



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Rundskriv

Adressater iflg. liste

Nr.
N- 2/2011

Vår ref
11/609- ALJ

Dato
21.06.2011

Rundskriv om kabotasje innen godstransport på veg

Dette rundskrivet gjelder forståelsen av ny § 2a i forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje av 26. mars 2003 nr. 402, som trer i kraft 1. juli 2011. Bestemmelsen regulerer kabotasje innen godstransport på vei. Dette rundskrivet erstatter rundskriv N-2/2009 om samme tema.

Endringsforskriften av 16. juni 2011, som blir kunngjort i Norsk lovtidend 22. juni 2011, følger vedlagt. Den oppdaterte versjonen av forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje, vil være tilgjengelig i Lovdata og på departementets hjemmesider fra 1. juli 2011.

Hva er kabotasje:

Kabotasje er nasjonal transport mot vederlag som utføres i et annet land enn der transportøren er hjemhørende.

Rettsgrunnlag:

I henhold til yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 § 10 (3) kan den som ikke har forretningssted i Norge ikke utføre transport av gods mot vederlag mellom steder i Norge, dersom ikke annet følger av internasjonal avtale der Norge er part.

Gjennom EØS-avtalen har Norge implementert rådsforordning nr. 3118/93 av 25. oktober 1993 om fastsettelse av vilkårene for transportørers adgang til å utføre innenlands godstransport på vei i en medlemsstat der de ikke er hjemmehørende, jf. EØS-komiteens beslutning nr. 7/94. Forordningen gjelder som forskrift, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje § 2 andre

og tredje ledd.

Det følger av artikkel 1 nr. 1 i forordningen at EØS-transportører skal ha rett til midlertidig å utføre kabotasje i en annen medlemsstat. I Norge har midlertidig kabotasje siden 1. november 2009 langt på vei blitt tolket i samsvar med bestemmelsen om dette i forordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til markedet for internasjonal godstransport på vei art. 8, jf. tidligere rundskriv N-2/2009.

Behovet for nye regler:

Forordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til markedet for internasjonal godstransport artikkel 8 og 9, som omhandler kabotasje, trådte i kraft i EU 14. mai 2010. Forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen. Forordningen er en del av den såkalte "vegpakken" som består av 3 forordninger om yrkes- og markedsadgang innen person- og godstransport på vei.

De nye kabotasje-reglene for godstransport i forordning (EF) nr. 1072/2009 oppstiller kriterier for hva som regnes som midlertidig kabotasje, og innfører krav til dokumentasjon for hver enkelt kabotasetur.

Tilbakemeldinger departementet har fått fra næringen og kontrollmyndighetene tyder på at utenlandske transportører har stort fokus på adgangen til kabotasje, og at de er oppmerksomme på at de norske reglene avviker fra EU-reglene.

På bakgrunn av at Norge er en del av det indre markedet for godstransport på veg, er det uheldig at de norske reglene over tid avviker fra EU-reglene. Departementet har på denne bakgrunn vedtatt forskriftsbestemmelser som tilsvarende de nye EU-reglene på området. Den største forskjellen sammenlignet med tidligere regler er at det stilles krav om at transportører som utfører kabotasje må legge fram dokumentasjon for hver enkelt kabotasetur.

Vilkårene for å drive kabotasje:

I dette avsnittet gis en oversikt over de vilkårene som gjelder for å drive kabotasje, se forskriften § 2a, jf. forskriften § 2 og forordning (EØF) nr. 3118/93 og (EØF) 881/92 med endringer. Presiseringer knyttet til de enkelte vilkårene vil bli gitt nedenfor.

Transportør som utfører kabotasje må ha (i) fellesskapstillatelse. Dette innebærer at de må være hjemmehørende i et EØS-land, og at de må oppfylle kravene for yrkesadgang. For transportører fra Bulgaria og Romania gjelder imidlertid forbud mot å drive kabotasje frem til 1. januar 2012.

I tillegg kreves at det for sjåførere som ikke er statsborgere i et EØS-land¹ må foreligge en (ii) førerattest som dokumenterer at vedkommende har lovlig ansettelse i et EØS-land.

En transportør kan (iii) utføre opp til 3 kabotasjeturer, (iv) i tilslutning til en internasjonal transport, (v) med samme kjøretøy (vi) innenfor en periode på 7 dager (vii) etter at den innkommende lasten fra det internasjonale oppdraget er losset.

Det nye i forskriften, sammenlignet med tidligere rettstilstand, er at transportøren skal (viii) legge frem dokumentasjon på den innkommende internasjonale transporten, samt bevis for hver av de etterfølgende kabotasjeturene. Slik dokumentasjon skal innholde følgende opplysninger:

- a) avsenderens navn, adresse og underskrift,
- b) transportørens navn, adresse og underskrift,
- c) mottakers navn og adresse, samt, etter at godset er levert, mottakers underskrift og dato for levering,
- d) sted og dato for overtakelse av godset, samt sted der godset skal leveres,
- e) den alminnelige betegnelsen på godset, emballeringsmetoden, samt, dersom det gjelder farlig gods, en allment anerkjent betegnelse på godset, sammen med antallet pakker og særlig merking og nummerering av pakkene,
- f) godsets bruttovekt eller mengde gods uttrykt på annen måte,
- g) motorvognens og tilhengerens nummerskilt.

Presiseringer av regelverket – og særlige problemstillinger:

Hva skal anses som én kabotasjetur?

Én kabotasjetur anses som en nasjonal tur som starter når godset lastes, og avsluttes når godset losses.

Utgangspunktet for vurderingen av hva som utgjør en tur er hvilke opplysninger som følger av fraktbrevet. Oppdraget som er beskrevet i fraktbrevet regnes som én tur. Én tur kan bestå av både flere lastinger og flere lossinger hvis dette fremgår av fraktdokumentet.

Det kan utføres tre kabotasjeturer i tråd med dette.

Når kan kabotasje starte:

Kabotasje kan ikke påbegynnes før alt godset som fulgte med det innkommende internasjonale oppdraget er losset.

¹ Belgia, Bulgaria, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Island, Italia, Kypros, Latvia, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania, Storbritannia, Sverige, Tsjekkia, Tyskland, Ungarn og Østerrike.

Fristen for å utføre de tre kabotasjeturene:

Fristen på 7 dager for kabotasje begynner å løpe ved midnatt (kl 00:00) etter at den internasjonale lasten er levert. Hvis den innkommende lasten losses kl 14:00 1. juni, vil fristen begynne å løpe kl 00:00 natt til 2. juni. Det siste kabotasjeoppdraget må være losset innen kl 00:00 natt til 9. juni.

Kabotasje kan kun utføres i en bergrenset periode, og det må ikke skapes en permanent eller løpende aktivitet:

Kabotasje kan ikke utføres på en slik måte at det skapes en permanent eller løpende aktivitet. Transportører som ønsker å drive permanent eller løpende transport i Norge må være etablert i Norge og ha løyve for nasjonal transport.

Hva utgjør samme kjøretøy:

Kabotasje kan utføres av det kjøretøyet som utførte den internasjonale transporten inn i landet med basis i samme fellesskapstillatelse. Hvor transporten utføres med trekkvogn med en eller flere tilhengere er det trekkvognen som regnes som det kjøretøyet som kan utføre kabotasjen.

Kan samme transportør utføre flere kabotasjeturer samtidig?

En transportør kan utføre flere kabotasjeturer samtidig forutsatt at hver kabotasjetur knyttes til ett kjøretøy som har hatt internasjonal last med inn i Norge.

Hva er gyldig dokumentasjon:

Det må fremlegges gyldig fellesskapstillatelse og evt. førerattest hvis sjåføren er statsborger i et tredjeland (et land utenfor EØS).

Når det gjelder dokumentasjon for det innkommende internasjonale oppdraget kreves at det fremlegges et CMR fraktbrev.

For de etterfølgende kabotasjeturene skal alle dokument som oppfyller kravene som stilles i forordningen, aksepteres som gyldig dokumentasjon. Kravene vil for eksempel være oppfylt ved framleggelse av et CMR fraktbrev, supplert med annen dokumentasjon for de opplysningene som ikke fremgår av CMR fraktbrevet. Andre dokument skal også godtas. Det kreves ikke at alle opplysningene følger av ett dokument.

Det kan ikke kreves dokumentasjon for kabotasje utover det som er beskrevet her. Kontrollørene har imidlertid full adgang til å kontrollere opplysningene i de aktuelle dokumentene opp mot informasjon som skal følge kjøretøyet etter annen lovgivning, for eksempel om fartsskriver². Kontrollørene kan også kontrollere opplysningene ved å ta kontakt med oppdragsgiver.

² Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport.

For å lette kontrollen av at vilkårene for kabotasje er oppfylt kan transportører velge å legge fram dokumentasjon som bekrefter kilometerstand ved lasting og lossing av den innkommende internasjonale lasten samt de etterfølgende kabotasjeoppdragene.

Hvilket lands regler gjelder for kabotasjekjøring:

Reglene i forordning (EØF) nr. 3118/93 artikkel 6 som lister opp de områdene hvor vertsstatens regler skal gjelde for kabotasjekjøringen, gjelder fortsatt, jf. forskriften § 2. Dette må anses som en uttømmende oppramsing.

Hvis en utenlandsk transportør ikke holder seg innenfor regelverket om kabotasje vil en transport mellom to steder i Norge være å anse som nasjonal transport uten tillatelse. Alle overtredelser av norsk regelverk kan da påtales.

Dokumentene må oppbevares i kjøretøyet:

I henhold til yrkestransportlova § 38 skal fører av motorvogn i løyvepliktig transport på hver enkelt transport ha med seg de legitimasjonene som det er fastsatt at vedkommende skal vise fram når det blir ført kontroll av politiet eller Statens Vegvesen.

Dette innebærer at fellesskapstillatelse, evt. førerattest og dokumentasjon for innkommende internasjonalt oppdrag og dokumentasjon for samtlige etterfølgende kabotaseturer skal være tilstede i kjøretøyet for kontroll.

Særskilt om egentransport og kombinerte transporter

Egentransport kan utføres uten fellesskapstillatelse. Det er dermed ingen begrensninger i retten til å utføre egentransport i form av kabotasje.

Reglene om kabotasje kommer ikke til anvendelse på kombinert transport som faller inn under rådsdirektiv 92/106/EØF om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater. Dette omfatter transport av gods som begynner og slutter som vegtransport, men som mellom disse transportene utføres på jernbane eller til sjøs.

Kabotasje utover rammene av EØS-avtalen:

Utgangspunktet i de bilaterale vegtransportavtalene med land utenfor EØS er at det ikke er adgang til kabotasje med mindre det gis en særlig tillatelse. I praksis gis slik tillatelse sjelden eller aldri. Det kan likevel tenkes tilfelle hvor Vegdirektoratet som ansvarlig myndighet vil gi en slik tillatelse, for eksempel for spesielle transporter som må utføres med kjøretøy som ikke er tilgjengelige i Norge. Detaljer om tid og sted for transporten, samt navn på operatøren skal da gå klart fram av kabotasetillatelsen.

Kontrollmyndigheter:

Politiet og Statens vegvesen er kontrollmyndighet for regelverket om kabotasje.

Sanksjoner:

Utenlandsk transportør som utfører nasjonale oppdrag uten å oppfylle vilkårene for kabotasje, utfører i praksis et ulovlig nasjonalt transportoppdrag i strid med reglene i yrkestransportlova.

Kontrollører kan da på stedet iverksette bruksforbud i henhold til yrkestransportlova § 40.

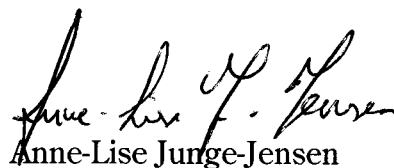
De som med forsett eller uaktsomhet bryter eller hjelper til med å bryte yrkestransportlova, forskrifter eller vilkår fastsatt med hjemmel i loven, straffes med bot, jf. yrkestransportlova § 41. Bestemmelsen rammer i første rekke transportører, men får også virkning på for eksempel oppdragsgivere som medvirker til brudd på kabotasjereguleringen.

Departementet oppfordrer kontrollmyndighetene til å føre grundig kontroll med kabotasjevirkosomhet, med tanke på å hindre brudd på/omgåelse av regelverket.

Med hilsen



Arntfinn Øen e.f.



Anne-Lise Junge-Jensen

Likelydende brev sendt til:

Politidirektoratet
Vegdirektoratet
Samferdselsadministrasjonen i
fylkeskommunene og Oslo kommune

Kopi til: Norges Lastebileier-Forbund