cabotagettransport får påbörjas tidigast klockan 00.00 på den femte dagen, dvs. den 6 januari.

Beräkning av fyradagarsperioden som föregår den inkommande internationella transporten

Exempel: Fyradagarsperioden ska räknas från klockan 00.00 dagen före den sista lossningen av last på den inkommande internationella godstransporten och fyra dagar bakåt. Om den sista lossningen ägde rum klockan 12.00 den 6 februari, så ska de transporter som utförts

på svenskt territorium under perioden klockan 00.00 den 2 februari till klockan 23.59 den 5 februari redovisas.

5 Vad ska kontrolleras av Transportstyrelsen

Utöver det som nämnts ovan avseende när villkoren överskrids (se avsnitt 3) och en sanktionsavgift ska påföras, ska Transportstyrelsen också kontrollera följande:

Etablering

Vid cabotagetransporter och kombinerade transporter behövs inte ett svenskt yrkestrafiktillstånd. Däremot krävs att transportföretaget är etablerat i en annan medlemsstat inom EU/EES och innehar ett gemenskapstillstånd.

Sanktionsavgift ska inte påföras om det vid kontrolltillfället finns *tydliga tecken* på att företaget kontinuerligt bedriver nationella transporter i Sverige och därför borde anses etablerat här. Bedömningen av eventuell etablering görs initialt av behörig kontrollant på väg.

Visar det sig i Transportstyrelsens fortsatta utredning att transportföretaget borde anses etablerat i Sverige ska ärendet skickas till Polismyndigheten för upprättande av rapport om olaga yrkesmässig trafik.

Gemenskapstillstånd

Om transportföretaget saknar gemenskapstillstånd bör misstanke om brott kunna uppstå. Polismyndigheten ska i så fall upprätta en rapport om brott, vilket innebär att sanktionsavgift inte ska påföras.

Även om ett gemenskapstillstånd inte fysiskt kan uppvisas vid kontrolltillfället ska en bedömning ske om det ändå är troligt/sannolikt att företaget innehar ett gemenskapstillstånd (till exempel att föraren har tappat bort sin kopia). Om det är troligt/sannolikt att gemenskapstillstånd finns kan Transportstyrelsen besluta att förskottsbeslutet för sanktionsavgift ska bestå.

Visar det sig i Transportstyrelsens fortsatta utredning att transportföretaget saknar ett gemenskapstillstånd ska ärendet skickas till Polismyndigheten för upprättande av rapport om olaga yrkesmässig trafik.

Förartillstånd

Om den förare som utför transporten är medborgare i tredje land gäller krav på förartillstånd. Detta innebär att om transporten utförs utan förartillstånd

ska sanktionsavgift påföras transportföretaget. Undantagna från kravet på förartillstånd är tredjelandsmedborgare som har ställning som varaktigt bosatt i en medlemsstat. Förare som är tredjelandsmedborgare och som utför transporter utan förartillstånd men som hävdar ställning som varaktigt bosatt bör styrka detta genom att visa upp sitt EG-uppehållstillståndskort där detta framgår.

Om det vid kontrollen är troligt/sannolikt att företaget har fått och lämnat över ett förartillstånd till föraren ska inte sanktionsavgift påföras transportföretaget.

6 När ska sanktionsavgift inte påföras

- Om företaget anses vara faktiskt och fast etablerat i Sverige.
- Om transportföretaget saknar gemenskapstillstånd.
- Om transportföretaget inte kan få ett gemenskapstillstånd, exempelvis transportföretag som är etablerade utanför EU/EES.
- Om föraren inte kan visa upp sitt förartillstånd, men transportföretaget innehar ett sådant.
- Om en transportör från Storbritannien utför en inrikestransport i Sverige enligt Brexitavtalet.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Annika Sjöberg. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionscheferna Anna Westerlund och Petra Mejtoft, juristen P-G Persson samt utredarna Mattias Andersson och Johanna Hadelöv, den senare föredragande.

Annika Sjöberg
Enhet yrkestrafik