

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Väg och järnväg
Enhet trafikföretag

Vägledning vid tillämpning av regulverken avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter



Datum
2018-10-01Version
04.00

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning
TSG 2016-2994**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 |

Innehåll

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | BAKGRUND | 4 |
| 2 | GODSTRANSPORTER PÅ VÄG MED START OCH SLUT I SVERIGE SOM ÄR UNDANTAGNA SVENSKT YRKESTRAFIKTILLSTÅND | 4 |
| 2.1 | Regler för cabotagetransporter | 4 |
| 2.2 | Regler för kombinerade transporter | 5 |
| 2.3 | Sanktionsavgifter | 6 |
| 3 | GODSTRANSPORTER SOM KAN LEDA TILL SANKTIONSAVGIFT | 6 |
| 3.1 | När överskrids villkoren för cabotagetransporter? | 6 |
| 3.2 | När överskrids villkoren för kombinerade transporter? | 7 |
| 3.3 | Transportstyrelsens tolkningar | 8 |
| 4 | VAD SKA KONTROLLERAS AV TRANSPORTSTYRELSEN | 11 |
| 5 | NÄR SKA SANKTIONSAVGIFT INTE PÅFÖRAS | 12 |

1 Bakgrund

Denna vägledning beskriver hur Transportstyrelsen tolkar regelverken om cabotagetransporter och kombinerade transporter. Andra myndigheter kan ha en avvikande åsikt och det är slutligen rättspraxis som avgör vilken tolkning som ska tillämpas. Överträdelser av cabotagereguleringen (se avsnitt 3) rapporteras av polis, bilinspektör på väg eller tulltjänsteman (kontrolltjänsteman på väg). Polismyndigheten eller Tullverket fattar ett inledande beslut om förskott på sanktionsavgift. Transportstyrelsen prövar om beslutet ska bestå eller inte.

Vägledningen redovisar den tolkning som ska tillämpas av Transportstyrelsen i samband med påförande av sanktionsavgift för det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (nedan kallad godsförordningen).

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

Cabotagetransporter och kombinerade transporter är godstransporter som får utföras av en utländsk transportör med gemenskapstillstånd inom Sveriges gränser utan ett svenskt yrkestrafiktillstånd.

2.1 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 8.3 reglerar bevismaterialet, dvs. vilka bevis som krävs för att visa att man har följt artikel 8.2.

2.2 Regler för kombinerade transporter

Kombinerade transporter definieras i 1 kap. 3 § YTF. Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en ”mellanliggande” del av transporten sker på järnväg eller med båt. Den sträcka som brukar järnväg eller båt ska vara minst 100 kilometer. Den inledande eller avslutande transporten på väg får ske:

- mellan den plats där godset lastas eller lossas och närmaste lämpliga järnvägsstation, eller
- inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningshamnen.

En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage.

Bestämmelsen om kombinerade transporter i YTF är uppbyggd på följande sätt:

- 1 kap. 3 § beskriver vilka transportföretag som har rätt att utföra kombinerade transporter. Vidare beskrivs vilka villkor som ska vara uppfyllda för en laglig transport.
- 3 kap. 3 § reglerar bevismaterialet, dvs. hur transportdokumenten ska vara utformade.
- 3 kap. 4 § reglerar att transportdokumenten ska finnas med i fordonet och visas upp på begäran av kontrolltjänsteman.

Bestämmelserna blir tillämpliga när ett utländskt transportföretag som innehar gemenskapstillstånd (och eventuellt förartillstånd) utför den inledande eller avslutande vägtransporten i Sverige.

Bestämmelserna om kombinerade transporter har ingen begränsning för hur många transporter som får utföras eller hur länge utländska förare eller fordon får finnas i Sverige.

En kombinerad transport är en del av en internationell transport. Eftersom godset inte passerat gränsen tillsammans med dragbilen ger den dock inte rätt att därefter utföra cabotagetransporter.

2.3 Sanktionsavgifter

Bestämmelser om sanktioner vid överträdelse av dessa godstransporter återfinns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Kontrolltjänsteman på väg ska besluta om förskott för sanktionsavgift. Om förskott inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska kontrolltjänsteman på väg besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

3 Godstransporter som kan leda till sanktionsavgift

De transporter som kan komma i fråga för sanktionsavgift är följande:

- Cabotagetransporter som inte utförs enligt artikel 8.
- Kombinerade transporter som överskrider villkoren i YTF. Godstransporten omfattas då av definitionen för cabotagetransport och därmed omfattas den av kraven i godsförordningen.¹

3.1 När överskrids villkoren för cabotagetransporter?

I samtliga fall

- Om en cabotagetransport påbörjas utan att föregås av en internationellt inkommande godstransport på väg som är till fullo avlastad.
- Om den internationellt inkommande godstransporten inte utförts med samma motorfordon som används vid cabotagetransporten.

¹ I skäl 16 i ingressen till godsförordningen står följande: De nationella körningar inom en värdmedlemsstat som inte utförs inom ramen för kombinerad transport i enlighet med direktiv 92/106/EEG omfattas av definitionen för cabotagetransport och bör därför också omfattas av kraven i denna förordning.

- Om transportdokumenten inte uppfyller kraven i artikel 8.3 i godsförordningen. (Om exempelvis namn, adress, leveransort, registreringsnummer saknas.)
- Om transportdokumenten inte kan uppvisas av transportföretaget. Förskott ska beslutas om inte transportdokumenten uppvisas inom rimlig tid i samband med vägkontrollen.

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 till fulla lastats av.

När den inkommande internationella godstransporten har skett till annan medlemsstat

- Om antalet cabotagetransporter 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 den andra medlemsstaten och där till fulla lastats av.

3.2 När överskrids villkoren för kombinerade transporter?

I samtliga fall

- Om transportdokument inte finns med i fordonet.
- Om transportdokumenten inte kan visas upp på begäran av bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman.
- Om transportdokumenten inte uppfyller kraven i artikel 6 i rådets förordning nr 11, av den 27 juni 1960². (Om exempelvis namn,

² Rådets förordning nr 11 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen

adress, godsslag, vikt, lossningsplats saknas.) Detta gäller inte kravet på stämpel i YTF då det för närvarande inte finns någon behörig myndighet som utför denna stämpling i Sverige.

- Om godset inte transporteras på någon av de lastbärare som anges i 1 kap. 3 § YTF (lastbil, släpvagn, påhängsvagn, växelflak eller container).

Vid sjötransport

- Om den mellanliggande sträckan sker med sjötransport och den sträckan understiger 100 km.
- Om den inledande eller avslutande landtransporten överstiger en radie av 150 km från lastnings- eller lossningshamnen.

Vid järnvägstransport

- Om den mellanliggande sträckan sker med tåg och den sträckan understiger 100 km.
- Om den inledande eller avslutande landtransporten inte sker till närmast lämpliga järnvägsstation. Denna bedömning görs initialt av kontrolltjänstemannen på väg som beslutar om förskott på sanktionsavgift. (se även 3.3 Transportstyrelsens tolkningar och begreppet närmast lämplig)

Vad händer om godset har transporterats med både järnväg och sjötransport?

- Om godset kommer på tåg/vagn med järnvägsfärja ska avståndsbegränsningen på väg för den avslutande landtransporten gälla utifrån att godset har kommit med tåg.
- I övrigt ska det transportslag som sker i anslutning till landtransporten vara det som bestämmer landtransportens tillåtna längd.

3.3 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. Det är tillåtet att byta släpvagn efter den inkommande internationella godstransporten, eftersom det är dragfordonet som kvalificerar sig för efterföljande cabotagetransporter.

- För att få rätt att utföra cabotagetransporter ska den sista lossningen av last för den inkommande internationella godstransporten ha ägt rum.
- Den inkommande internationella godstransporten ska vara avslutad hos mottagaren som är angiven på den internationella fraktsedeln.
- Varje internationellt inkommande godstransport kvalificerar för tre cabotagetransporter i värdmedlemsstaten i sju dagar. Om dragbilen lämnar värdmedlemsstaten innan tre cabotagetransporter är utförda (inom sjudagarsperioden) är rätten till cabotagetransporter i samband med den inkommande internationella godstransporten förbrukad.
- Beräkning av antalet cabotagetransporter.
 - Huvudregeln är att en fraktsedel räknas som en (1) cabotagetransport. En (1) cabotagetransport är en transport av gods från avsändare till mottagare som framgår av frakthandlingen.
 - En (1) cabotagetransport kan innefatta flera lastningsställen och ett lossningsställe. Mottagaren ska vara den slutliga godsmottagaren och finnas angiven på fraktsedeln.
 - En (1) cabotagetransport kan innefatta ett lastningsställe och flera lossningsställen. Avsändaren ska vara den ursprungliga godsavsändaren och finnas angiven på fraktsedeln.
 - Flera cabotagetransporter kan utföras vid ett och samma tillfälle med samma fordonskombination. Det är alltså tillåtet att fordonskombinationen är lastad med gods från maximalt tre olika avsändare till tre olika mottagare.
 - 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.

- 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 polis beslutat om hindrande av fortsatt färd även på någon annan grund.

- Vad innebär begreppet ”närmast lämplig” vid kombinerade transporter där den mellanliggande sträckan sker på järnväg?

När den mellanliggande transporten sker med båt har den inledande eller avslutande vägsträckan begränsats till 150 km fågelvägen. Av den anledningen (och de inledande skälen i direktiv 92/106/EEG) är Transportstyrelsens uppfattning att det som huvudregel inte heller ska vara tillåtet att utföra vägtransportdelen i kombination med järnväg om vägsträckan är längre än 150 km fågelvägen. Det gäller dock inte om det saknas en järnvägsstation som har utrustning att hantera godset inom detta avstånd.

Det kan framföras synnerliga skäl - som inte avser terminalens utrustning och geografiska avstånd - för att en annan terminal ska betraktas som närmast lämplig. Exempel på omständigheter som kan utgöra synnerliga skäl är en terminals starkt begränsade öppettider eller starkt begränsade kapacitet.

Som transportör eller uppdragsgivare till en kombinerad transport med en vägsträcka som överstiger 150 km (i kombination med järnväg) ska för kontrolltjänstemannen på väg visas varför en terminal som ligger längre bort är närmast lämplig. Vid kontrollen kan det finnas anledning för kontrolltjänstemannen att ha kontakt med företrädare för transportföretaget.

Om det finns synnerliga skäl enligt ovan ska inte sanktionsavgift påföras.

4 Vad ska kontrolleras av Transportstyrelsen

Utöver det som nämnts ovan avseende när villkoren överskrids (se kapitel 3.1 - 3.3) 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 och innehar gemenskapstillstånd.

Sanktionsavgift ska inte påföras om det vid kontrolltillfället finns *tydliga tecken* på att företaget kontinuerligt bedriver nationella transporter i Sverige och därför borde ha verksamheten registrerad här.

Bedömningen av eventuell etablering görs initialt av kontrollanten på väg. Skulle det däremot i Transportstyrelsens slutliga utredning framkomma uppgifter som visar att företaget är etablerat i Sverige återsänds ärendet till kontrollmyndigheten.

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 polismans förskottsbeslut för sanktionsavgift ska bestå. Visar det sig i Transportstyrelsens fortsatta utredning att transportföretaget saknar ett gemenskapstillstånd ska ärendet återlämnas till Polismyndigheten för upprättande av rapport av olaga yrkesmässig trafik.

Förartillstånd

Om den förare som utför transporten har medborgarskap i tredje land gäller krav på förartillstånd. Detta innebär att om transporten utförs utan förartillstånd, dvs. där transportföretaget innehar ett gemenskapstillstånd men saknar förartillstånd, ska sanktionsavgift påföras transportföretaget.

Det som ska bedömas vid påförande av sanktionsavgift är om föraren saknar förartillstånd. Om det vid kontrollen är troligt/sannolikt att företaget har fått

och lämnat över ett förartillstånd till föraren ska däremot inte sanktionsavgift påföras transportföretaget. Har föraren tappat bort sitt förartillstånd ska inte företaget sanktioneras för förarens misstag.

5 När ska sanktionsavgift inte påföras

- Om företaget anses vara faktiskt och fast etablerat i Sverige enligt bedömning som görs av Polismyndigheten/Tullverket och Åklagarmyndigheten och Transportstyrelsen i sin senare utredning.
- Om transportföretaget saknar gemenskapstillstånd.
- Transportföretag som inte kan få ett gemenskapstillstånd, exempelvis transportföretag från tredje land.
- Om föraren inte kan visa upp sitt förartillstånd, men transportföretaget innehar ett sådant.
- Om det finns synnerliga skäl enligt avsnitt 3.3 punkt 7 ska inte sanktionsavgift påföras.

Beslut i detta ärende har fattats av tf enhetschef Markus Edsbagge. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionscheferna Anna Westerlund och Nicklas Fryksten, juristerna Jenny Granqvist och P-G Persson, samt utredarna Jonas Lindvall och Mattias Andersson, den senare föredragande.

Markus Edsbagge
Tf Enhetschef trafikföretag