

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref: 09/345-AJL

Vår ref

Oslo, 11. april 2011

### **Høring om endring i forskrift om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje – endring av kabotasjereglene**

Vi viser til høringsbrev av 23. mars 2011, med frist for uttalelse den 12. april 2011.

#### Høringsfristen

NLF har ingen merknader til den korte høringsfristen. Endringen er i samsvar med de krav til dokumentasjonen som følger av rådsforordning 1072/2009. Forskriftsendringen bringer den norske rettstilstanden på dette området i samsvar med de øvrige EU land.

#### Vilkår for å drive kabotasje etter de nye reglene

NLF er av den oppfatning at adgangen til å utføre transport mellom steder i Norge, er et unntak fra løyveplikten i Yrkestransportlova. I de tilfeller der kabotasjetransporten ikke er en løpende eller permanent virksomhet, kan det i tilslutning til en internasjonal transport, med samme kjøretøy, innefor en periode på 7 dager etter at lasten fra det innkomne internasjonale oppdraget er losset, utføres opp til 3 kabotasjeturer.

Dette er i samsvar med de gjeldende regler, jf Rådsforordning 3118/93 av 25. oktober 1993.

Problemet frem til nå, har vært at det ikke har vært hjemmel for å kreve dokumentasjon på transportoppdragene som er utført mellom steder i Norge. Forslag til endringen i ovennevnte forskrift, vil bidra til at kontrollen av kabotasjereglene vil bli forenklet.

#### Kontrollhensyn

Forskriftsendringen er slik NLF oppfatter det, først og fremst for å muliggjøre en effektiv kontroll. Det fremgår av forskriften at det er et vilkår at transportøren som hevder å drive lovlig kabotasje kan "legge fram klart bevis" på at den inngående internasjonale transporten og hver av de etterfølgende kabotasjeturene er utført".

Når det gjelder bevis for den internasjonale transporten, vil dette naturlig være kopi av det internasjonale fraktbrevet.

I tillegg pålegges transportøren å legge fram klart bevis for de etterfølgende kabotasjeturene er i samsvar med reglene. Det er fra flere hevdet at transportøren kan unnlate å fremlegge alle fraktbrev, og på den måten anføre at transporten er første kabotasjetur. NLF er oppmerksom på at det ikke er adgang til å kreve andre opplysninger enn det som fremgår av forslag til forskrift § 2a nr 3 annet ledd, bokstav a-g. Vi mener likevel at det bør vurderes et eget anbefalt skjema der alle oppdragene

Postboks 7134, St.Olavs plass, 0130 OSLO. Telefon 22 03 32 00. Telefaks 22 20 56 15. Besøksadresse: St.Olavs gate 25.

www.lastebil.no E-post: post@lastebil.no

Bankgiro 7056.09.50223. Foretaksnummer 955 430 336 MVA.



påføres. Det bør også vurderes å anbefale en bekreftelse på kilometerstand ved lossing av den internasjonale lasten, og ved hver etterfølgende lasting og lossing. På denne måten kan transportøren føre et klart bevis for at han driver innefor gjeldende kabotasjeregler. I de tilfeller der dette ikke er gjort, vil det være behov for ytterligere etterforskning som for eksempel analyse av fartskriver, telefonkontakt med oppdragsgiver osv.

Dersom fraktbrev brukes til dokumentasjon, er NLF av den oppfatning at CMR fraktbrev bør anbefales benyttet. Dette er kjent for alle, og inneholder flere av de opplysninger som transportøren skal dokumentere etter forskriftsforslaget.

NLF er også av den oppfatning at oppdragsgivere har et medvirkeransvar for å kontrollere at vilkårene for kabotasje er oppfylt, jf Yrkestransportlova § 41. I de tilfeller der den samme transportør benyttes regelmessig, slik at transportoppdraget anses som "løpende eller permanent virksomhet", må dette føre til straffeansvar for oppdragsgiver.

#### Regnskapsloven og skatteloven

Det er gitt opplysninger om at bruk av transportører som ikke har forretningssted i Norge, til utføring av transportoppdrag mellom steder i Norge, i mange tilfeller har et betydelig omfang. Etter NLFs oppfatning, vil dette innebære at det skal svares mva av det vederlag som transportøren mottar. Det er grunn til å frykte at også denne delen av transportoppdraget blir fakturert som "internasjonal transport". Omfanget av den nasjonale transporten kan i enkelte tilfeller også være så stort at det kan utløse skatteplikt i Norge.

Dette vil også være en aktuell problemstilling ved "kombinerte transporter" der man kan transportere gods fra havn, og ut til kunder innenfor en radius på 150 km.

NLF ber om at det vurderes å innføre en plikt for oppdragsgiver som benytter transportører i kabotasje til å føre et register over bruken av transportører som ikke har forretningssted i Norge, og være ansvarlig for rett betaling av skatter og avgifter.

#### Rundskriv – ansvar for oppdragsgiver

Det er av avgjørende betydning at et rundskriv eller en håndhevingsinstruks foreligger samtidig med at forskriften trer i kraft.

For at forskriften skal kunne ha noen effekt, er det også helt avgjørende at oppdragsgiver gjøres medansvarlig for brudd på kabotasjereglene. Det forutsettes at det i rundskriv og/eller håndhevingsinstruks gjøres oppmerksom på oppdragsgivers medansvar etter Yrkestransportlova § 41.

NLF er også av den oppfatning at dersom oppdragsgiver forstår eller burde forstått at transportøren utfører kabotasje i strid med reglene, bør i tillegg fortjeneste fra den ulovlige virksomheten inndras.

Med hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Olav Slaatsveen  
adm. direktør



Robert Aksnes  
juridisk dir./advokat