

Rundskriv

Politidirektoratet
Vegdirektoratet

Kopi til:
Landets fylkeskommuner

Nr.
N-2/2009

Vår ref
09/345- ALJ

Dato
15.10.2009

Kabotasje - retningslinjer og kontroll

Bakgrunn:

I forbindelse med utviklingen i markedet for internasjonal godstransport, har det den senere tid vært fokusert på spørsmål knyttet til utførsel av kabotasje. Blant annet har Norges Lastebileier-Forbund (NLF) i brev av 13.07.2009 tatt opp spørsmålet om en strengere praktisering av kabotasjeregulverket med departementet. NLF viser til at det er nødvendig med strengere retningslinjer for å gjøre det enklere å utføre effektiv kontroll av kabotasje for å sikre en fremtidig norsk vegtransportnæring.

Med kabotasje menes transport på vei mot vederlag i et annet land enn der transportøren er hjemhørende, uten at vedkommende har forretningssted eller annen etablert virksomhet der.

Gjeldende rett:

I henhold til yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45 § 10 (3) kan den som ikke har forretningssted i Norge ikke utføre transport av personer eller 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. § 2 andre og

tredje ledd i forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje.

Det følger av artikkel 1 nr. 1 at transportører som har fellesskapstillatelse skal ha rett til midlertidig å utføre kabotasje i en annen medlemsstat. Hva som ligger i begrepet midlertidig kabotasje har vært tolket ulikt i de ulike EØS-statene. EU-kommisjonen har antydnet en periode på 1- 2 måneder vil være det maksimale et kjøretøy kan utføre kabotasje før det må forlate landet.

I Norge er tolkingen av dette at tidsaspektet alene vil ikke være avgjørende i vurderingen av om kabotasjetransporten er lovlig. For det første er det et vilkår for at kabotasje skal være lovlig at den utføres i forbindelse med en internasjonal transport, dvs. at transportøren må ha en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre kabotasje i Norge. For det andre må kabotasje ikke utføres systematisk eller kontinuerlig. Dette innebærer at kabotasjetransporten skal ha en tilfeldig karakter og at den ikke skal utføres regelmessig, jf. departementets brev av 30.04.2009.

Kommende regler på området:

I forbindelse med en revisjon av EØS-regelverket for markeds- og yrkesadgang innen vegtransport, har Rådet i EU vedtatt felles regler for adgang til markedet for internasjonal godstransport på veg, se 2007/0099/COD. Dette er en del av den såkalte "vegpakken" som omfatter tre forordninger på området.

Som følge av den uklarheten som til nå har ligget i begrepet "midlertidig kabotasje", har man i forslaget til ny forordning om markedsadgang for godstransport på veg satt opp klarere regler for når kabotasje er tillatt. Etter forslaget skal transportører som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i et EØS-land kunne utføre kabotasje der på følgende vilkår (jf. artikkel 8 i forslaget):

- Kabotasjen må utføres med samme kjøretøy som ble brukt for den internasjonale transporten inn i landet
- Det kan utføres maksimalt 3 kabotasjeturer etter den internasjonale transporten inn i landet
- Lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert.

Flere EØS-land, blant annet Finland, Belgia og Italia har allerede lagt til grunn praktisering av adgangen til kabotasje som skissert i forslaget til forordning (eller praktiseringer som ligger nært opp til reglene i forslaget).

Ny tolking av gjeldende regelverk i Norge:

Samferdselsdepartementet vil fra 1. november 2009 legge til grunn en tolking av begrepet midlertidig kabotasje, jf. artikkel 1 i rådsforordning nr. 3118/93, som

samsvarer med forslaget til nytt regelverk som beskrevet over. Kabotasje vil etter denne dato kunne utføres på følgende vilkår:

Transportører som har fellesskapstillatelse, og som har hatt med og levert internasjonal last i Norge, kan utføre midlertidig kabotasje i Norge. I begrensningen "midlertidig" ligger at det kan utføres maksimalt 3 kabotasjeturer etter den internasjonale transporten inn i landet, og at lossing etter den siste kabotasjeturen skal finne sted innen 7 dager etter at den internasjonale lasten ble levert.

Bakgrunnen for den nye tolkingen er først og fremst behovet for klarere regler på området, noe som også vil gjøre kontroll med kabotasjevirkksomheten i Norge enklere. Det vises i denne sammenheng særlig til ønsket fra næringen om en slik praktisering av regelverket, samt at andre EØS-land legger opp til en slik ordning.

Kontroll:

Departementet ber om at kontrollmyndighetene er særlig oppmerksomme på kabotasje ved gjennomføring av kontroller.

Med hilsen

Arnfinn Øen e.f.

Anne-Lise Junge Jensen