Datum
2026-11-25

Version
01.00

Dnr/Beteckning
TSG 2026-10862

Väg och järnväg
Yrkestrafik

Kompletterande upplysningar gällande Transportstyrelsens tillämpning av reglerna om cabotagetransporter och kombinerade transporter

TS4306, v05.00, 2025-01-17

Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2026-11-25	Nytt dokument beslutad av enhetschef Anna Westerlund	Johanna Hadelöv

Innehåll

1 SYFTE 4

2 OMFATTNING 4

3 MÅLGRUPP 4

4 GODSTRANSPORTER PÅ VÄG MED START OCH SLUT I SVERIGE SOM ÄR UNDANTAGNA SVENSKT YRKESTRAFIKTILLSTÅND 4

4.1 Regler för kombinerade transporter 5
4.2 Regler för cabotagetransporter 5
4.3 Beräkning av cabotagetransporter 6
4.4 Beräkning av tidsperioder 6
4.5 Sanktionsavgifter 6

5 GODSTRANSPORTER SOM KAN LEDA TILL SANKTIONSAVGIFT 7

5.1 När överskrids villkoren enligt artikel 8? 7

6 TRANSPORTSTYRELSENS TOLKNINGAR 8

7 VAD SKA KONTROLLERAS AV TRANSPORTSTYRELSEN 10

8 NÄR SKA SANKTIONSAVGIFT INTE PÅFÖRAS 11

9 FÖRVALTNING 11

1 Syfte

Vägledningen i de kompletterande upplysningarna har ursprungligen tagits fram för att användas internt vid Transportstyrelsens ärendehandläggning. De beskriver hur Transportstyrelsen tillämpar reglerna om cabotagetransporter och kombinerade transporter. Vi publicerar de kompletterande upplysningarna för att personer och företag ska få tillgång till information om Transportstyrelsens tillämpning av dessa regler.

De kompletterande upplysningarna är inte bindande. Domstolar och andra myndigheter kan göra andra bedömningar.

Transportstyrelsen reviderar vägledningen och anpassar tillämpningen av reglerna om ny lagstiftning eller vägledande rättspraxis gör det nödvändigt.

2 Omfattning

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

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

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

3 Målgrupp

Vägledningen är främst avsedd för medarbetare på Transportstyrelsen som arbetar med frågor gällande cabotagetransporter och kombinerade transporter.

4 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.

4.1 Regler för kombinerade transporter

I och med det s.k. mobilitetspaketet och ändringarna i förordning (EG) nr 1072/2009[1] (nedan kallad godsförordningen) har medlemsstaterna fått 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.[2]

Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en del av transporten sker på järnväg, inre vattenvägar eller till havs och den inledande eller avslutande transportsträckan sker på väg. Bestämmelserna om kombinerade transporter finns i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter[3] (nedan kallad FIV), som införlivar kombidirektivet[4].

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

4.2 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, som innebär att när en cabotagetransport slutförts och motorfordonet lämnar Sverige infaller en period av minst fyra dagar innan motorfordonet får utföra en ny cabotagetransport i Sverige.

[1] 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
[2] Se 3 f § FIV
[3] Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)
[4] Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerade transporter av gods mellan medlemsstaterna

Artikel 8.3 reglerar bevismaterialet, dvs. vilka bevis som krävs för att visa att man har följt artikel 8.2. Samma krav på bevismaterial gäller för alla transporter som utförts av motorfordonet på Sveriges territorium inom den fyradagarsperiod som föregår den inkommande internationella godstransporten.

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

4.3 Beräkning av cabotagetransporter

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

En (1) cabotagetransport får inte innefatta annat än

1 ett lastningsställe och ett lossningsställe,
2 flera lastningsställen och ett lossningsställe, om lossningen sker hos den slutliga godsmottagare som finns angiven på fraktsedeln, eller
3 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.

4.4 Beräkning av tidsperioder

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.

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.

Om den sista dagen i en period uttryckt i dagar är en allmän helgdag, lördag eller söndag, upphör den perioden vid utgången av påföljande arbetsdags sista timme.

4.5 Sanktionsavgifter

Hanteringen av sanktionsavgifter vid överträdelse av villkoren för godstransporter i artikel 8 i godsförordningen återfinns i FIV. Om sanktionsavgift ska påföras ska polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta om förskott för sanktionsavgift. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska fordonet eller fordonståget hindras från att fortsätta färden enligt klampningslagen (2024:1089).

Har ett sådant färdförbud beslutats ska beslutet om förskott för avgiften underställas Transportstyrelsen som omedelbart ska pröva om förskottsbeslutet ska bestå. Efter att transportföretaget fått möjlighet att yttra sig, prövar Transportstyrelsen slutligt frågan om påförande av sanktionsavgift.

5 Godstransporter som kan leda till sanktionsavgift

De transporter som kan leda till sanktionsavgift är godstransporter som utförs i strid med artikel 8 i godsförordningen.

5.1 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 fullo avlastad 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 fullo 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 fullo 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 cabotagetransport, och

om motorfordonet har varit i Sverige under fyradagarsperioden som föregår den internationellt inkommande godstransporten, 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 cabotagetransporter

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

6 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 cabotagetransporter.
- För att få rätt att utföra cabotagetransporter ska hela lasten (allt gods) på den inkommande internationella godstransporten ha levererats.
- Den inkommande internationella godstransporten kan vara avslutad hos annan än den slutliga mottagaren av godset. Det krävs dock att bevismaterialet innehåller uppgifter om datum då godset levererades samt leveransort.
- Cabotagetransporter får påbörjas direkt efter att den sista lossningen av last för den inkommande internationella godstransporten ägt rum, dvs. även på lossningsdagen.
- Det är tillåtet att byta släpvagn efter den inkommande internationella godstransporten, eftersom det är motorfordonet som kvalificerar sig för efterföljande cabotagetransporter.
- Det är tillåtet att utföra en eller flera av de tre cabotagetransporterna samtidigt som en utgående internationell godstransport.
- Den inkommande internationella transporten måste vara en faktisk/verklig godstransport. Det ska vara en transport av gods 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 efterföljande cabotagetransporter.

- Om ett motorfordon utför en godstransport med avrese- och bestämmelseort inom Sverige är det fråga om en nationell transport. Det saknar betydelse att godset har start- eller slutdestination utom Sverige.
- 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 cabotagetransporter 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 till fullo har levererats.
- 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 cabotagetransporten ha genomförts innan utgången av påföljande vardags sista timme.

Beräkning av sjudagarsperioden för cabotagetransporter

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 cabotagetransporten måste ha genomförts inom sju dagar, dvs. senast klockan 23.59 den 8 januari.

Beräkning av tredagarsperioden för cabotagetransporter

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 cabotagetransporten måste ha genomförts inom tre dagar, dvs. senast klockan 23.59 den 4 januari.

Beräkning av karensperioden för cabotagetransporter

Exempel: Karensperioden ska börja räknas från klockan 00.00 dagen efter den sista lossningen av last på den sista cabotagetransporten. 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 cabotagetransport 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.

7 Vad ska kontrolleras av Transportstyrelsen

Utöver det som nämnts ovan avseende när villkoren i artikel 8 överskrids (se avsnitt 5) och en sanktionsavgift ska påföras, ska Transportstyrelsen också kontrollera följande:

Etablering i annan medlemsstat inom EU/EES

Vid cabotagetransporter och kombinerade transporter krävs att transportföretaget är etablerat i en annan medlemsstat inom EU/EES.

Om det finns anledning att anta att företaget kontinuerligt bedriver nationella transporter i Sverige utan svenskt yrkestrafiktillstånd bör frågan om olaga yrkesmässig trafik bedömas av Polismyndigheten. Om brott inte är aktuellt eller inte kan styrkas kan frågan om sanktionsavgift för otillåten cabotage prövas.

Gemenskapstillstånd

Vid cabotagetransporter och kombinerad transporter krävs att transportföretaget innehar ett gemenskapstillstånd.

Om det finns anledning att anta att företaget saknar gemenskapstillstånd bör frågan om olaga yrkesmässig trafik bedömas av Polismyndigheten. Om brott inte är aktuellt eller inte kan styrkas kan frågan om sanktionsavgift för otillåten cabotage prövas.

Det kan i sammanhanget nämnas att om gemenskapstillståndet inte har uppvisats vid kontrolltillfället kan sanktionsavgift beslutas även enligt 5 § FIV.

Förartillstånd

Om den förare som utför transporten är medborgare i tredje land gäller krav på förartillstånd. Detta innebär att om transporten utförs utan förartillstånd är det fråga om en otillåten cabotagetransport och sanktionsavgift för detta ska påföras enligt 5 a § FIV.

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 förartillstånd finns, men inte kan uppvisas vid kontrolltillfället kan sanktionsavgift beslutas för den överträdelsen enligt 5 § FIV.

8 När ska sanktionsavgift inte påföras

- Om företaget anses vara faktiskt och fast etablerat i Sverige.
- Om transportföretaget saknar gemenskapstillstånd.
- Om en transportör från Storbritannien utför en inrikestransport i Sverige enligt TCA-avtalet (Trade and Cooperation Agreement).

9 Förvaltning

Ansvarig för förvaltning av de kompletterande upplysningarna är enhet Yrkestrafik, sektion Vägkontroll.