

Kilder:

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel
- Godskørselsloven
- Lov om udstationering af lønmodtagere
- Bekendtgørelse om udførelse af cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport
- Færdselsstyrelsens vejledning på cabotage
- https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en

**Ændringer i denne version kontra version 6.0 er markeret med rød skriftfarve.*

Indholdsfortegnelse

1. Hvad er cabotagekørsel.....	2
2. Hvem gælder cabotagereglerne for	2
3. Hvad betragtes som én cabotagekørsel.....	2
3.1 Flere læsesteder eller flere lossesteder	3
3.2 Tomme containere, tomme sættevogne og returemballage	4
4. Reglerne for cabotagekørsel	5
4.1 Beregning af 7- og 3-dages periode.....	6
4.2 Karensperiode	6
4.3 Kan der udføres flere cabotageture på samme tid?.....	9
5. Særlige krav til den internationale transport.....	10
5.1 Hvis modtager ønsker godset omdirigeret til en anden adresse.....	10
5.2 Hvordan kan internationalt gods og cabotagegods kombineres?	10
6. Dokumentationskrav.....	11
7. Sanktioner i tilfælde af overtrædelse af cabotagereglerne	12
8. Kombinerede godstransporter.....	13
9. Krav til registrering, løn og dokumentation	13
10. Hvordan påvirker cabotagereglerne fx CMR-loven?.....	14

1. Hvad er cabotagekørsel

Cabotagekørsel er defineret som national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med forordningen. Cabotagekørsel kan kun udføres i tilknytning til en international transport.

Den internationale transport, der går forud for cabotagekørslen, skal have en sådan karakter, at den ikke primært har til formål at give mulighed for at anvende cabotagereglerne.

2. Hvem gælder cabotagereglerne for

Cabotagereglerne er gældende for det specifikke køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøjet heri.

Der gælder ingen restriktioner for adgang til cabotagekørsel for virksomheder, der udfører kørsel med egne varer (firmakørsel).

Transportvirksomheder, der i etableringsmedlemsstaten har ret til at udføre godskørsel for fremmed regning med varebiler, dvs. motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 3,5 tons, kan udføre cabotagekørsel på samme betingelser, som er gældende for lastbiler.

Cabotagereglerne finder ligeledes anvendelse på køretøjer med en samlet totalvægt på over 2,5 tons.

Transportvirksomheder fra følgende EU- og EØS-lande har ret til at udføre cabotagekørsel i Danmark: Belgien, Bulgarien, Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn samt Østrig.

3. Hvad betragtes som én cabotagekørsel

En cabotagekørsel defineres som en national transport af en forsendelse fra læsning af godset til losning hos den modtager, som står anført i fragtbrevet. En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læssteder eller af flere lossesteder.

Cabotagekørslen skal starte umiddelbart efter afslutning af den indgående internationale transport.

Eksempel:

- *Bil 1 afslutter en international tur i Padborg og kører herefter tom til Kolding hvor der læsses gods, som skal køres til Herning. Der er tale om cabotage fra den internationale tur afsluttes i Padborg, men der er først kørt én cabotagetur ved losning i Herning.*

Cabotage er tilknyttet bilen, og ikke fragtaftalen, eksempelvis:

- *Bil 1 kører fra Aalborg og mod den dansk-tyske grænse. Chaufføren har primært gods med, der skal losses i Hamborg, men også en palle gods som skal losses på en terminal i Padborg. I Padborg kommer bil 2 og samler godset op og kører det til slutdestination i Rotterdam. Fordi bil 1 har pallen med fra Aalborg til Padborg er denne tur en cabotagetur, også selvom godset skal ud af landet. For at undgå cabotage skal bil 2 hente pallen i Aalborg i stedet for i Padborg. Derfor er det vigtigt at have styr på dokumentationen, så hver bil har dokumentation for sine respektive læsse- og lossesteder samt hvilket gods der læsses og losses.*

3.1 Flere læssesteder eller flere lossesteder

En cabotagekørsel kan i Danmark bestå af enten flere læssesteder eller af flere lossesteder.

Eksempel med flere læssesteder

Ordregiver indgår aftale med vognmanden om, at der skal afhentes gods i Tarm, Taulov og Thisted med levering til ordregiverens lager i Fredericia. Denne kørsel er én tur.

Eksempel med flere lossesteder

Gods til 7 forskellige modtagere med forskellige adresser læsses på en trailer ved en omlæsningscentral i Vejle. Der er oprettet 7 fragtbreve fra Vejle til hhv. Aarhus, Randers, Hobro, Støvring, Svendstrup, Aalborg og Frederikshavn. Godset køres herefter til disse byer og aflæsses. Her er der tale om én tur. Dokumentationen for cabotagekørslen behøver ikke fremgå af ét dokument, men det er vigtigt at huske dokumentationen.

Følgende er ikke tilladt – flere læssesteder og flere lossesteder

En ordregiver anmoder vognmanden om at hente gods i Støvring, Løgstør og Skive for derefter at levere det i Aarhus, Skanderborg og Padborg. Der er flere læssesteder og flere lossesteder for samme transportopgave. Også selvom transporten kan ses på en måde, så der er tale om 2 eller 3 cabotageturer på samme tid, er det ifølge de danske myndigheder ikke muligt, da der er tale om flere læssesteder og lossesteder, som ikke er lovligt.

Andre landes regler

Vær opmærksom på, at ovenstående er den danske fortolkning af cabotagereglerne vedrørende flere læssesteder og/eller flere lossesteder. Der er på tværs af EU flere forskellige fortolkninger af hvorvidt der må være flere læsse- og/eller lossesteder under én cabotagetur.

Finland: Den danske måde at tolke reglerne på findes ligeledes i Finland.

Holland: I Holland må én cabotagetur indeholde flere læsse- og lossesteder.

Belgien, Tyskland og Polen: I Belgien, Tyskland og Polen må én cabotagekørsel indeholde flere læsse- og lossesteder, så længe cabotagekørslen er baseret på en enkelt fragtaftale. Sverige: I Sverige må én cabotagetur som udgangspunkt indeholde ét læssted og ét lossested. Dog kan en cabotagetransport godt bestå af flere læssteder og ét lossested, såfremt losningen sker hos den modtager, der står angivet på fragtbrevet – eller cabotagetransporten kan bestå af ét læssted og flere lossesteder, såfremt læsningen sker hos den afsender, der står angivet på fragtbrevet¹.

3.2 Tomme containere, tomme sættevogne og returemballage

Der er forskel på fortolkningen af "tomkørsel" internationalt og i Danmark.²

I Danmark gælder følgende fortolkning:

Udenlandske transportvirksomheders transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende), der transporteres i Danmark i henhold til en transportaftale og som er hovedgenstand for fragtaftalen og/eller betaling, anses for transport af varer, og tæller således som cabotage.

Udenlandske transportvirksomheders transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage (paller, blomsterbure og lignende), der udgør en integreret del af en fragtaftale og/eller foregår i tilknytning til en foregående eller efterfølgende cabotagekørsel, anses ikke for transport af varer, og tæller således ikke som cabotage. Dog skal det kunne dokumenteres via fragtbrevet, at transporten af den tomme container, tomme sættevogn eller returemballage foregår i tilknytning til transporten af reelle varer, og ikke selv fungerer som hovedgenstand for fragtaftalen og dermed er cabotagekørsel³.

Eksempel - returpaller:

Hvis der transporteres 50 paller med varer, mellem to punkter i Danmark, kan der efter aflæsning og ved aflæsningsdestinationen, umiddelbart herefter pålæsses 50 returpaller på samme køretøj, med henblik på aflæsning ved et tredje punkt i Danmark. Transporten mellem de tre punkter, anses for at udgøre én cabotagekørsel. Dokumentationen skal fremgå klart af det fragtdokument, der følger de 50 paller med varer.

¹ [vagledning-vid-tillampning-av-regelverken-avseende-cabotagettransporter-och-kombinerade-transporter-8.0t.pdf](#)

² Danske Speditører har fortsat dialog med Færdselsstyrelsen omkring tolkningen af kørsel med tomme trailere/sættevogne, containere og emballage, fx returpaller, da vi ikke er enige i fortolkningen. Denne vejledning siger hvordan reglerne er nu, og dermed hvordan Færdselsstyrelsen tolker reglerne på nuværende tidspunkt.

³ Særligt den sidste del vedrørende kravet til dokumentering via fragtbrevet har vi en dialog med Færdselsstyrelsen omkring, da det ikke bør være nødvendigt at dokumentere det via fragtbrevet.

Eksempel – tom trailer mellem cabotageure:

Kørsel med tom trailer er ligeledes muligt mellem to cabotageure, og tæller ikke i sig selv som én tur, eksempelvis som i nedenstående eksempel:

Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
I Esbjerg pålæsses møbler, hvor halvdelen fragtes til Odense	Første del af 1. cabotagekørsel
Køretøjet fragter sidste halvdel af møblerne til København	1. Cabotagekørsel afsluttes
Køretøjet kører uden last fra København - Nyborg	Tomkørsel
I Nyborg pålæsses sportstøj, hvor 1/3 fragtes til Svendborg	Første del af 2. cabotagekørsel
Køretøjet fragter næste 1/3 af sportstøjet til Fredericia	Anden del af 2. cabotagekørsel
Køretøjet fragter sidste 1/3 af sportstøjet til Kolding	2. Cabotagekørsel afsluttes
I Kolding pålæsses halvdelen af vognen med kød	Første del af 3. cabotagekørsel
I Esbjerg pålæsses sidste halvdelen af vognen med vin	Anden del af 3. cabotagekørsel
I Padborg aflæsses både kød og vin ved samme modtager	3. Cabotagekørsel afsluttes

Ved internationale transporter til Danmark gælder følgende:

Det bemærkes at transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage i forbindelse med en international transport til Danmark ikke anses for at være cabotagekørsel. Hvis der f.eks. udføres transport af en container med varer fra Tyskland til Danmark, vil den tomme container efter aflæsning af varerne kunne køres til bestemmelsesstedet efter fragtaftalen.

4. Reglerne for cabotagekørsel

Cabotagekørsel kan kun udføres i tilslutning til en internationale transport.

- I tilslutning til en indgående international transport må der udføres op til 3 cabotageure inden for 7 dage efter, at alt gods, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Køretøjet kan udføre nogle eller alle 3 cabotageure i samme medlemsstat, hvor den internationale transport er afsluttet.
- Såfremt der køres ind i Danmark uden last i tilslutning til en international transport, der er afsluttet i en anden medlemsstat, må der med køretøjet udføres 1 cabotagekørsel inden for 3 dage efter indreisen i Danmark. Denne cabotagekørsel skal ligeledes være afsluttet senest på 3. dagen efter, at det gods, der blev transporteret af det pågældende køretøj ved den internationale transport, er leveret. Dette gælder, uanset i hvilket land den internationale transport er afsluttet.

- Den indgående internationale transport og cabotagekørslerne skal foretages med det samme køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøjet heri.

Reglerne for cabotagekørsel finder også anvendelse på vejdelen af kombineret transporter.

Men kun i de lande, som aktiv har valgt at skærpe kravet til vejdelen af kombineret transporter.

Vi er bekendt med, at cabotagereglerne i følgende lande finder anvendelse på vejdelen af kombineret transport:

- Danmark, Sverige, Finland og Holland

4.1 Beregning af 7- og 3-dages periode

7- og 3-dages perioden beregnes således:

Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at den sidste losning af godset, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er foretaget.

Det vil sige, hvis en international transport afsluttes ved losning af det sidste gods i Odense mandag kl. 15.00, så er det muligt at starte første cabotagetur op herefter, men selve beregningen af perioden (enten 7 eller 3 dage) begynder først at tælle fra kl. 00.00 natten til tirsdag.

Tirsdag vil derfor være dag nr. 1 i perioden, og den sidste losning skal være afsluttet senest kl. 23.59 på den 7. eller 3. dag, det vil sige enten om mandagen (7 dage) eller om torsdagen (3 dage).

Såfremt den sidste dag i perioden er en lørdag, søndag eller helligdag forlænges perioden. I disse tilfælde udløber perioden den førstkommande hverdag kl. 23.59⁴.

4.2 Karensperiode

Efter afslutning af sin sidste cabotagekørsel i en medlemsstat, har køretøjet ikke mulighed for at udføre cabotagekørsel i samme medlemsstat i fire dage⁵.

⁴ Se eksempler på beregning af perioden, når perioden udløber en lørdag, søndag eller helligdag, i afsnit 4.2 Karensperiode.

⁵ Forordning 2020/1055, ændring af forordning 1072/2009 art. 8, stk. 2a

Der er ikke krav om, at køretøjet skal returnere til hjemlandet, eller at køretøjet skal forlade landet.

I karensperioden er det muligt at udføre både internationale transporter til/fra den medlemsstat hvor cabotaget transporten har fundet sted, og dermed den medlemsstat hvor bilen nu har karensperiode. Det er også muligt at udføre cabotagetransporter i andre medlemsstater, fx i Sverige og Norge imens der i Danmark er karensperiode.

Hvordan skal karensperioden beregnes?

Selve beregningen af karensperioden på fire dage foretages på samme måde som princippet om 3 ture på 7 dage, og 1 tur på 3 dage, det vil sige, efter den sidste losning har fundet sted begynder karensperioden at tælle fra kl. 00.00 dagen efter. Foretages den sidste losning eksempelvis kl. 16.00 på dag 1, så tæller karensperioden fra kl. 00.00 på dag 2. Herved bliver dag 2, 3, 4 og 5 karensperioden, og igen på dag 6 kan der foretages cabotage igen i den respektive medlemsstat.

Såfremt karensperioden ender på en lørdag, søndag eller en helligdag, så udløber perioden i stedet den næstkommende hverdag⁶.

Såfremt der i løbet af en karensperiode er en lørdag, søndag eller helligdag, vil karensperioden blive forlænget, således at karensperioden som minimum indeholder 2 hverdage.

Se eksempler på beregning af karensperiode i billedet nedenfor.

C = Cabotage

X = Karensperiode

H = Helligdag

Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Man2	Tir3	Ons4	Tor5	Fre6
C	X	X	X	X	C						
	C	X	X	X	X	X	X	C			
		C	X	X	X	X	X	C			
		C	H	X	X	X	X	C			
			C	X	X	X	X	C			
			C	H	X	X	X	X	C		
				C	X	X	X	X	C		
					C	X	X	H	X	X	C
						C	X	X	X	X	C
							C	X	X	X	X
								C	X	X	C

⁶ Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1182/71 af 3. juni 1971 om fastsættelse af regler om tidsfrister, datoer og tidspunkter.

Hvornår kan en karensperiode udløses?

Karensperioden kan udløses ved, at den sidste cabotagetur afsluttes, det vil sige den 3. eller den 1. tur, afhængigt af om der køres ind i landet med eller uden gods.

Karensperioden kan også udløses ved, at cabotagekørsel i Danmark afsluttes, og der herefter udføres en international transport med opstart i Danmark, eller enhver anden transporttype udenfor Danmark. Det gælder uanset om der i Danmark er udført alle de mulige antal cabotagetur.

Eksempler på karensperiode

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar	Køretøjet aflæsser frugt i Padborg	Afslutning af international transport til Danmark
Samme dag	Køretøjet fragter ost fra Padborg - Esbjerg	Første cabotagekørsel
Samme dag	Køretøjet fragter kød fra Esbjerg – Malmø (SE)	International transport
Mandag den 1. januar/tirsdag den 2. januar	Karensperiode begynder natten mellem mandag og tirsdag kl. 00:00.	Karensperiode i Danmark begynder
Tirsdag den 2. januar – lørdag den 6. januar	Karens periode udløber fredag kl 23:59 og cabotagekørsel er tilladt igen fra lørdag den 6. januar efter kl. 00:00	Karensperiode ophører

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Fredag den 1. marts	Køretøjet aflæsser frugt i Esbjerg	Afslutning af international transport til Danmark
Lørdag den 2. marts	Frugt af møbler fra Esbjerg til Aarhus	Første cabotagekørsel
Søndag den 3. marts	Frugt af byggevarer fra Horsens til Odense	Anden cabotagekørsel
Mandag den 4. marts	Frugt af sportstøj fra Slagelse til Kolding	Tredje cabotagekørsel
Mandag den 4. marts/tirsdag den 5. marts	Køretøj forlader Danmark efter endt cabotagekørsel. Karensperiode begynder natten mellem mandag og tirsdag kl. 00:00	Karensperiode begynder
Fredag den 8. marts	Samme lastbil fragter frugt fra Hamborg til Esbjerg	International transport
Fredag den 8. marts/lørdag den 9. marts	Karensperiode udløber fredag kl 23:59 og cabotagekørsel er tilladt lørdag efter kl. 00:00	Karensperiode udløber
Lørdag den 9. marts	Frugt af møbler fra Esbjerg til Aarhus	Cabotagekørsel

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Lørdag den 22. februar	I Esbjerg pålæsses møbler som fragtes til Odense	1. Cabotagekørsel i Danmark
Samme dag	Køretøjet kører (uden last) til Malmø (SE) hvor frugt pålæsses, fragtes til Stockholm	1. Cabotagekørsel i Sverige
Lørdag den 22. februar – Søndag den 23. februar	Karensperiode begynder natten mellem lørdag og søndag kl. 00:00	Karensperiode i Danmark
Mandag den 24. februar	I Stockholm pålæsses ost, som fragtes til Oslo (NO)	International transport
Tirsdag den 25. februar	Køretøjet kører fra Oslo (uden last) til Esbjerg (DK). Her afholdes hvil	Tomkørsel og hvil
Onsdag den 26. februar	Hvil fortsætter. Køretøjet er underlagt karensperioden, som ophører kl. 23:59	Hvil
Torsdag den 27. februar	Kød pålæsses i Esbjerg (kl. 00:01), fragtes til og aflæsses i Odense	2. Cabotagekørsel i Danmark, efter endt karensperiode

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Lørdag den 22. februar	I Esbjerg aflæsses møbler, som afslutter den internationale transport	International transport
Samme dag	I Esbjerg pålæsses ost som fragtes til Odense	Første cabotagekørsel
Søndag den 23. februar	I Odense pålæsses frugt som fragtes til Padborg	Anden cabotagekørsel
Mandag den 24. februar	I Padborg pålæsses kød som fragtes til Ribe	Tredje cabotagekørsel
Tirsdag den 25. februar	Karensperiode begynder natten mellem mandag og tirsdag kl 00:00	Karensperiode begynder
Tirsdag den 25. februar - fredag den 28. februar	Køretøjet er underlagt karensperiode som ophører fredag den 28. februar kl 23:59	Karensperiode ophører

4.3 Kan der udføres flere cabotageture på samme tid?

Lovgivningen siger ikke noget om dette forhold. Det bestemmes dog, at cabotageture skal ske i tilknytning til en international transport.

Skal der udføres flere cabotageture samtidig (dog max. tre ture) kan følgende eksempel beskrive forholdene:

Tre paller norditaliensk bitterlikør hentes hos ordregiver 1 i Taastrup, 10 paller grillkul hentes hos ordregiver 2 i Brøndby og 15 paller konserves hentes i Greve. Lastbilen afleverer herefter ordregiver 1s gods i Kolding, ordregivers 2s gods i Aarhus og ordregiver

3s gods i Nr. Sundby.

Forklaring: Eksemplet kan opfattes sådan, at der er tale om tre individuelle transportopgaver, der udføres på hhv. samme tid/i tilknytning til hinanden. Det er dog Færdselsstyrelsens opfattelse, at der er tale om én tur med flere læsse- og lossesteder. Dette tillades ikke i Danmark efter Færdselsstyrelsens opfattelse. Det er dermed heller ikke tilladt at udføre flere cabotageture på én gang som antaget i eksemplet.

5. Særlige krav til den internationale transport

Den internationale transport er en forudsætning for, at der må udføres cabotagekørsel.

Transport af tomme containere og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende) ind i Danmark giver ikke adgang til lovligt at udføre cabotagekørsel, hvis der ved transporten af de tomme containere og returemballage ikke er tale om en reel transport, jf. § 18 i bekendtgørelsen om godskørsel.⁷

En international transport giver således ikke adgang til at udføre cabotagekørsel, hvis der ikke er tale om en reel transport. Det vil sige, at der skal være en transportaftale/købsaftale bag transporten, før der er tale om en reel transport.

Den internationale transport skal afsluttes inden cabotagekørsel kan påbegyndes. Såfremt den internationale transport har flere læsesteder, kan cabotagekørsel først påbegyndes efter sidste aflæsning⁸.

Den internationale transport skal have et leveringssted i Danmark, hvilket typisk fremgår af fragtbrevet. Den internationale transport afsluttes ved, at alt internationalt gods er leveret til modtager, der står anført i det fragtbrev, der bringer godset ind i Danmark.

Godset anses for leveret når modtageren nævnt i fragtbrevet har kvitteret for modtagelsen.

5.1 Hvis modtager ønsker godset omdirigeret til en anden adresse

Ønsker modtageren godset omdirigeret til en anden adresse, anbefales det at påtegne fragtbrevet, hvor godset så er aflæsset og transporten afsluttet. Modtageren på den nye adresse, fx speditørens omladningscentral, skal ligeledes kvittere for modtagelsen. Den internationale transport er hermed afsluttet og trækkeren/lastbilen vil nu kunne udføre en cabotagetur.

**Denne fremgangsmåde kan dog have betydning for parternes ansvar for godset i forhold til CMR-loven*

5.2 Hvordan kan internationalt gods og cabotagegods kombineres?

En vognmand afhenter først internationalt gods i fx Frederikshavn med slutdestination i Milano. Senere på turen henter vognmanden gods i Aarhus med levering i Padborg. Det

⁷ Bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel.

⁸ EU-Forordning 1072/2009, artikel 8, stk. 2

internationale gods og det nationale cabotagegods står ved siden af hinanden på lastbilen. Er dette tilladt?

Der er tale om opstart af en transportopgave, der går ud af Danmark – det internationale gods. En international tur. Det gods, der hentes i Aarhus og køres til Padborg er en cabotagetur. Dette setup er lovligt i henhold til cabotagereglerne. Det er ikke afgørende om det internationale gods fra Danmark læsses først eller om det nationale cabotagegods læsses først. Det afgørende er, om den pågældende trækker med chauffør mv. er kørt ind i Danmark med det formål at afslutte en international transport, at denne transport de facto er afsluttet, og at de øvrige bestemmelser i cabotagereglerne er overholdt (3/7-dagsreglen mv.).

6. Dokumentationskrav

I køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons, skal medbringes en bekræftet kopi af virksomhedens fællesskabstilladelse.

Derudover skal der foreligge dokumentation for den internationale transport, uanset hvilken medlemsstat denne er afsluttet i, samt dokumentation for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført i Danmark. Kravet om dokumentation gælder også ved kørsel med tomme sættevogne, tomme containere og returemballage i Danmark. Denne dokumentation skal kunne forevises indenfor kort tid, så det ikke forsinker vejsidekontrollen.

Dokumentationen skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende, jf. § 17 i bekendtgørelsen om godskørsel.⁷ Dette betyder i praksis, at dokumentationen skal kunne forevises inden for rimelig tid efter standsningen af køretøjet. Elektronisk fremsendelse af dokumentation til bilen inden for ganske kort tid accepteres. Fremskaffelse af dokumentationen må dog ikke medføre en væsentlig forsinkelse af politiets kontrol. Det er dog under vejsidekontrollen muligt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller anden person, for fremsendelse af bevis inden afslutning af vejkontrollen.

Dokumentationen skal ikke nødvendigvis fremgå af ét dokument, men skal omfatte følgende oplysninger om hver transport:

- a) afsenderens navn, adresse og underskrift.⁹
- b) transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift.⁹
- c) modtagerens navn og adresse samt – efter varerne er leveret – modtagerens underskrift og datoen for leveringen.

⁹ Afsender og transportvirksomhedens underskrifter kan trykkes eller erstattes af stempler.

- d) sted og dato for overtagelsen af varerne samt det sted, hvor varerne skal leveres.
- e) den almindelige benyttede betegnelse for varerne og emballeringsmetoden samt, hvis der er tale om farligt gods, en alment anerkendt beskrivelse af varerne samt antallet af pakker og særlig mærkning og særlige numre på pakkerne.¹⁰
- f) varernes bruttovægt eller mængden af varer udtrykt på anden vis.
- g) motorkøretøjets og påhængskøretøjets nummerplade.

Dokumentationen kan være et CMR-fragtbrev eller et andet fragtdokument, for så vidt det indeholder de påkrævede oplysninger. Dokumentationen kan også være i elektronisk form, fx e-CMR.

Der må ikke kræves yderligere dokumentation for så vidt angår den internationale transport og de udførte cabotagekørsler.

Dette betyder dog ikke, at der ikke kan bruges anden dokumentation, som kræves ifølge transportlovgivningen, til at fastslå, om cabotagekørslen er blevet udført efter reglerne. Dette kan eksempelvis være data fra kontrolapparater, der bruges i forbindelse med køre- og hvile-tidsbestemmelserne, eller vejafgiftbenyttelsesdata for betalt vejafgift.

Data fra takografen

Chaufføren skal kunne fremvise data fra takografen og nationalitetsmærke for de medlemsstater, hvor chaufføren har opholdt sig, under de udførte internationale transporter samt cabotagekørsler¹¹.

7. Sanktioner i tilfælde af overtrædelse af cabotagereglerne

Overtrædelse af reglerne om cabotagekørsel er i Danmark strafbart i medfør af § 17, stk. 1, nr. 3, i lov om godskørsel.

Bøder for overtrædelse af cabotagereglerne er som udgangspunkt på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser (f.eks. manglende oplysninger om betegnelse for varerne), på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser (f.eks. manglende dokumentation for den internationale transport) og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser (f.eks. ulovlig cabotagekørsel).

Der kan ske en fordobling eller tredobling af bødestørrelsen, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder. Dette skal ske på baggrund af en konkret vurdering i hver enkelt sag.

¹⁰ Ved transport af farligt gods kan denne dokumentation ligeledes fremgå af et separat transportdokument iht. ADR kapitel 5.4 eller dokumentation iht. BEK 617 af 26.6.09 § 19.

¹¹ EU-Forordning 561/2006 og 165/2014

Politiet kan tilbageholde motorkøretøjet, hvis det er nødvendigt for at sikre krav på betalingen af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor.

En speditør vil efter omstændighederne kunne straffes for medvirken til en udenlandsk transportvirksomheds ulovlige cabotagekørsel efter de almindelige regler om medvirken i straffelovens § 23.

8. Kombinerede godstransporter

Vejdelen af en kombineret transport er underlagt samme regler som cabotagekørsel.

”Transport af varer mellem medlemsstaterne, hvorunder en lastvogn, påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container på 20 fod og derover anvender vej til den indledende eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvender jernbane, indre vandveje eller søvejen, når denne strækning er over 100 km i lige linje, og den indledende eller afsluttende vejstrækning tilbagelægges: enten mellem det sted, hvor godset læsses, og den indladningsbanegård, der ligger nærmest, for så vidt angår den indledende strækning, og mellem den udladningsbanegård, der ligger nærmest, og det sted, hvor godset losses, for så vidt angår den afsluttende strækning, eller inden for en radius på 150 km i lige linje fra laste- eller lossehavnen.”

9. Krav til registrering, løn og dokumentation

Pr. 01.02.2022 anses chauffører, der udfører cabotage- og kombitransporter, som udstationeret i hele EU.

Det betyder, at krav til løn, dokumentation og registrering skal overholdes.

Alt dette findes i vejledningen for udstationering.

Særligt for aflønningskravet under cabotage i Danmark gælder følgende:

En chauffør, der udfører cabotagekørsel i Danmark skal have en timeløn svarende til den danske minimumstimesats, når chaufføren udfører cabotagekørsel¹².

Der skal udelukkende aflønnes med de danske minimumstimesats for kørsel med gods i forbindelse med cabotagekørsel, og ikke ved andet arbejde, pauser mv.

Det vil sige, at aktiviteter som af- og pålæsning, tomkørsel imellem cabotagekørsler, rengøring og teknisk vedligeholdelse, ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets og/eller lastens sikkerhed eller at opfylde lov- eller forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder fx opsyn

¹² Se den danske minimumstimesats i vejledningen ”EU-overblik over mindstelønninger”

med af- og pålæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen eller andre myndigheder.

10. Hvordan påvirker cabotagereglerne fx CMR-loven?

CMR-loven finder som hovedregel præceptiv anvendelse for transport af gods til og fra Danmark – international transport. CMR-loven kan imidlertid også finde anvendelse på cabotageturen, hvis fragtbrevet eller anden aftale henviser til CMR-loven.

CMR-loven foreskriver, at vognmanden/fragtføreren har et varetægtsansvar for godset fra modtagelse til aflevering. Vælger den berettigede til godset, at der skal ske levering på en anden adresse end det følger af fragtbrevet på den internationale tur, har det betydning for varetægtsperiodens afslutning.

Fx gods skal fra en fabrik i Milano til et stormagasin i Aarhus. Der oprettes derfor et fragtbrev med disse to steder som hhv. afsender og modtager. Under transporten bliver chaufføren bedt om at levere godset til en omlastningsterminal uden for Aarhus, hvor chaufføren afslutter den internationale transport. CMR-loven foreskriver i dette eksempel, at varetægtsperioden afsluttes ved omlastningsterminalen for så vidt angår chaufføren og dennes vognmand. Skal godset køres videre til slutdestinationen, vil godset på ny skulle lastes på et køretøj og en ny varetægtsperiode vil begynde. Speditører skal være opmærksomme på, at deres varetægtsperiode ikke nødvendigvis følger dette mønster, men afhænger af speditørens aftale med sin ordregiver.

Danske Speditører er i løbende dialog med myndighederne om håndhævelse af cabotagereglerne, og vi vil informere, såfremt der sker udvikling på regelområdet, eller vi bliver opmærksomme på nye problemstillinger i forbindelse med myndighedernes kontroller. I så fald bliver denne vejledning opdateret, og nyhed udsendes herom.

Spørgsmål til denne vejledning kan rettes til Danske Speditørers juridiske afdeling på tlf. 70131214. Vejledningen kan ikke erstatte juridisk rådgivning.