

Version 01

Dato: 23.02.2022

En vejledning i kombineret transport

Denne vejledning indeholder en beskrivelse af reglerne for kombineret transport som følger af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport¹ som gennemfører dele af Rådets direktiv nr. 92/106/EØF² og bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport³

Definitioner:

Medlemsstater: EU-medlemsstater og EØS-landene

Cabotage i forbindelse med kombineret transport: *Vejstrækningen af kombineret transport såfremt af- og pålæsning sker mellem to punkter i Danmark.*

Hvad er kombineret transport?

Kombineret transport defineres som transport af varer mellem EU og EØS-landene (herefter medlemsstat)⁴ uagtet varernes oprindelse eller endelige destination, når transporten af varerne sker ad vej ved 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.⁵

Den indledende eller afsluttende vejstrækning skal tilbagelægges enten:

1. *For så vidt angår den indledende strækning:* mellem det sted, hvor godset læses og den nærmeste egnede indladningsbanegård,
2. *for så vidt angår den afsluttende strækning:* mellem den nærmeste egnede udladningsbanegård og det sted hvor godset losses, eller
3. inden for en radius på 150 km. i lige linje fra laste- eller lossehavnen.

Eksempel

En tysk lastbil henter en sættevogn ved Kalundborg Havn. Sættevognen er læsset med varer fra Norge og er ankommet med skib. Den tyske lastbil transporterer sættevognen til Malmø (SE). Idet søstrækningen er over 100 km, og strækningen fra Kalundborg Havn til Malmø er under 150 km, er der tale om kombineret transport.

Eksempel 2

En svensk lastbil henter en sættevogn ved Kalundborg Havn. Sættevognen er læsset med varer fra Helsinki (FI) og er ankommet med skib. Den svenske lastbil transporterer sættevognen til Hamborg (DE) Idet vejstrækningen fra Kalundborg Havn til Hamborg er over 150 km, er transporten ikke omfattet af reglerne om kombineret transport. Transporten karakteriseres som en international transport og er desuden omfattet af reglerne om ikke-bilateral international transport.⁶

¹ Bekendtgørelse nr. 531 om visse former for kombineret godstransport af den 24. maj 2018 samt bekendtgørelse nr. 242 om ændring af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport af den 17. februar 2022

² Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne

³ Bekendtgørelse nr. 169 af 27. januar 2022 om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport.

⁴ Som følge af BREXIT gælder bekendtgørelsen ikke for transportvirksomheder etableret i Storbritannien og ej heller varer transporteret til eller fra Storbritannien.

⁵ § 2 i bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport og artikel 1 i Direktiv 92/106/EØF.

⁶ Ved ikke-bilaterale internationale transporter forstås en international transport udenfor virksomhedens etableringsmedlemsstat til eller fra en anden værtsmedlemsstat jf. § 2, nr. 1 i bekendtgørelse nr. 169 om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport af den 27. januar 2022 og

Eksempel 3

En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) henter en sættevogn i Esbjerg havn. Sættevognen er læsset med varer fra Frankrig og er ankommet med færge. Den tyske lastbil transporterer sættevognen til Kolding. Idet søstrækningen er over 100 km, og strækningen fra Esbjerg til Kolding er under 150 km, er der tale om kombineret transport. Da der er tale om af- og pålæsning i Danmark vil transporten fra Esbjerg til Kolding være omfattet af cabotagereglerne.

Det er et krav at der er tale om en international kombineret transport mellem EU- og EØS-medlemsstaterne, før transporten kan udføres efter reglerne om kombineret transport. Det betyder at der inden vejstrækningens påbegyndelse ikke må transporteres varer der er ankommet direkte fra en ikke-medlemsstat og at der efter vejstrækningens afslutning ikke må transporteres varer der fragtes direkte til en ikke-medlemsstat.

Omfattet af reglerne om kombineret transport	Ikke omfattet af reglerne for kombineret transport
Transport af varer med skib fra Kina til Rotterdam (NL) hvorefter varerne transporteres i en container med skib fra Rotterdam til Esbjerg Havn (DK), og som herefter skal transporteres ad vej til Kolding.	Transport af varer i en container med skib fra Kina til Esbjerg Havn (DK), som herefter skal transporteres ad vej til Kolding.
Transport af varer med tog fra Tyrkiet til Prag (CZ) hvorefter varerne transporteres videre i en sættevogn med tog fra Prag til Flensborg (DK) og derefter skal transporteres ad vej til Aabenraa (DK)	Transport af varer i en trailer med tog fra Ukraine til Esbjerg, hvorefter varerne transporteres videre ad vej til Ribe. ⁷

Særlige krav til kombineret kørsel

Den indledende eller afsluttende vejstrækning skal ske i en:

- lastbil,
- påhængsvogn,
- sættevogn med eller uden trækkende køretøj eller,
- et veksellad eller en container på <20 fod.⁸

Det er alene det gods, der kommer til en medlemsstat i en sættevogn, container eller lignende og som fragtes videre i samme sættevogn eller container der er omfattet af reglerne om kombineret transport. Det betyder at løst gods der losses af på havnen og efterfølgende læsses over i en sættevogn, container eller lignende, ikke er omfattet af reglerne om kombineret transport.

Hvem gælder reglerne for?

Reglerne om kombineret kørsel gælder for virksomheder der er etableret i en EU- eller EØS-medlemsstat, som opfylder betingelserne for adgang til erhvervet og til markedet, som udfører godskørsel for fremmed regning og udfører kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.⁹

Artikel 8, stk. 2, litra a) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

⁷ Den indledende transport påbegyndes i en ikke-medlemsstat.

⁸ § 2, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport.

⁹ Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport § 1, stk. 1 og artikel 4 i Direktiv 92/106/EØF samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF.

Transportvirksomheder fra følgende EU- og EØS-lande har ret til at udføre kombineret kørsel i Danmark¹⁰: 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.

Reglerne for kombineret kørsel

Varernes oprindelige eller endelige destination

Varernes oprindelse eller endelige destination har ikke betydning for, om der er tale om kombineret transport. Det betyder, at det ikke er et krav at varernes oprindelige eller endelige destination er et medlemsland, dette kan således også være et tredjeland.

Det skyldes at det er selve transporten, der betragtes som genstand for reglerne om kombineret transport, og ikke varerne, der transporteres.¹¹ Det afgørende er om transporten der er udført med enten jernbane, indre vandveje eller søveje er udført mellem to medlemsstater.

Kørsel med tomme lasteenheder

Transport af tomme påhængsvogne, sættevogne, veksellad eller containere betragtes som kombineret transport, under følgende betingelser:

- i) transporten af den tomme lasteenhed ad vej udgør den indledende eller afsluttende strækning og,
- ii) den tomme lasteenhed, eksempelvis den tomme container, er genstand for omsætning, som kan dokumenteres med et transportdokument.¹²

Det betyder at repositionering vil blive behandlet efter reglerne om cabotage, medmindre det sker som led i den kombinerede transport der opfylder de to ovenstående kriterier.¹³ Såfremt af- og pålæsning af tomme lasteenheder sker indenfor Danmarks grænser, vil kørslen betragtes som cabotage. Læs mere i næste afsnit.

Såfremt den indledende og/eller afsluttende vejtransport udføres i Danmark og ikke passerer en grænse, finder reglerne om cabotagekørsel, som følger af artikel 8 i forordning nr. 1072/2009 derfor anvendelse. Det er således ikke muligt at udføre ubegrænset kombinerede transporter i Danmark.¹⁴

Det er derfor heller ikke muligt at udføre den indledende eller afsluttende vejstrækning af en kombineret transport med på- og aflæsningssted i Danmark, uden en forudgående international transport der enten afsluttes i Danmark eller i en anden medlemsstat.

Særlige krav til den internationale transport

Internationale transporter er transporter fra en medlemsstat eller et tredjeland til en anden medlemsstat eller tredjeland, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelands¹⁵. Den

¹⁰ Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 visse former for kombineret godstransport § 1.

¹¹ Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport § 2, stk. 1.

¹² Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 visse former for kombineret godstransport § 3.

¹³ Præambel nr. 16 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og artikel 1 i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

¹⁴ Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport §2 og artikel 10, stk. 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel

¹⁵ Den indgående internationale transport kan være fra et tredjeland eller EØS-medlemsland.

internationale transport er en forudsætning for, at der må udføres cabotagekørsel i forbindelse med indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport i Danmark.¹⁶

Eksempler på international transport:

a) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande.

Eksempel: En tysk lastbil, der kører med varer fra Belgien til Danmark.

b) kørsel med et læsset køretøj fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande.

Eksempel: En belgisk lastbil, der kører med varer fra Rusland til Danmark.

c) kørsel med læsset køretøj mellem tredjelande med transit gennem en eller flere medlemsstaters område.

Eksempel: En spansk lastbil, der kører med varer fra Marokko til Rusland via Spanien, Frankrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Finland.

En international transport forudsætter således altid, at køretøjet i løbet af den internationale transport er læsset med varer/gods, at der er tale om en grænseoverskridende transport, og at en medlemsstat enten er transitland og/eller afsender- eller modtagerland.

Afsluttet international transport

Det er et krav for cabotagekørsel, at den forudgående internationale transport er afsluttet. Såfremt den internationale transport har flere aflæsningssteder i henhold til flere fragtbreve, kan cabotagekørsel først påbegyndes efter sidste aflæsning i forbindelse med den indgående internationale transport.¹⁷

Den internationale transport, der går forud for den cabotagekørslen i forbindelse med kombineret transport, skal have en sådan karakter, at den ikke primært har til formål at give mulighed for at anvende cabotagereglerne. En international transport giver således ikke adgang til at udføre cabotagekørsel, hvis der ikke er tale om en reel transport.

Eksempel:

- En container lastet med tøj transporteres fra Letland ad jernbane til Fredericia.
- I Fredericia afhentes containeren af en lettisk trækker, som kører den til Horsens, hvor containeren afleveres hos kunden. Der er tale om cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport, som i øvrigt kun kan udføres i tilslutning til en afsluttet international transport.

Eksempel 2

En lettisk lastbil fragter frugt fra Hamborg til Padborg. En trailer lastet med kød transporteres fra Letland ad søvejen til Padborg kombiterminal som løstrailer.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar	Frugt aflæsses i Padborg	Afslutning af international transport
Samme dag	Køretøjet kører til Padborg	Tomkørsel

¹⁶ Artikel 2, stk. 2, litra a) -d) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel

¹⁷ Art. 8, stk. 2 i Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009, om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

	kombiterminal	
Samme dag	Trailer med kød pålæsses og fragtes til Åbenrå, hvor traileren bliver aflæsset	Cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport

Tidsmæssig begrænsning

7 dages-reglen

Kombineret kørsel i tilslutning til en international transport

Der må udføres op til 3 cabotagekørsler i forbindelse med kombineret transport i Danmark inden for 7 dage efter, at alt gods, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret.¹⁸

De 7 dage forstås som kalenderdage.¹⁹ Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at den sidste losning af godset, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er foretaget. Hvis losningen er sket kl. 12.00 den 3. starter de 7 døgn således fra kl. 00.00 natten mellem den 3. og den 4.

Det bemærkes at cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport kan starte umiddelbart efter den indgående internationale transport er afsluttet. Det betyder at international transport og cabotagekørsel kan udføres på samme dag.

- Den indgående internationale transport og den indledende eller afsluttende vejstrækning af en kombineret transport skal foretages med det samme køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøjet heri.²⁰

3 dages-reglen

- Såfremt der køres ind i Danmark uden last og i tilslutning til en international transport, der er afsluttet i en anden medlemsstat, må der inden for 3 dage efter indrejsen i Danmark kun udføres én cabotagekørsel, som enten er den indledende eller afsluttende vejstrækning af en kombineret transport med på- og aflæsningspunkt i Danmark.
 - De 3 dage forstås som kalenderdage.²¹
 - Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at køretøjet er kørt ind i Danmark uden last. Den sidste losning i forbindelse med denne ene indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport skal være afsluttet senest kl. 23.59 på den 3. dag.
 - Denne tur skal ligeledes senest være afsluttet senest på 7. dagen efter, at det gods, der blev transporteret af det pågældende køretøj ved den internationale transport i en anden medlemsstat, er leveret.
 - Dette gælder, uanset i hvilket land den internationale transport er afsluttet.

Når 3- og/eller 7-dages perioden udløber, er der som udgangspunkt ikke krav om at køretøjet skal returnere til etableringsmedlemsstaten eller forlade værtsmedlemsstaten. Det betyder at et udenlandsk køretøj efter at have udført sin tredje cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport på 7. dagen, kan blive i Danmark og eksempelvis påbegynde en international transport på 8. dagen.²²

¹⁸ Art. 8, stk. 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

¹⁹ Art. 3, stk. 1 jf. stk. 2, litra b) i Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1182/71 af 3. juni 1971 om fastsættelse af regler om tidsfrister, datoer og tidspunkter.

²⁰ Art. 8, stk. 2, 1. pkt. i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

²¹ Art. 3, stk. 1 jf. stk. 2, litra b) i Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1182/71 af 3. juni 1971 om fastsættelse af regler om tidsfrister, datoer og tidspunkter.

²² Art. 8, stk. 2, 2. afsnit i Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009, om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Køretøjet skal som følge af etableringskravene vende retur til etableringsmedlemsstaten indenfor 8 uger jf. art. 5, stk. 1, litra b, i forordning nr. 1071/2009. Bestemmelsen, der er en del af etableringskravet behandles ikke yderligere i denne vejledning.

Det bemærkes at såfremt den indledende eller afsluttende vejstrækning af en kombineret transport starter i en medlemsstat og afsluttes i en anden medlemsstat, er transporten ikke omfattet af cabotagereglerne.

Eksempel

Omfattet af reglerne om cabotage	Ikke omfattet af reglerne om cabotage
En container med varer ankommer med skib fra Rotterdam (NL) til Esbjerg Havn (DK). Containeren transporteres af en udenlandsk transportvirksomhed fra Esbjerg Havn til Kolding.	En container med varer ankommer med skib fra Rotterdam (NL) til Esbjerg Havn (DK). Containeren transporteres af en udenlandsk virksomhed fra Esbjerg Havn til Hamburg.

Eksempel 2

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg til Esbjerg. Aflæsning af frugt sker den 1. januar som afslutter den internationale transport.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar	Frugt aflæsses i Esbjerg Havn	International transport
Samme dag	I Esbjerg havn pålæsses en container med kød som fragtes til Ribe havn	1. Cabotagekørsel i forbindelse med en international transport
Tirsdag den 2. januar	Chauffør afholder hvil	Hvil
Onsdag den 3. januar	Køretøjet kører fra Ribe havn til Padborg kombiterminal	Tomkørsel
Samme dag	I Padborg pålæsses en container med møbler som fragtes til Åbenrå	2. Cabotagekørsel i forbindelse med en international transport
Samme dag	I Åbenrå aflæsses containeren hvor en ny container med tøj pålæsses og fragtes til Flensborg (DE)	Vejstrækningen af kombineret transport, ikke omfattet af cabotagereglerne. ²³
Torsdag den 4. januar	Chauffør afholder hvil i Flensborg	Hvil

4 dages-reglen - Karensperiode²⁴

Transportvirksomheder må ikke udføre cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i Danmark i 4 dage fra afslutningen af den sidste tur udført i Danmark.

- De 4 dage forstås som kalenderdage²⁵. Starttidspunktet for karensperioden beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at køretøjet har foretaget den sidste aflæsning i forbindelse med sin kombineret transport.

Karensperioden udløses hver gang en cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport afsluttes og såfremt køretøjet forlader Danmark. Det gælder også selvom køretøjet kun har udført én af disse kørsler.

²³ Det skyldes at vejstrækningen af den kombinerede transport krydser den dansk-tyske grænse.

²⁴ Reglerne om karensperioden træder i kraft den 21. februar 2022 jf. ændringsforordning nr. 1055/2020, art. 4.

²⁵ Art. 3, stk. 1 jf. stk. 2, litra b) i Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1182/71 af 3. juni 1971 om fastsættelse af regler om tidsfrister, datoer og tidspunkter.

Det betyder at såfremt et udenlandsk køretøj i tilslutning til en international transport udfører én kombineret transport med af- og pålæsningspunkt i Danmark, for derefter at udføre én cabotagekørsel i Sverige²⁶, ikke må udføre cabotagekørsel i Danmark indenfor 4 dage efter den første cabotagekørsel afsluttedes i Danmark.²⁷

Eksempel:

Aflæsning af varer fra sidste cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport sker mandag den 1. januar kl. 12:00.

- De 4 dage starter således kl. 00:00 natten mellem mandag og tirsdag.
- Karensperioden udløber fredag den 5. januar kl. 23:59.
- Næste tur kan påbegyndes natten mellem fredag og lørdag den 6. januar kl. 00:00.

Eksempel 2:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg til Esbjerg. Aflæsning af frugt sker den 22. februar som afslutter den internationale transport. Chaufføren kører derefter til Esbjerg Havn hvor en container, ankommet fra Helsinki, pålæsses.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Lørdag den 22. februar	I Esbjerg pålæsses container med varer, containeren fragtes til Odense	Cabotagekørsel i forbindelse med en international transport
Samme dag/søndag den 23. februar	Karensperiode begynder natten mellem lørdag og søndag kl. 00:00	Karensperiode i Danmark
Søndag den 23. februar	Køretøjet kører til Malmø (SE) hvor frugt pålæsses, fragtes og aflæsses i Stockholm.	Cabotagekørsel i Sverige
Mandag den 24. februar	Ost pålæsses i Stockholm, fragtes og aflæsses i 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	Køretøjet kører til Esbjerg Havn hvor en container med varer pålæsses (kl. 00:01), og fragtes til Kolding.	Cabotagekørsel i forbindelse med en international transport efter endt karensperiode.

En udenlandsk virksomhed som er omfattet af reglerne om kombineret transport skal betale sine chauffører en timeløn, der som minimum svarer til den danske minimumstimesats på 168,56 kr., når chaufføren udfører cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport internt i Danmark og hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.5 tons.²⁸ Det betyder at der kun skal aflønnes med dansk løn såfremt vejstrækningen af en kombineret transport er med på- og aflæsningspunkt indenfor Danmarks grænser.

²⁶ Karensperioden i Sverige kan begynde en anden dato end i Danmark, det afhænger af hvornår cabotagekørslen afsluttes i de pågældende medlemslande.

²⁸ Bekendtgørelse om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, vejdelene af kombineret transport og ikke-bilateral international transport §9

Andet arbejde

Der skal kun aflønnes med den danske minimumstimesats for den kørsel der tilbagelægges i forbindelse med cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport med af- og pålæsningspunkt i Danmark således ikke ved andet arbejde.

Ved andet arbejde, forstås enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren. Disse aktiviteter er derfor ikke omfattet af aflønningskravet.²⁹

- På- og aflæsning,
- tomkørsel imellem cabotagekørsler i forbindelse med kombineret transport³⁰,
- 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:
 - Opsyn med på- og aflæsning.
 - Administrative formaliteter med politi, toldvæsen eller andre myndigheder.

Eksempel 2

- En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) udfører en international transport fra Hamborg – Ålborg (DK).

Tidsforløb	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten	Dansk løn
Mandag kl. 12 ⁰⁰ -16 ⁰⁰	Kørsel fra tysk-danske grænse og til Ålborg	International transport	Nej
kl. 16 ⁰⁰ -21 ⁰⁰	I Ålborg Havn pålæses en container med ost som fragtes til Thisted	Cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport	Ja
kl. 21 ⁰⁰ -00 ⁰⁰	Chaufføren holder pause i Thisted	Pause	Nej
Tirsdag kl. 00 ⁰⁰ -04 ⁰⁰	Tomkørsel fra Thisted til Esbjerg Havn	Tomkørsel mellem cabotagekørsler	Nej
kl. 04 ⁰⁰ -04 ³⁰	Ved Esbjerg Havn pålæses en container med møbler	Pålæsning af gods	Nej
kl. 04 ³⁰ -08 ⁰⁰	Møbler fragtes fra Esbjerg Havn til København Havn.	Cabotagekørsel	Ja
kl. 08 ⁰⁰ -10 ³⁰	Køretøjet aflæses for møbler i København Havn	Aflæsning af gods	Nej
kl. 10 ³⁰ -11 ³⁰	En container med lamper pålæses ved København Havn	Pålæsning af gods	Nej
kl. 11 ³⁰ -14 ⁰⁰	Container med lamper fragtes fra København Havn til Malmø	Kombineret kørsel ³¹	Nej

Eksempel 3

- En tysk lastbil udfører en international transport fra Hamborg – Ålborg (DK).

Tidsforløb	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten	Dansk løn
Mandag kl. 05 ⁰⁰ - 07 ⁰⁰	Kørsel fra tysk-danske grænse og til Ribe	International transport	Nej
kl. 07 ⁰⁰ - 09 ⁰⁰	Frugt aflæses i Ribe	Aflæsning af gods	Nej
kl. 09 ⁰⁰ - 12 ⁰⁰	Chaufføren holder pause i Ribe	Pause	Nej

²⁹ Forordning nr. 561/2006, artikel 4, litra. E og artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF.

³⁰ Bemærk at føreren i visse tilfælde kan være omfattet af reglerne om udstationering, selvom føreren ikke er omfattet af aflønningskravet. For yderligere informationer herom henvises til Færdselsstyrelsens udstationeringsvejledning.

³¹ Der skal ikke aflønnes efter dansk løn for denne kørsel mellem København Havn og Malmø da det er kombineret kørsel med et grænseoverskridende element

Tirsdag kl. 12 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰	Tomkørsel fra Ribe til Skagen	Tomkørsel mellem cabotagekørsler	Nej
kl. 17 ⁰⁰ - 18 ⁰⁰	Køretøjet pålæsses med en trailer med møbler i Skagen	Pålæsning af gods	Nej
kl. 18 ⁰⁰ - 23 ³⁰	Trailer fragtes fra Skagen til København	Cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport	Ja
kl. 23 ³⁰ - 01 ⁰⁰	Køretøjet aflæsses for møbler	Aflæsning af gods	Nej
Onsdag kl. 01 ⁰⁰ -09 ⁰⁰	Chaufføren afholder hvil	Hvil	Nej

Dokumentationskrav

Såfremt køretøjet har befundet sig i Danmark i fire dage forinden den internationale transport, skal der ved anmodning herom, forevises dokumentation for alle kørsler udført i perioden ³²

1. Dokumentation ved kombineret kørsel for fremmed regning

Dokumentationen skal fremgå af et transportdokument, og skal omfatte følgende oplysninger om hver transport³³:

- a) Afsenderens navn og adresse.
- b) Varernes art og vægt
- c) Sted og dato for overtagelsen af varerne til befordring
- d) Det fastsatte sted for varernes aflevering
- e) Angivelse af indladnings- og udladningsbanegårde for jernbanestrækningens vedkommende eller af laste- og lossehavne for den strækning, der tilbagelægges ad indre vandveje eller ad søvejen. Dette punkt skal bekræftes ved stempning der foretages af jernbane- eller havneadministrationerne på de pågældende banegårde eller i de pågældende flod- eller søhavne når den del af transporten, der foregår henholdsvis med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen, er afsluttet, eller andet bevis, eksempelvis bon fra færgeoverfarten.

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.

Dokumentationen skal foreligge ved standsningen af køretøjet og forevises for kontrolmyndighederne på forlangende. Dette betyder i praksis, at dokumentationen skal kunne forevises inden for rimelig tid efter standsningen af køretøjet.

2. Udstationeringserklæring

Ved kombineret kørsel hvor vejdelen består af enten af

- national kørsel i værtsmedlemsstaten (cabotage) eller,
- ikke-bilaterale internationale transporter³⁴

³² Bekendtgørelse om godskørsel § 36 og art. 8, 2a i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel, jf. ændringsforordning 2020/1055 art. 2, nr. 4.

³³ Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport § 7, stk. 1 og art. 3 i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne jf. artikel 6 i Rådets forordning nr. 11 af 27. juni 1960 vedrørende afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår, udfærdiget i henhold til artikel 79, stk. 3, i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab.

betrages chaufføren som udstationeret, hvorfor operatøren senest inden starten på første transport skal have udfyldt en udstationeringserklæring via IMI.³⁵

Chaufføren er ikke udstationeret når vejstrækningen af den kombinerede transport i sig selv udgør en international bilateral transport. Det vil sige, at den indledende eller afsluttende vejstrækning af den kombineret transport er fra/til etableringsmedlemsstaten og til/fra en anden medlemsstat, er chaufføren undtaget fra udstationeringsreglerne.

Udstationeringserklæringens indhold:

- 1) Virksomhedens identitet, herunder nummeret på fællesskabstilladelsen, hvis dette nummer foreligger.
- 2) Kontaktoplysninger på transportlederen eller andre kontaktpersoner i virksomheden, som Færdselsstyrelsen kan kontakte, og som kan fremsende og modtage dokumenter eller meddelelser.
- 3) Førerens identitet og bopælsadresse og nummeret på dennes kørekort.
- 4) Startdatoen for førerens ansættelseskontrakt og den ret, der finder anvendelse på den.
- 5) Udstationeringens planlagte start- og slutdato.
- 6) Nummerpladerne på motorkøretøjerne.
- 7) Om de udførte transporttjenester er transport af gods, befordring af passagerer, international transport eller cabotagekørsel.

Føreren skal ligeledes råde over en kopi af udstationeringserklæringen eller kunne fremvise den elektronisk

3. Data fra takografen

Chaufføren skal fremvise data fra tachografen og navnlig nationalitetsmærket for de medlemsstater, hvor chaufføren opholdt sig, da vedkommende udførte internationale vejtransporter eller cabotagekørsel i overensstemmelse med forordningen (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014.

9. Yderligere oplysninger

I tilfælde af behov for yderligere afklaring kontakt:

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk

³⁴ Ved ikke-bilaterale internationale transporter forstås en international transport udenfor virksomhedens etableringsmedlemsstat til eller fra en anden værtsmedlemsstat jf. § 2, nr. 1 i bekendtgørelse nr. 169 om vilkår for udførsel af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport af den 27. januar 2022.

³⁵ Gælder ikke for selvstændigt erhvervsdrivende der er kørende fører.