

Version 03

Dato: 1. juli 2025

Vejledning om cabotagekørsel

Denne vejledning indeholder en beskrivelse af reglerne for cabotagekørsel i forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel,¹ samt bekendtgørelse om godskørsel,² og bekendtgørelse om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikke-bilateral international transport.³

Vejledningen erstatter Færdselsstyrelsens tidligere vejledning om cabotagekørsel og tager udgangspunkt i de hidtidige fortolkningsbidrag, men er suppleret med vejledning om de regler for cabotagekørsel, der følger af ændringsforordning 1055/2020 af 15. juli 2020. Vejledningen er henvendt til aktørerne på vejtransportområdet og er udtryk for Færdselsstyrelsens fortolkning af reglerne. Den endelige afgørelse heraf hører under domstolene.

Vejledningen er baseret på relevante fortolkningsbidrag og vil blive ajourført i takt med, at der modtages nye fortolkningsbidrag til anvendelsen af reglerne, herunder fra EU-Kommissionen, EU-Domstolen og de danske domstole.

Indholdsfortegnelse

1. Hvad er cabotagekørsel?	2
2. Særlige krav til den internationale transport.....	2
2.a Afsluttet international transport.....	2
3. Krav om reel transport	2
4. Særlige krav til cabotagekørsel	3
5. Hvem gælder cabotagereglerne for?	4
6. Reglerne for udførsel af cabotagekørsel	5
6a. Tidsmæssig begrænsning	5
6b. Kvantitativ begrænsning	7
6c. Karensperiode.....	7
6d. Særligt om weekender og helligdage.....	10
7. Aflønningskrav under udførelsen af cabotagekørsel	11
8. Dokumentationskrav	12
9. Sanktioner i tilfælde af overtrædelse af cabotagereglerne	14

¹ Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel. Forordningen vil i det følgende benævnes "forordning nr. 1072/2009".

² Bekendtgørelse nr. 522 af 21. maj 2025 om godskørsel.

³ Bekendtgørelse nr. 908 af 25. juni 2025 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikkebilateral international transport.

1. Hvad er cabotagekørsel?

Cabotagekørsel er defineret som national transport for fremmed regning, som udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med forordningen.⁴

En cabotagekørsel defineres som en national transport af gods fra pålæsning af godset til aflæsning hos den eller de modtagere, som står anført i fragtbrevet eller fragtbrevene. En cabotagekørsel kan derfor bestå enten af flere pålæsningssteder eller af flere aflæsningssteder.⁵

2. 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 tredjelande. En forudgående international transport er en forudsætning for, at der må udføres cabotagekørsel.⁶

Eksempler på international transport, der giver adgang til at udføre cabotage i Danmark:

a) kørsel med et læsset køretøj, som kører fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, 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 et 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.

2.a 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.⁷

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. En international transport giver således ikke adgang til at udføre cabotagekørsel, hvis der ikke er tale om en reel transport.

3. Krav om reel transport

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".⁸

⁴ Artikel 2, nr. 6), i forordning nr. 1072/2009.

⁵ Artikel 2, nr. 6) og 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009.

⁶ Artikel 2, nr. 2), litra a) -d) og artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009.

⁷ Artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009.

⁸ Bekendtgørelse nr. 522 af 21. maj 2025 om godskørsel § 31 og artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009.

Eksempel på reel transport	Eksempel på ikke-reel transport
En tysk lastbil transporterer en tom container fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Der foreligger et fragtbrev for transporten, hvor containeren enten er genstand for fragtaftalen eller udgør en integreret del heraf.	En tysk lastbil transporterer en tom container fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Der er ikke aftalt særskilt betaling for transporten.

4. Særlige krav til cabotagekørsel

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

Transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende), der udgør en integreret del af en fragtaftale og/eller sker som et accessorium til en forudgående eller efterfølgende cabotagekørsel, tæller ikke som en selvstændig cabotagekørsel, men knyttes i stedet til en cabotagekørsel eller en international transport. Det kræver, at det kan dokumenteres, for eksempel, via fragtdokumentet eller bemærkningerne heri. Hvis sammenhængen ikke fremgår klart, vil udgangspunktet være, at det tæller som en selvstændig cabotagekørsel.

Eksempel 1:

Hændelsesforløb: en hollandsk lastbil foretager en international transport med tulipaner fra Groningen (NL) til Ribe, hvor tulipanerne aflæsses. Herefter pålæsses 50 tomme blomsterbure på samme køretøj, som kører til Esbjerg for at påbegynde en cabotagekørsel. I Esbjerg afleveres alle de tomme blomsterbure til kunden, og herefter pålæsses 50 blomsterbure fyldt med blomster, som transporteres til Holstebro, hvor blomsterburene aflæsses. Efter aflæsning pålæsses hos kunden igen 50 tomme blomsterbure, som køres retur til Holland.

Vurdering af transporten: såfremt transportvirksomheden kan påvise, at opsamlingen af de 50 tomme blomsterbure i Ribe sker som led i et byttesystem imellem virksomhederne forud for en cabotagekørsel fra Esbjerg til Holstebro, betragtes transporten fra Ribe til Esbjerg og til Holstebro som én samlet cabotagekørsel. Der er således kun tale om én cabotagekørsel. Det er afgørende, at transportvirksomheden kan påvise sammenhængen mellem cabotagekørslen og opsamlingen af de 50 tomme blomsterbure.

Eksempel 2:

Hændelsesforløb: en tysk lastbil foretager en international transport med frugt fra Hamborg (DE) til Odense, hvor frugten aflæsses ved kundens hovedadresse. Ved kundens lager udenfor Odense pålæsses herefter 52 returpaller på samme køretøj, som kører til Nyborg for at påbegynde en cabotagekørsel. I Nyborg afleveres returpallerne og køretøjet pålæsses med 48 paller med frugt, som køres til Næstved, hvor frugten aflæsses. Fra Næstved kører lastbilen retur til Hamborg (DE) uden last (tomkørsel).

Vurdering af transporten: såfremt transportvirksomheden kan påvise, at opsamlingen af de 52 returpaller ved lageret udenfor Odense sker som led i et byttesystem imellem virksomhederne forud for en cabotagekørsel fra Nyborg til Næstved, betragtes transporten fra Odense til Nyborg og til Næstved som én samlet cabotagekørsel. Det er ikke afgørende, om pallerne byttes i forholdet 1:1 eller på samme lokation, men det er afgørende, at transportvirksomheden kan påvise sammenhængen mellem cabotagekørslen og opsamlingen af de 52 returpaller. Opsamlingen skal desuden være et naturligt led i ruten.

Eksempel 3:

Hændelsesforløb: en tysk lastbil foretager en international transport med møbler fra Flensborg (DE) til Aarhus, hvor møblerne aflæsses. Herefter kører lastbilen uden last til Herning for at påbegynde en cabotagekørsel. I Herning pålæsses 40 paller med møbler samt 10 returpaller på samme køretøj, som kører

til Skanderborg, hvor pallerne med møbler samt 5 returpaller aflæsses. Herefter kører lastbilen til Horsens, hvor de resterende 5 returpaller afleveres, og der pålæsses samtidig 35 paller med værktøj. Fra Horsens foretager lastbilen en international transport retur til Flensborg (DE).

Vurdering af transporten: opsamlingen af de 10 returpaller i Herning sker som led i et byttesystem imellem virksomhederne i forbindelse med en cabotagekørsel fra Herning til Skanderborg. De opsamlede returpaller afleveres henholdsvis i Skanderborg og Horsens, men kan knyttes til den samme cabotagekørsel. Transporten fra Herning til Skanderborg og til Horsens udgør alene én cabotagekørsel. Det er afgørende, at transportvirksomheden kan påvise sammenhængen mellem cabotagekørslen og opsamlingen af de 10 returpaller.

Eksempel 4:

Hændelsesforløb: en polsk lastbil foretager en international transport med kød fra Poznan (PL) til en dagligvarebutik i Grindsted, hvor kødet aflæsses. Herefter pålæsses 50 tomme blomsterbure på samme køretøj, som kører til Vejle. Ved kunden i Vejle afleveres de tomme blomsterbure og herefter pålæsses 49 blomsterbure fyldt med blomster. Fra Vejle foretager lastbilen en international transport retur til Poznan (PL).

Vurdering af transporten: opsamlingen af de 50 tomme blomsterbure sker som led i et byttesystem imellem virksomhederne i forbindelse med en international transport fra Poznan (PL) til Grindsted, og forinden en ny international transport fra Vejle til Poznan (PL). Det er afgørende, at transportvirksomheden kan påvise sammenhængen mellem den internationale transport og opsamlingen af de 50 tomme blomsterbure.

Eksempel 5:

Hændelsesforløb: en tysk lastbil med trailer kører tom ind i Danmark og må udføre én cabotagekørsel inden for 3 dage, jf. 3 dages-reglen i afsnit 6a. Køretøjet kører dagen efter fra Padborg til Holstebro med den tomme trailer. Hos kunden i Holstebro ombyttes den tomme trailer med en anden trailer, som kunden forinden har fyldt med varer. Herefter foretager lastbilen en cabotagekørsel med den læssede trailer fra Holstebro til Padborg.

Vurdering af transporten: ombytningen af den tomme trailer med en fyldt trailer har karakter af en praktisk foranstaltning, der udgør et alternativ til, at chaufføren skal afvente pålæsningen af varer hos kunden. Transporten af den tomme trailer fra Padborg til Holstebro anses som en accessorisk del af den efterfølgende cabotagekørsel fra Holstebro, og transporten har derfor ikke karakter af en selvstændig cabotagekørsel. Det er dog altid en konkret vurdering, om det er tilstrækkelig dokumenteret, at transporten af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage er knyttet til en cabotagekørsel eller en international transport.

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 fra den internationale transport kunne køres til bestemmelsesstedet efter fragtaftalen.

5. Hvem gælder cabotagereglerne for?

Cabotagereglerne er gældende for det specifikke køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøjet heri, som udfører godskørsel for fremmed regning mellem to punkter i en anden medlemsstat end den medlemsstat hvor virksomheden er etableret.

Den indgående internationale transport og cabotagekørslerne skal foretages med det samme køretøj, eller hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, motorkøretøjet heri.⁹

Cabotagereglerne gælder for transportvirksomheder fra følgende EU- og EØS-lande:

⁹ Artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009.

Belgien, Bulgarien, Cypern, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn samt Østrig.

6. Reglerne for udførelse af cabotagekørsel

6a. Tidsmæssig begrænsning

7 dages-reglen

I tilslutning til en indgående international transport må der udføres op til 3 cabotagekørsler inden for 7 dage efter at alt gods, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Det betyder, at den sidste cabotagekørsel skal være afsluttet indenfor 7 dage.

- De 7 dage forstås som kalenderdage.¹⁰
 - Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at den sidste aflæsning af godset, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er foretaget.
 - Hvis aflæsningen er sket kl. 12.00 den 1. januar, starter de 7 døgn således fra kl. 00.00 natten mellem den 1. og den 2. januar.
- Den sidste aflæsning i forbindelse med den sidste cabotagekørsel skal være afsluttet senest kl. 23:59 på den 7. dag.

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

Eksempel:

- Aflæsning af gods i forbindelse med en international transport afsluttes kl. 12:00, mandag den 1. januar.
- De 7 dage begynder kl. 00:00 natten mellem mandag og tirsdag.
- Den sidste cabotagekørsel skal være afsluttet senest mandag den 8. januar kl. 23:59.

Eksempel 2:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Aflæsning af frugt i forbindelse med den internationale transport afsluttes mandag den 1. januar.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar kl. 12:00	Aflæsning af frugt i Esbjerg	International transport
Samme dag kl. 12:30	I Esbjerg pålæsses kød som fragtes til Odense	Første cabotagekørsel
Mandag den 1. januar/ Tirsdag den 2. januar	7 dages periode begynder natten mellem mandag og tirsdag kl. 00:00	7 dages periode
Tirsdag den 2. januar til og med den tirsdag den 9. januar	7 dages periode udløber tirsdag den 9. januar kl. 23:59	Sidste cabotagekørsel skal være udført inden kl. 23:59.

3 dages-reglen

- 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 én cabotagekørsel inden for 3 dage efter indrejse i Danmark.

¹⁰ Artikel 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. Se endvidere afsnit 6d.

- Denne cabotagekørsel skal ligeledes være afsluttet senest på 7. dagen efter, at det gods, der blev transporteret af det pågældende køretøj ved den internationale transport, er leveret. Dette gælder, uanset i hvilket medlemsland den internationale transport er afsluttet.
- De 3 dage forstås som kalenderdage.¹¹
 - Starttidspunktet beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at køretøjet er kørt ind i værtsmedlemsstaten uden last.
 - Den sidste aflæsning i forbindelse med denne ene cabotagekørsel skal være afsluttet senest kl. 23.59 på den 3. dag.

Eksempel:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Malmø (SE). Aflæsning af frugt i forbindelse med den internationale transport afsluttes mandag den 1. januar i Sverige. Derefter kører køretøjet til Danmark for at udføre én cabotagekørsel.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar	Køretøjet aflæsser frugt i Malmø (SE)	International transport afsluttes
Tirsdag den 2. januar	Køretøjet kører (uden last) til Esbjerg. Her pålæsses møbler, hvoraf 1/3 aflæsses i Ålborg	Første del af én cabotagekørsel
Onsdag den 3. januar	Den næste 1/3 af møblerne aflæsses i Odense	Anden del af cabotagekørslen
Torsdag den 4. januar	Chauffør afholder hvil i Nyborg.	Hvil
Fredag den 5. januar*	Resterende 1/3 af møblerne aflæsses i Padborg	Tredje del af cabotagekørslen

- De 7 dage begynder kl. 00:00 natten mellem mandag og tirsdag.
- De 3 dage begynder kl. 00:00 natten mellem tirsdag og onsdag.

*Køretøjet skal have afsluttet den sidste aflæsning i forbindelse med cabotagekørslen senest fredag den 5. januar inden kl. 23:59.

Eksempel 2:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Helsinki (FI). Aflæsning af frugt i forbindelse med den internationale transport afsluttes mandag den 1. januar kl. 12:00 i Finland.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Mandag den 1. januar	Køretøjet aflæsser frugt i Helsinki (FI)	International transport afsluttes
Tirsdag den 2. januar	Køretøjet kører (uden last) igennem Sverige og til København. Her pålæsses møbler	Transit gennem Sverige og cabotagekørsel i Danmark påbegyndes
Onsdag den 3. januar	Natten mellem tirsdag og onsdag (kl. 00:00)	3 dages periode begynder i DK
Onsdag den 3. januar/ torsdag den 4. januar	Chauffør afholder hvil i Odense	Hvil

¹¹ Ibid.

Fredag den 5. januar	Køretøjet kører til Padborg hvor møblerne aflæsses	Cabotagekørsel afsluttes indenfor 3 dages perioden (fredag kl. 23:59)
-----------------------------	--	---

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 på 7. dagen, kan blive i Danmark og påbegynde en international transport på 8. dagen.¹²

6b. Kvantitativ begrænsning

3-turs begrænsning

Indenfor 7 dage efter afslutning af en international transport, er det, med samme køretøj, tilladt at udføre i alt 3 cabotagekørsler. Virksomheden kan udføre nogle eller alle tre cabotagekørsler i samme medlemsstat, hvor den internationale transport afsluttes, eller i andre medlemsstater, idet virksomheden dog kun kan udføre én cabotagekørsel i hver af de andre medlemsstater inden for 3 dage, når de kører ind i denne medlemsstat uden last.

Eksempel:

En tysk lastbil, fragter kød i forbindelse med en international transport fra Hamborg (DE) – Esbjerg. Straks derefter, påbegyndes cabotagekørsel i Danmark.

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 ¹³
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

6c. Karensperiode

Transportvirksomheder må ikke udføre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i samme værtsmedlemsstat, i 4 dage fra afslutningen af den sidste cabotagekørsel udført i denne medlemsstat.¹⁴

- De 4 dage forstås som kalenderdage.
- Starttidspunktet for karensperioden beregnes fra kl. 00.00 dagen efter, at køretøjet har foretaget den sidste aflæsning i forbindelse med sin cabotagekørsel.¹⁵

¹² Artikel 8, stk. 2, 2. afsnit i forordning nr. 1072/2009.

¹³ I dette eksempel forstås tomkørsel som kørsel uden last, trailer eller sættevogn og derfor kun motorkøretøjet.

¹⁴ Artikel 8, stk. 2a, i forordning nr. 1072/2009.

¹⁵ Artikel 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.

Karensperioden udløses hver gang en cabotagekørsel afsluttes og såfremt køretøjet forlader Danmark. Det gælder også selvom køretøjet kun har udført én cabotagekørsel.

Det betyder at såfremt et udenlandsk køretøj i tilslutning til en international transport udfører én cabotagekørsel i Danmark, for derefter at udføre én cabotagekørsel i Sverige,¹⁶ ikke må udføre cabotage i Danmark indenfor 4 dage efter cabotagekørslen afsluttedes i Danmark.

Eksempel 1:

Aflæsning af varer fra sidste cabotagekørsel 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.
- Cabotagekørsel kan tidligst påbegyndes igen natten mellem fredag og lørdag den 6. januar kl. 00:00.

Eksempel 2:

En tysk lastbil afslutter en international transport fra Hamborg (DE) – Padborg, mandag den 1. januar kl. 10:00. Samme køretøj udfører en cabotagekørsel fra Padborg – Esbjerg. Derefter udfører køretøjet en international transport fra Esbjerg – Malmø (SE).

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	Karensperiode udløber fredag kl. 23:59 og cabotagekørsel er tilladt igen fra lørdag den 6. januar efter kl. 00:00	Karensperiode ophører

Eksempel 3:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Aflæsning af frugt sker fredag den 1. marts, som afslutter den internationale transport. Der udføres herefter tre cabotagekørsler i Danmark. Den tredje cabotagekørsel i Danmark afsluttes mandag den 4. marts, hvorefter lastbilen forlader Danmark. Samme lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg og påbegynder ny cabotage efter endt karensperiode.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Fredag den 1. marts	Køretøjet aflæsser frugt i Esbjerg	Afslutning af international transport til Danmark
Lørdag den 2. marts	Fragt af møbler fra Esbjerg til Aarhus	Første cabotagekørsel
Søndag den 3. marts	Fragt af byggevarer fra Horsens til Odense	Anden cabotagekørsel

¹⁶ Karensperioden i Sverige kan begynde en anden dato end i Danmark, det afhænger af hvornår cabotagekørslen afsluttes i de pågældende medlemslande.

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 (DE) 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

Eksempel 4:

En tysk lastbil fragter frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Aflæsning af frugt sker den 21. februar, som afslutter den internationale transport. Chaufføren afholder hvil i Esbjerg mellem fredag og lørdag, hvor første cabotagekørsel påbegyndes i Esbjerg lørdag den 22. februar.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Lørdag den 22. februar	I Esbjerg pålæsses møbler som fragtes til Odense	Første cabotagekørsel i Danmark
Samme dag	Køretøjet kører (uden last) til Malmø (SE) hvor frugt pålæsses, fragtes til Stockholm (SE)	Første 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 (SE) pålæsses ost, som fragtes til Oslo (NO)	International transport
Tirsdag den 25. februar	Køretøjet kører fra Oslo (NO) (uden last) til Esbjerg. Her afholdes hvil	Tomkørsel ¹⁷ 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	Første cabotagekørsel i Danmark, efter endt karensperiode

Eksempel 5:

En tysk lastbil fragter møbler fra Hamborg (DE) til Esbjerg. Aflæsning af møbler sker lørdag den 22. februar, som afslutter den internationale transport. Samme dag påbegyndes cabotagekørsel i Danmark.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Lørdag den 22. februar	I Esbjerg aflæsses møbler, som afslutter den internationale transport	International transport

¹⁷ I dette eksempel forstås tomkørsel som kørsel uden last, trailer eller sættevogn og derfor kun motorkøretøjet.

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

6d. Særligt om weekender og helligdage

Såfremt den sidste dag, i en af ovenstående perioder (3-, 7-, eller 4-dagesperioden) er en helligdag, lørdag eller søndag udløber perioden den næstkommende hverdag.¹⁸

Eksempel: 3-dages periode, hvor perioden udløber på en søndag.

En vognmandsvirksomhed etableret i Holland, udfører torsdag den 6. januar en international transport fra Amsterdam (NL) – Hamborg (DE), hvorefter cabotagekørsel i Danmark indledes.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Torsdag den 6. januar	Føreren afslutter sin internationale transport i Hamborg og kører uden last til Esbjerg hvor frugt pålæsses	Første cabotagekørsel indledes
Fredag den 7. januar	1/3 af frugten aflæsses i Odense	1/3 af første cabotagekørsel
Lørdag den 8. januar	1/3 af frugten aflæsses i København	2/3 af første cabotagekørsel
Søndag den 9. januar	3-dagesperiode ophører (oprindeligt) kl. 23:59. Da det er søndag, udløber den først den næstkommende hverdag	Hvil
Mandag den 10. januar	1/3 af frugten aflæsses i Korsør	3/3 af første cabotagekørsel

Eksempel 2: Karensperiode ender på en lørdag

En vognmandsvirksomhed etableret i Tyskland, udfører søndag den 6. januar en international transport fra Hamborg (DE) – Odense, hvorefter cabotagekørsel i Danmark indledes.

Dato	Hændelsesforløb	Karakterisering af transporten
Søndag den 6. januar	Føreren afslutter sin internationale transport i Odense. Samme sted pålæsses frugt. Der afholdes hvil indtil næste dag	Første cabotagekørsel indledes og hvil afholdes

¹⁸ Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1182/71 af 3. juni 1971 om fastsættelse af regler om tidsfrister, datoer og tidspunkter.

Mandag den 7. januar	Frugten aflæsses i København. Samme sted pålæsses møbler	Første cabotagekørsel
Tirsdag den 8. januar	Møblerne aflæsses i Nyborg. Samme sted pålæsses sportstøj	Anden cabotagekørsel
Samme dag	Sportstøjet aflæsses i Malmø (SE)	International transport, karensperiode i DK udløses kl. 00:00
Onsdag den 9. januar – Lørdag den 12. januar	Karensperiode ophører (oprindeligt) lørdag kl. 23:59. Udskydes dog til mandag kl. 23:59, da den oprindeligt udløb på en lørdag	Karensperiode ophører
Tirsdag den 15. januar	Kød pålæsses i København og fragtes til Esbjerg	Karensperiode ophører og cabotagekørsel indledes efter endt karensperiode

7. Aflønningskrav under udførelsen af cabotagekørsel

En udenlandsk virksomhed, som er omfattet af cabotagereglerne, skal betale sine chauffører en timeløn, der som minimum svarer til den danske minimumstimesats, når chaufføren udfører cabotagekørsel, hvor motorkøretøjets eller vogntogets samlede tilladte totalvægt overstiger 3.5 tons.¹⁹ Minimumstimesatserne bliver reguleret årligt, og de opdaterede satser fremgår af www.fstyr.dk.

Andet arbejde

Der skal kun aflønnes med den danske minimumstimesats for den kørsel med gods, der tilbagelægges under udførsel af cabotagekørslerne, 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.²⁰

- På- og aflæsning,
- Tomkørsel, kørsel uden gods eller returpaller og lignende som beskrevet i vejledningens 4. afsnit,²¹
- 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

En chauffør ansat i en vognmandsvirksomhed, der er etableret i Hamborg (DE) kører en læsset vogn med frugt fra Hamborg (DE) til Esbjerg, hvor godset aflæsses.

- I Esbjerg pålæsses vognen med slagterivarer, som fragtes og aflæsses i Århus.
- Lastbilen kører uden last (tomkørsel) fra Århus til Horsens.
- I Horsens pålæsses vognen med mælk, som køres til Padborg, hvor der aflæsses.

¹⁹ Bekendtgørelse nr. 908 af 25. juni 2025 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikkebilateral international transport § 12, stk. 2.

²⁰ Forordning nr. 561/2006, artikel 4, litra e) og artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF.

²¹ 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.

- I Padborg venter føreren i 3 timer på at terminalen lægger vognen med ost, som skal fragtes tilbage til Hamborg (DE).

Føreren skal udelukkende aflønnes med den danske minimumstimesats under følgende aktiviteter:

- Under kørslen med gods fra Esbjerg til Århus, og
- Under kørslen med gods fra Horsens til Padborg, idet disse kørsler er cabotagekørsel.

Eksempel 2

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

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	Frugt pålæsses i Ålborg og fragtes til København	Cabotagekørsel	Ja
kl. 21 ⁰⁰ -00 ⁰⁰	Chaufføren holder pause i København	Pause	Nej
Tirsdag kl. 00 ⁰⁰ -04 ⁰⁰	Tomkørsel fra København til Esbjerg	Tomkørsel mellem cabotagekørsler ²²	Nej
kl. 04 ⁰⁰ -06 ⁰⁰	Køretøjet pålæsses med møbler	Pålæsning af gods	Nej
kl. 06 ⁰⁰ -08 ⁰⁰	Møbler fragtes fra Esbjerg til Odense	Cabotagekørsel	Ja
kl. 08 ⁰⁰ -10 ³⁰	Køretøjet aflæsses for møbler i Odense	Aflæsning af gods	Nej

Eksempel 3

En tysk lastbil udfører en international transport fra Hamborg (DE) – Ribe.

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 aflæsses i Ribe	Aflæsning af gods	Nej
kl. 09 ⁰⁰ - 12 ⁰⁰	Chaufføren holder pause i Ribe	Pause	Nej
Tirsdag kl. 12 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰	Tomkørsel fra Ribe til Skagen	Tomkørsel ²³ mellem cabotagekørsler	Nej
kl. 17 ⁰⁰ - 18 ⁰⁰	Køretøjet pålæsses med møbler i Skagen	Pålæsning af gods	Nej
kl. 18 ⁰⁰ - 23 ³⁰	Møbler fragtes fra Skagen til København	Cabotagekørsel	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

8. Dokumentationskrav

Dokumentation på at transporterne finder sted i værtsmedlemsstaten:

Der skal foreligge dokumentation for den indgående internationale transport, uanset hvilken medlemsstat denne er afsluttet i, samt dokumentation for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført i Danmark.

²² | dette eksempel forstås tomkørsel som kørsel uden last, trailer eller sættevogn og derfor kun motorkøretøjet.

²³ | dette eksempel forstås tomkørsel som kørsel uden last, trailer eller sættevogn og derfor kun motorkøretøjet.

Såfremt køretøjet udfører cabotagekørsel og har befundet sig i Danmark i fire dage før den internationale transport, skal der ved anmodning herom, forevises den nedenfor beskrevne dokumentation, for alle kørsler udført i perioden.²⁴

Dokumentationen skal ikke nødvendigvis fremgå af ét dokument, men skal omfatte følgende oplysninger om hver transport:²⁵

- a) Afsenderens navn, adresse og underskrift.²⁶
- b) Transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift.²⁶
- c) Modtagerens navn og adresse samt – efter varerne er leveret – modtagerens underskrift og datoen for leveringen.
- 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.
- 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.

Dokumentationen skal forevises for kontrolmyndighederne på vejsidekontrol og på forlangende.²⁷

Elektronisk fremsendelse af dokumentation til bilen inden for ganske kort tid accepteres. Det betyder at chaufføren kan kontakte hovedkontoret transportlederen, virksomheden eller en anden person eller enhed med henblik på at få fremsendt ovenstående dokumentation.²⁸

Data fra takografen

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

Udstationeringserklæring²⁹

Ved cabotagekørsel betragtes chaufføren som udstationeret i værtsmedlemsstaten. Det er et krav at operatøren, senest inden udstationeringens starttidspunkt har udfyldt en udstationeringserklæring via IMI.³⁰ Føreren skal ligeledes råde over og tilgængeliggøre en kopi af udstationeringserklæringen samt ovenstående dokumentation.³¹

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

Det 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 hviletidsbestemmelserne, eller vejafgiftsbenyttelsesdata for betalt vejafgift.

²⁴ Bekendtgørelse nr. 522 af 21. maj 2025 om godskørsel § 30 og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 1072/2009.

²⁵ Artikel 8, stk. 3, litra a-g) i forordning nr. 1072/2009.

²⁶ Afsender og transportvirksomhedens underskrifter kan trykkes eller erstattes af stempler.

²⁷ Bekendtgørelse nr. 522 af 21. maj 2025 om godskørsel § 30

²⁸ Artikel 8, stk. 4a, i forordning nr. 1072/2009.

²⁹ Direktiv 2020/1057 artikel 1, stk. 11, og bekendtgørelse nr. 908 af 25. juni 2025 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikkebilateral international transport § 8. Se endvidere Færdselsstyrelsens vejledning om udstationeringsreglerne.

³⁰ Gælder ikke for virksomheder etableret i et EØS-medlemsland. Gælder ikke for selvstændigt erhvervsdrivende, der er kørende fører.

³¹ Bekendtgørelse nr. 908 af 25. juni 2025 om udstationeringsvilkår for udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikkebilateral international transport § 9, stk. 1.

9. Sanktioner i tilfælde af overtrædelse af cabotagereglerne

Overtrædelse af reglerne om cabotagekørsel straffes med bøde.³²

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 ved eksempelvis overtrædelse af karensperioden, kørsel mere end 3 ture eller overtrædelse af dagsbegrænsningen).³³

Overtrædelse af aflønningskravet i forbindelse med cabotagekørsel samt manglende opfyldelse af dokumentationskravet efter udstationeringens ophør straffes også med bøde.³⁴

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.

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.³⁵

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

10. Yderligere oplysninger

I tilfælde af behov for yderligere afklaring kontakt:

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

³² Bekendtgørelse nr. 522 af 21. maj 2025 om godskørsel § 47, jf. bekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024 af lov om godskørsel § 17, stk. 1, nr. 3, samt lovforslag 2013 58, bilag 4 og lovforslag 2021.62 A, bemærkninger til nr. 43.

³³ Lovforslag 2013, 58, almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2 og bilag 2 til lovforslaget.

³⁴ Bekendtgørelse nr. 908 af 25. juni 2025 om udstationeringsvilkår ved udførelse af cabotagekørsel, den indledende eller afsluttende vejstrækning af kombineret transport og ikkebilateral international transport § 18, stk. 1.

³⁵ Bekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024 af lov om godskørsel § 16.