

Cabotage

Promemoria

RättsPM 2007:1
Utvecklingscentrum Malmö
Februari 2007



ÅKLAGARMYNDIGHETEN

Innehållsförteckning

1	Vad är cabotage?.....	3
2	Lagstiftning om cabotage.....	3
	2.1 Centrala EU-förordningar.....	3
	2.2 Förordning (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES).....	4
	2.3 Yrkestrafikförordningen.....	5
3	EU-kommissionens tolkningsmeddelande av begreppet ”tillfällig”	5
4	Ett regeringsuppdrag till Vägverket.....	6
5	Fortsatt utveckling.....	7

1 Vad är cabotage ?

Begreppet "cabotage" är definierat i Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 som en yrkesmässig tillfällig inrikes godstransport. Begreppet "tillfällig" i förordningen har vållat stora tolkningsproblem i Sverige och i andra länder. I anledning härav har UC Malmö funnit lämpligt att upprätta en promemoria, som skall kunna underlätta handläggningen av ärenden angående cabotage.

I avvaktan på kommande lagstiftning som förhoppningsvis löser tolkningsproblemet av begreppet "tillfällig" rekommenderar UC Malmö att man tillämpar den av Vägverket nedan under punkten 4 angivna definitionen av begreppet.

Syftet med cabotage är att effektivisera godstransporterna över nationsgränserna genom att öka fordonens kapacitetsutnyttjande; lastbilar skall inte köras utan last vid returrenor. Cabotage innebär alltså att inrikes transporter utförs av utländska transportörer. Detta bidrar till en mindre miljöpåverkan genom att färre transporter utförs. Möjligheten att utföra cabotage medför att de inhemska åkeriföretagen utsätts för konkurrens. I den stund transportererna blir mer än tillfälliga faller de in under etableringsrätten. Nationell lagstiftning, som begränsar tiden som en aktör kan utöva en tjänst, tvingar då aktören att, när tidsgränsen nåtts, antingen upphöra med tjänsten eller etablera sig.

En utländsk transportör, som yrkesmässigt kör såväl in som ut ur Sverige utan gods kan inte utföra cabotage här. Transportören måste alltså utföra en internationell transport för att kunna utföra cabotage.

2 Lagstiftning om cabotage

2.1 Centrala EU-förordningar

För vägcabotage vid godstransporter är två förordningar centrala;

- *Rådets förordning (EEG) nr 3118/93* av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade.
- *Rådets förordning (EEG) nr 881/92* av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier.

I bilaga 2 till sistnämnda förordning anges vissa typer av transporter som är undantagna från skyldigheten att ha gemenskapstillstånd eller annat tillstånd. Båda de angivna förordningarna återfinns i NTF:s författningssamling Trafikförfattningar. Där finner du också Europaparlamentets och Rådets Förordning (EG) nr 484/2002 om ändring av de båda tidigare nämnda förordningarna i syfte att införa ett förartillstånd.

I Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 står följande i artikel 1, punkten 1:

Transportföretag som utför yrkesmässiga transporter på väg och som innehar det gemensamhetstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92, och vars förare, om han är medborgare i tredje land, innehar ett förartillstånd enligt vill-

koren i den förordningen, skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra yrkesmässiga tillfälliga inrikes godstransporter, nedan kallat "cabotage" i en annan medlemsstat, nedan kallad "värdmedlemsstat" utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten.

Som framgår av artikel 1 punkten 1 omfattas regelverket för cabotage inte av de transporter som per definition inte är klassade som yrkesmässiga.

Fram till 1998 fanns ett kvoteringsystem för cabotagetillstånd men idag finns inte längre några begränsningar för tillfälliga inrikes vägtransporter, vägcabotage, bland de så kallade EU15-länderna. Fordon från det "gamla" EU (15 stater) eller från Cypern, Malta eller Slovenien kan enligt Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 utföra cabotage. Fordon från EU-staterna Estland, Lettland Litauen, Tjeckien och Slovakien får utföra cabotage först efter den 1 maj 2006 och fordon från Polen och Ungern får vänta ytterligare ett år. Denna övergångsperiod har för Estland, Lettland Litauen, Tjeckien och Slovakien förlängts med ytterligare två år.

2.2 Förordning (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

För att de ovan nämnda rådsförordningarna skall kunna tillämpas i Sverige måste EG-reglerna kompletteras med nationella rättsakter. För att reglera vissa förhållanden i anslutning till de nämnda två förordningarna har Sveriges regering antagit en Förordning (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Nedan benämns denna förordning behörighetsförordningen.

Enligt 4 § p 3 behörighetsförordningen döms den som uppsåtligen utför inrikes godstransporter i strid med förordning (EEG) nr 3118/93 till böter.

Enligt artikel 5.4 andra meningen i förordningen (EEG) nr 881/92 skall en vidimerad kopia av gemenskapstillståndet medföras i fordonet och på begäran uppvisas för en behörig kontrollant. Enligt artikel 3 i nämnda förordning skall gemenskapstillståndet vara kombinerat med ett förartillstånd om föraren är medborgare i tredje land (anm. gemenskapstillståndet och förartillståndet omnämns i artikel 1, punkten 1 i Rådets förordning (EEG) nr 3118/93, se ovan). Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 5.4 andra meningen i förordningen (EEG) nr 881/92 döms enligt 5 § p 2 behörighetsförordningen till penningböter (enligt nu gällande ordningsbetskatalog SFS 2006:1137 sid 72 - 3 000 kr).

Ett beställansvar finns i 6 § behörighetsförordningen. Där stadgas att om trafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

Enligt 7 § behörighetsförordningen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot bestämmelserna i förordningen. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

2.3 Yrkestrafikförordningen

Enligt 1 kap 3 § 1 st yrkestrafikförordningen (1998:779), nedan benämnda YTF, får den som har tillstånd till cabotagetrafik i Sverige enligt överenskommelse med annan stat bedriva denna trafik utan tillstånd enligt yrkestrafiklagen. Tillståndet till cabotagetrafik skall enligt bestämmelsens andra stycke medföras i fordonet och på uppmaning visas upp för bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman. Bestämmelsen i 1 kap 3 § YTF gäller förare vid transportföretag i tredje land. Förare vid transportföretag i EU-land behöver däremot inte ha särskild tillståndshandling för att få idka cabotagetrafik. Som ovan framgår måste han däremot medföra och kunna visa upp gemenskapstillståndet, ev. kombinerat med förartillståndet för förare från tredje land. Enligt 9 kap 1 § YTF döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 1 kap 3 § andra stycket till penningböter (enligt nu gällande ordningsbrottskatalog SFS 2006:1137 sid 59 – 1 000 kr).

3 EU-kommissionens tolkningsmeddelande av begreppet "tillfällig"

Tolkningen och tillämpningen av begreppet "tillfällig" i Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 har ställt till problem. EU -kommissionen kom därför på begäran av flera medlemsstater ut med ett tolkningsmeddelande daterat den 12 november 2004 om den tillfälliga karaktären hos vägcabotage inom varutransporter (2005/C21/02). Kommissionen använder tre domar från EG-domstolen som bedömningsunderlag för sin tolkning. De fyra kriterierna varaktighet, frekvens, regelbundenhet och kontinuitet är enligt kommissionen en bra grund för att analysera om en verksamhet skall räknas som tillfällig eller permanent.

I tolkningsmeddelandet finns förklaringar till kriterierna:

- *Varaktighet* är den tidsrymd (veckor, månader) som en aktör utför cabotage
- *Frekvens* är antalet cabotageuppdrag per månad eller år
- *Regelbundenhet* beskriver om företaget utför cabotageuppdragen sporadiskt eller regelbundet. Begreppet skall inte förväxlas med frekvens.
- *Kontinuitet* betyder att ett företag under en period bara utför cabotageuppdrag.

Även andra kriterier än de nämnda kan vara att ta hänsyn till; t.ex. hur många dagar lastbilen uppehållit sig i en medlemsstat, vem som organiserar uppdragen, varifrån de utgår och antalet lastbilar en aktör använder. Kommissionen avstår från att fastställa generella tillämpbara kriterier och menar att cabotage skall bedömas från fall till fall.

EU-kommissionen anser att det under alla omständigheter strider mot förordning (EEG) nr 3118/93 att ett transportföretag som inte är etablerat i värdmedlemsstaten i denna stat utför verksamhet

- som är permanent och utövas på ständig eller regelbunden basis, eller
- som utförs systematiskt och inte endast efter omständigheterna, eller
- som innebär att det icke etablerade transportföretagets fordon aldrig lämnar värdstaten

EU-kommissionen ger följande exempel på klart permanent verksamhet: Ett transportföretag äger två lastbilar men har bara en chaufför. Lastbil nr 1 lämnar den stat som "caboteras" efter 20 dagar och återvänder inte förrän efter 20 dagar. Under den period så lastbil nr 1 inte längre befinner sig i den stat som "caboteras" är det företagets lastbil nr 2 som (med samme förare) utför caboteringsuppdrag under 20 dagar. Slutsatsen är entydig: Detta företag med bara en anställd bedriver helt klart permanent verksamhet i denna stat även om man vid en undersökning av enbart utnyttjandet av de två lastbilarna hade kommit fram till en annan slutsats.

Enligt tolkningsmeddelandet är en acceptabel tidsrymd för cabotage en eller två månader om den tillämpas från fall till fall. Efter det bör fordonet under normala omständigheter återvända till det land där det är registrerat och cabotage skall inte längre vara tillåtet. Kommissionen säger inget om hur lång tid som skall gå till nästa period om en eller två månader kan påbörjas.

En person eller ett företag kan lämna in klagomål till kommissionen om den eller det anser att lagstiftningen i en medlemsstat begränsar det fria tillhandahållandet av tjänster på ett sätt som strider mot fördraget eller förordningen nr 3118/93.

4 Ett regeringsuppdrag till Vägverket

Regeringen gav Vägverket i uppgift att till den 1 oktober 2005 bl.a. se över möjligheten att i Sverige upprätta riktlinjer för tolkningen av vad som avses vara lagligt cabotage utifrån EG-kommissionens tolkningsmeddelande av den 12 november 2004. Regeringsuppdraget omfattade bara yrkesmässig godstrafik.

Vägverket har i anledning av regeringsuppdraget upprättat en promemoria benämnd *Förslag till svensk tillämpning av begreppet "Tillfällig" vid cabotage* (daterad 2004-05-09-30). Promemorian finns i sin helhet att hämta på Vägverkets hemsida (www/vv.se). Av promemorian framgår att begreppet "tillfällig" har tolkats på olika sätt i olika länder. Den svenska definitionen av begreppet "tillfällig" vid cabotage trafik bör enligt promemorian vara följande:

I avvaktan på att Europas gemensamma transportmarknad blir helt integrerad, är den svenska inställningen att transportföretag som vill utföra inrikes transporter i Sverige ska etablera sig här och följa det regelverk som föreskrivs i Sverige. Tillfälliga inrikes transporter (benämnt cabotage) får utföras baserat på ett gemenskapstillstånd och i anslutning till ett internationellt transportuppdrag som börjar eller slutar i Sverige, alternativt en transport enligt bil. 2 till Rådets förordning (EEG) nr 881/92. Detta skall utgöra den enda omständigheten för att ett fordon och förare med utländskt trafikillstånd ska kunna befinna sig i Sverige för att kunna utföra cabotageuppdrag. I samband med denna transport får det utlandsbaserade företaget bedriva cabotage transporter i Sverige under

högst 10 kalenderdagar under en 30-dagarsperiod. Dessa transporter ska ha en tillfällig karaktär d.v.s. de får ej vara regelbundna och permanenta med samma transportköpare i grunden. Om en transportör åberopar möjligheten att utföra cabotage ska det åligga denne att kunna styrka att transporten utförs tillfälligt.

Flera medlemsländer har som ovan nämnts gjort sina egna tolkningar av de kriterier som avgör om cabotaget är tillåtet. Tolkningarna har i många fall gjorts innan kommissionens tolkningsmeddelande lämnades. Några av dessa tolkningar återfinns i Vägverkets ovan-nämnda promemoria. I Storbritannien t.ex. måste det utländska transportföretaget bl.a. visa att fordonet lämnat landet minst en gång per månad.

5 Fortsatt utveckling

Såvitt känt föreligger ännu inte i Sverige någon vägledande dom avseende vägcabotage. För att så väl som möjligt kunna bistå åklagarkamrarna är det av största värde att UC Malmö får såväl synpunkter på innehållet i denna promemoria som annan information, särskilt om praxisfrågor vid utredning eller vid domstol. Synpunkter och information från åklagarkamrarna kan lämnas på enklaste sätt per e-post, fax, telefon eller brev. Avsikten är att UC Malmö skall kunna uppdatera information, bidra till enhetlig praxis och så effektivt som möjligt stödja det operativa arbetet vid kamrarna.

Enligt upplysning från Vägverket hade EU-kommissionen i november 2006 ett möte i Bryssel där olika myndigheter och intresseorganisationer var inbjudna för att gemensamt penetrera problemen kring de rättsakter som berör tillträdet till marknaden och yrket där också cabotagereglerna finns. Tanken är att man i mars 2007 skall komma med ett förslag, som korrigerar vissa otydligheter i yrkestrafiklagstiftningen på europaplanet, däribland cabotagefrågan.