

VEITRANSPORT

Speditørskolen 2024

Veileder

Andrè Lunner

E-post: andre.lunner@collicare.no

Telefon: 93 40 84 39

Sist revidert: Januar 2024

NHO Logistikk og Transport

OBS – dokumenter det er henvist til i heftet (illustrasjoner) tilsvarer i de fleste tilfeller skrivbare pdf som er tilgjengelig på elevportalen. Det er ikke forventet at du leser dokumentenes "liten skrift" men gjør deg kjent med benevnelse. Eksempel: "Fraktbrev"

Innhold

Krav fra næringslivet	3
Hvorfor ikke båt eller jernbane?	3
Næring og fag	3
Løyve	4
Aksellast, boggilast og trippelboggilast	4
Biltyper	5
Tillatt totalvekt og aktuell totalvekt	5
Kjøretøy og motorvogn	5
Biler og vogntog	5
VEKTBESTEMMELSER	9
Vektbestemmelser – aksellast og totalvekt	9
Teleløsning	10
Avgiftsmessig nedregistrerte kjøretøy	10
Anmeldelse ved overlast	10
Brukstillatelse	11
Lengder	11
Last-sikring av gods	12
SPESIALTRANSPORT	12
KJØRE- OG HVILETID	13
ARBEIDSTID FOR SJÅFØRER OG ANDRE INNEN VEGTRANSPORT	15
Internasjonale avtaler	16
Regler for internasjonal veitransport	17
TIR-konvensjonen	18
TIR-carnet	24
IRU – volets	29
AVTALER OG ANSVAR	31
CMR –fraktbrev	34
FRAKTFØRERENS ANSVAR	36
TAKSTSYSTEMER	40
SPEDITØREN OG LASTEBILEN	41
Pool-avregning	45
Samarbeidsformer	45

Krav fra næringslivet

Tidligere var produksjonen basert på lager av både råvarer og ferdige produkter. Nå er lagrene for en stor del på farten bak på en lastebil, både til og fra butikken. Varene skal være på plass akkurat når de trengs, verken før eller senere, etter ”Just-in-Time” prinsippet. Stadig mer av produksjonen er ordrestyrt. Dette krever fleksibel og rask transport.

Hvorfor ikke båt eller jernbane?

Båt og jernbane er rasjonelle for store godsmengder over lange avstander. Men ordrestyrt produksjon betyr mange og små forsendelser. Derfor er lastebilen ofte det eneste reelle alternativet. Bare lastebil får varene helt fram til den enkelte bolig eller bedrift, enten bedriften er et gårdsbruk, et lokalt verksted eller Norsk Hydro.

Ofte benyttes også lastebilen i tillegg til båt eller bane. For å frakte varene fra avsender og helt fram til mottaker, er både båt og bane avhengig av lastebiltransport i hver ende. Faktisk er 80 % av alt gods i Norge innom en lastebil.

Frakteskutene kan ferdes langs 21 000 km kystlinje, når vi tar med fjordene. Jernbanen har 4 200 km skinner til sin disposisjon. Det offentlige veinettet i Norge er på 91 000 km (26 000 km riksveier, 27 000 km fylkesveier og 31 000 km kommunale veier). I tillegg har vi 45 000 km helårs skogsbilveier og 52 000 km vinterveier. Til sammen gir dette oss hele 188 000 km veier til disposisjon.

Hvis vi tenker oss at vi deler denne infrastrukturen på alle innbyggere i Norge, ville hver av oss kunne benytte 5 m kystlinje, 1 m jernbane og 43 m vei.

Næring og fag

Leietransport eller yrkestransport er den profesjonelle delen av godstransport på veien. Gods som blir transportert for egen virksomhet, uten betaling fra en oppdragsgiver, kalles egentransport.

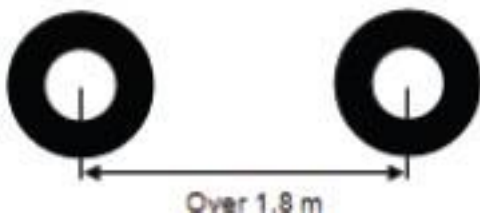
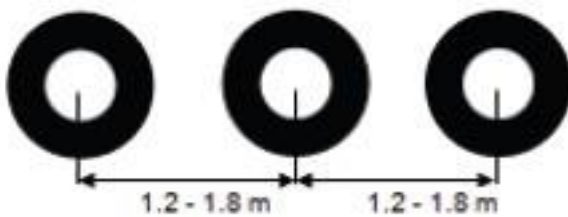
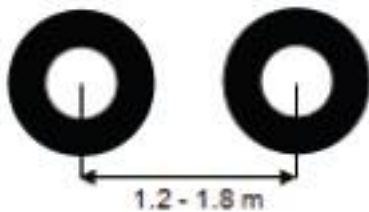
Løyve

For å drive leietransport, mot vederlag, må en ha **løyve**. For godkjent løyve stiller myndighetene konkrete krav til:

1. Faktisk og varig virksomhet i Norge
2. God vandel
3. Tilfredsstillende økonomisk even
4. Tilstrekkelig faglig kompetanse

I tillegg må den som skal drive godstransport mot vederlag, med motorvogn eller motorvogn med henger, med tillatt totalvekt over 3500 kg også inneha løyve.

Aksellast, boggilast og trippelboggilast



Aksellast

Den samlede tyngde som overføres til veien fra alle hjul på samme aksel.

Boggilast

Den samlede tyngde som overføres til veien fra alle hjul på to etterfølgende aksler, hvor avstanden mellom akslingene er 1.20 - 1.80 m.

Trippelboggilast

Den samlede tyngde som overføres til veien fra alle hjul på tre etterfølgende aksler, hvor avstanden mellom hver av akslingene er 1.20 - 1.80 m.

”Langboggi”

Det brukes ofte betegnelsen ”langboggi” på to etterfølgende akslinger som har en avstand på over

1.8 m (normalt er avstanden 2.0 - 2.05 m). Dette er egentlig en feil betegnelse. Vektmessig er dette to enkeltakslinger.

Biltyper

Biler er nå delt inn i gruppene M og N, mens tilhengerne tilhører gruppe O.

BIL GRUPPE M:	Bil for persontransport
BIL GRUPPE N:	Bil for godstransport
KJØRETØY GRUPPE O:	Tilhenger til bil (herunder semitrailer)

Tillatt totalvekt og aktuell totalvekt

Dette er begrep som du kommer til å lese om. Det kan også være aktuell eller tillatt aksellast, boggilast eller trippelboggilast. Når det gjelder tillatt for eksempel totalvekt, menes det den totalvekten som står i lastebilens eller tilhengerens vognkort. En lastebil som har en egenvekt på 12 000 kg og lastekapasitet på 14 000 kg, har en tillatt totalvekt på 26 000 kg.

Aktuell totalvekt er den totalvekten som kjøretøyet har i øyeblikket. Lastebilen ovenfor har en aktuell totalvekt på 12 000 kg når den kjører tom (lastebilens egenvekt) og en aktuell totalvekt på 26 000 kg når den kjører med fullt lass.

Kjøretøy og motorvogn

Definisjonen på et kjøretøy er en "Innretning som er bestemt til å kjøre på bakke uten skinner". Det vil si at både biler og tilhengere er kjøretøyer.

Motorvogn er et "Kjøretøy som blir drevet fram med motor". Tilhengere er altså ikke motorvogn, det er det bare biler som er.

Biler og vogntog

Vi skal også se på de vanligste bilene, tilhengerne og vogntogene.

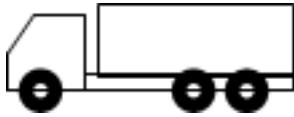
Lastebil 1



Toakslet lastebil med lasteplan

En slik lastebil kan være utstyrt med forskjellige typer påbygg; kapell, skap, lasteplan, fester for container eller tank. Distribusjonsbiler er ofte toakslede lastebiler.

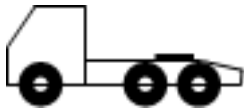
Lastebil 2



Trekslet lastebil med kapell- eller skap-påbygg

En trekslet lastebil er utstyrt med de samme påbyggene som bilen ovenfor. En slik bil brukes bl.a. til langtransport (sammen med tilhenger), da den kan ta med seg mer gods enn en to-akslet bil.

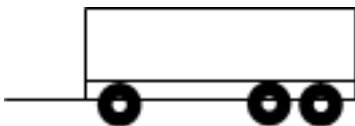
Trekkbil



Trekslet trekkbil for semitrailer

For å dra en semitrailer (semitraileren er egentlig tilhengeren) kreves det en trekkbil. I Norge er det vanlig med boggi på trekkbilen (trekslet bil), mens det i EU er normalt med en toakslet trekkbil.

Tilhengere



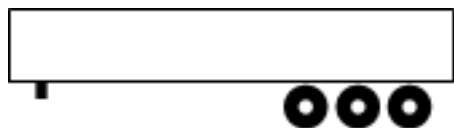
Slepvoغن

Denne type tilhenger (som er den vanligste å kople på en lastebil) kalles slepvoغن. Da tilhengerdraget har et ledd, vil ikke noe av vekten bli overført til bilen, uansett hvor mye tilhengeren lastes. Tilhengeren har vanligvis to, tre eller fire akslinger.



Påhengsvoغن

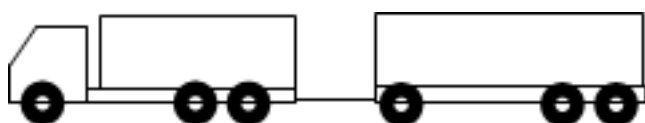
Denne type tilhengere har en annen konstruksjon enn slepvoغن. Når en påhengsvoغن lastes, overføres noe av vekten til lastebilen (campingvoغن er påhengsvoغن).



Semitrailer

En semitrailer er egentlig tilhengeren som koples på en trekkvogn.

Vogntog



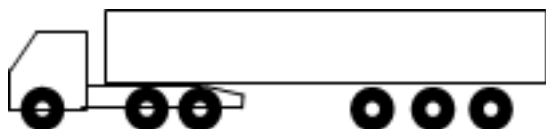
Vogntog som består av en trekslet lastebil og en trekslet slepvogn

I dagligtale kalles ofte dette vogntoget noe feilaktig for ”trailer”. En ”trailer” er en tilhenger. Denne type vogntog er det vanligste i langtransport.



Vogntog som består av en trekslet lastebil og en toakslet påhengsvogn

Denne type vogntog brukes mye innenfor anleggstransport, men noen bruker det også til langtransport. Mange kaller en slik påhengsvogn for ”boggikjerre”.



Vogntog som består av trekslet trekkbil og semitrailer

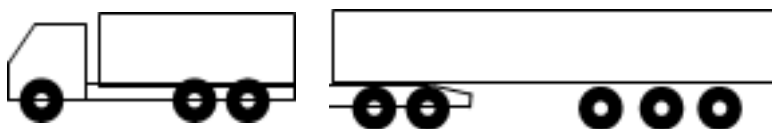
Vogntoget, som mange i dagligtale omtaler som ”semitrailer”, består egentlig av både trekkbil og en semitrailer. Innenfor EU er dette et vanlig vogntog, da med en toakslet trekkbil. ”EU-semitraileren” har faste mål.

Modulvogntog eller 25,25

Er et vogntog som er sammensatt av kjøretøy som hver for seg oppfyller kravene i direktiv 96/53/EF.

Et modulvogntog er satt sammen av en lastebil og en semitrailer(type 1) eller en semitrailer med kjerre\påhengsvogn bak(type 2).

Modulvogntog har en tillatt totalvekt på 60tonn, er 25,25 meter lang og kan nå kjøre på alle veier som er godkjent for tømmertransport i Norge (tømmervegnettet). Modulvogntog har begrensinger for transport av ADR. Transport av farlig gods som stykkgoods er tillatt, men er ikke med tank.



Modulvogntog type 1

- vist som bil og henger med langt slep.

Pass på totalvekt per aksling og total vekt for modul på max 60t så er man innenfor tillatt vektgrense, så lenge veien er godkjent for modul og tonn pr aksel. Pass på at vekt er på bilen, henger kan ikke veie mer enn bilen.



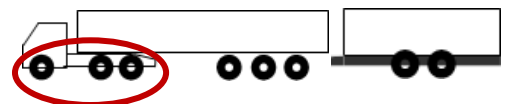
Modulvogntog type 2

- vist som semi og henger – "ryggsekk" bak.

Henger har begrensinger ift vekt – planlegging og effektiv utnyttelse kan derfor være utfordrende. Henger må ikke bli for tung ift semitraileren, da vektfordelingsforhold er viktig bl.a. med tanke på styreevne etc.

I eksempelet har vi en semitrailer med henger (kjerre). Semitraileren vet vi har en tillatt max vekt på 24 tonn, og vi skal beregne kapasitet på henger slik:

Tillatt max vekt aksel 1	9 tonn
Tillatt max vekt aksel 2 + 3	12 tonn
<i>Total</i>	<i>21 tonn</i>
Total x 1,5	31,5 tonn
Fradrag max tillatt last på semitrailer	-24 tonn



Lastekapasitet på henger

7,5 tonn

VEKTBESTEMMELSER

Generelt om vektbestemmelser

Det skjer stadig nye ting når det gjelder lover og regler som en bilfører må forholde seg til. Det er ikke alltid like lett å holde seg oppdatert med alle endringene.

Dette kapitlet forutsetter at man har tilgang til siste utgave av de to ”veglistene” (du finner disse bl.a. på internett). Dette er en del av regelverket. Den ene veglisten (rosa) heter: ”Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy”. Her finner du bestemmelser om tillatt aksellast, boggilast, trippelboggilast, totalvekt og bredde på riksveger i Norge.

<https://www.vegvesen.no/sok/?q=veglister>

Den andre veglisten heter ”Vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy”. Den omhandler dispensasjonsbestemmelser for spesialtransport på riksveger i Norge. Veglistene utkommer en gang hvert år (vanligvis i januar) og kan fås gratis hos trafikkstasjonene eller på internett. I tillegg finnes det en vegliste for fylkes- og kommunale veger, som utgis av vegkontorene i hvert fylke. Også denne kan du få hos trafikkstasjonene eller på internett.

Når det i dette kapitlet står ”vegliste”, menes det vedlegg 1 (rosa vegliste), dersom ikke annet er sagt.

Vektbestemmelser – aksellast og totalvekt

Bestemmelsene omfatter to typer last; *aksellast* og *totalvekt*. Aksellast er den belastningen veien utsettes for fra en aksling (boggi/trippelboggi), mens totalvekt er den belastningen veien utsettes for totalt fra hele bilen, tilhengeren eller vogntoget. Først skal vi se på aksellast.

Overlast

Dersom en aksling belastes med mer enn det som tillates, kalles det overlast. Det er to typer overlast; *teknisk overlast* og *gebyrpliktig overlast*. Ved gebyrpliktig overlast vil det bli utstedt et gebyr; jo større overlast jo høyere gebyr. I tillegg må overlasten settes igjen på kontrollstedet.

Overlast - totalvekt

I tillegg til at myndighetene kontrollerer aksellasten, vil de også kontrollere totalvekten.

Tillatt totalvekt er den laveste av følgende:

- Totalvekt etter totalvektstabell
- Kjøretøyenes registrerte totalvekt
- Summen av de til en hver tid gjeldene aksel-/boggi-/trippelboggilaster
- Totalvekten i flg. brukstillatelse, dispensasjon eller ved skilting

Overlast - ufortollet gods - transittering/ toll-forpassing

Dersom det blir nødvendig med omlasting av et kjøretøy som frakter ufortollet gods (tollgods), skal føreren av kjøretøyet kontakte tollvesenet. Hvis føreren nekter, tar trafikkstasjonens tjenestemann kontakt med tollvesenet.

Videre kjøring nektes før tollvesenet har uttalt seg.

Tollvesenet skal attestere omlastingen på tolldokumentene som følger kjøretøyet. Tollvesenet kan imidlertid gi muntlig tillatelse til omlasting, mot at dokumentene blir attestert ved avtalt tollsted i etterhånd.

Teleløsning

Det blir normalt ikke innført restriksjoner på riks- og fylkesveger i teleløsningen.

Det enkelte vegkontor kan opplyse om hvilke kommuner som til enhver tid har innført restriksjoner.

Avgiftsmessig nedregistrerte kjøretøy

Avgiftsgrunnlaget for kjøretøy kan settes lavere enn kjøretøyets tillatte totalvekt dersom eieren ved skriftlig henvendelse til Regionvegkontoret ber om dette. Avgiftsgrunnlaget for kjøretøyet kan ikke settes lavere enn minimumsgrensen for avgiftsplikt. Redusert avgiftsgrunnlag kan senere økes, men kan da ikke på nytt reduseres, så lenge kjøretøyet er registrert på samme eier.

Dersom kjøretøyet brukes med aktuell totalvekt som overskrider det reduserte avgiftsgrunnlag med 10 pst. eller mer, bortfaller adgangen til redusert avgiftsgrunnlag. Avgiftsgrunnlaget settes da opp til kjøretøyets tillatte totalvekt. Det kan på nytt ikke reduseres, med mindre kjøretøyet skifter eier.

Anmeldelse ved overlast

Ved overlast vil forholdet normalt bli anmeldt ved:

overskridelse av totalvekten på enkeltkjøretøy (bil eller tilhenger) med 15 % eller mer.

overskridelse av totalvekten på vogntog med 10 % eller mer.

Ved anmeldelse vil det normalt bli gitt en bot fra politiet i tillegg til gebyret.

Brukstillatelse

Generelt om brukstillatelse

For biler/tilhengere, registrert før 1. november 1997, kreves det i noen tilfeller brukstillatelse før de lovlig kan kjøre på offentlig vei.

Lengder

Generelt om lengdebestemmelser

17. september 1997, trådte det i kraft nye bestemmelser om lengder for biler og vogntog – hvor det er mange regelverk å forholde seg til:

- *forskrift om bruk av kjøretøy*
- *kjøretøyforskriften*
- *vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy (veglisten)*

Tillatte lengder

For bil eller tilhenger som registreres etter 17. september 1997, gjelder følgende bestemmelser (veglisten del A, nr 4b). (For vogntog gjelder tabellen dersom både motorvogn og tilhenger er registrert etter 17. september):

Kjøretøy-/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19.50 m-veger	15 m-veger	12.4 m-veger
Motorvogn, unntatt buss	12	12	12
Tilhenger, unntatt slepvogn til bruk i 22 m tømmervogntog og semitrailer	12	12	12
Motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn	19.50	15	12.4
Motorvogn med semitrailer	17.50	15	12.4
Buss m/3 aksler eller flere	15	15	12.4
Leddbuss	18	15	12.4

Last-sikring av gods

Endringer i vegtrafikkloven – medansvar for sikring av last

Fra 1. januar 2024 får transportforetak et medansvar for lastsikring. Lovendringen tydeliggjør at transportforetakene også har et ansvar for å sørge for at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, i tillegg til det ansvaret føreren av kjøretøyet har. Departementet får også hjemmel til å fastsette at kjøretøyfabrikanter og deres kontaktpunkt kan pålegges å gjøre tilgjengelig tekniske kjøretøyopplysninger til bruk i kontroll av kjøretøy. I tillegg klargjøres hjemmelen til å kunne unnta enkelte personer og virksomheter som foretar arbeid på kjøretøy, fra kravet om godkjenning fra Statens vegvesen.

§ 23 tredje ledd skal lyde:

Ved transportoppdrag skal transportforetaket sette føreren i stand til å oppfylle sine plikter etter første ledd slik at kjøretøyet er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om transportforetakets plikter, herunder nærmere regler for visse typer kjøretøy.

SPESIALTRANSPORT

Vektbestemmelser

Dersom det skal kjøres med større bredde, lengde eller vekt enn det som er tillatt etter bestemmelsene foran, må det være gitt dispensasjon. Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig dersom transporten tilfredsstiller alle bestemmelsene i Rdir. 96/53 EF (utdrag finner du bak i veglisten).

Bestemmelsene om spesialtransport finner du i vedlegg 2 til ”Forskrift om bruk av kjøretøy”. (Det er en annen vegliste enn den som du har brukt hittil).

Lengde- og breddebestemmelser

Det tillates i enkelte sammenhenger å frakte gods som har en bredde på inntil 3,25 m og/eller vogntoglengde på inntil 20 m, uten å søke om dispensasjon. Se nærmere detaljer i veglisten (vedlegg 2), nr 2a og 2b.

Dersom bilen/vogntoget er mer enn 2 m over tillatt lengde eller bredden er over 2,60 m, gjelder følgende:

- Kjøringen må ikke foregå fredag mellom kl 15.00 og 24.00
- Kjøringen må heller ikke foregå fra lørdag (eller hverdag før helligdag eller offentlig høytidsdag) kl 06.00 til søndag (eller helligdag eller offentlig høytidsdag) kl 24.00.

- Kjøringen må ikke foregå på steder med stor rushtrafikk mellom kl 07.00 - 09.00 eller mellomkl 15.00 - 18.00.
- Kjøringen skal fortrinnsvis foregå i dagslys
- Bilen skal være utstyrt med minst en lykt som gir gult blinkende lys til alle sider
- Er bilen/vogntoget mer enn 6 m over tillatt lengde eller bredden er over 3 m, gjelder følgende i tillegg: Transporten skal følges av ledsagerkjøretøy (politiet)

KJØRE- OG HVILETID

Da Norge ble EØS-medlem i 1994, ble vi også omfattet av Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (krav til kjøre- og hviletid for sjåførere), Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 (krav til fartsskriver) og Rådsdirektiv 88/599/EØF (krav til kontroll av kjøre- og hviletidsbestemmelsene). 11. april 2007 trådte nytt EU-direktiv 2007/22/EF om kjøre- og hviletid i kraft – i Norge trådte direktivet i kraft i forskriftsform fra 1. august 2007.

I tillegg til at sjåførere må innordne seg etter arbeidstidsbestemmelsene i Arbeidsmiljøloven, må de også innordne seg etter kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Bestemmelsene er omfattende. Derfor tar vi, i dette heftet, bare med et utdrag av hovedbestemmelsene for kjøre- og hviletid. Vi går ikke inn på direktivene som omhandler fartsskriver og kontroll.

Hver gang sjåføren setter bilen i gang etter en døgnhvile, starter en ny ”24-timers periode”, uansett når på døgnet bilen settes i gang. I løpet av denne perioden stilles det en del krav til maksimale kjøretider og minimumstider for pauser og hvileperioder.

Før bilen settes i gang skal sjåføren sette inn digitalt sjåførkort i fartsskriveren. Dette kortet er personlig for den enkelte sjåfør og registrerer alt av kjøring og pauser.

Ved kontroll er det normalt å sjekke siste 3 måneder, alle bileiere plikter og ha software som henter ut data siste 20 dager og lagrer i en database.

Blir man tatt med annenmanns kort er dette høye bøtesatser og anmeldelse, i ytterste konsekvens førerkortbeslag og fengsel, basert på type uaktsomhet.

Daglig kjøretid

Daglig kjøretid er maksimalt ni timer, men to dager i løpet av uken kan den utvides til 10 timer. Det er krav til 45 minutters pause etter 4,5 timers kjøring. Pausen kan deles opp i 15 min + 30 min, med krav om at 15 min pause skal avvikles først. I pausene er det ikke lov til å utføre annet arbeid.

Døgnhvile

I løpet av hver 24-timers periode[1] skal sjåføren ha en døgnhvile på minst 11 sammenhengende timer.

Døgnhvilen kan reduseres til ni sammenhengende timer, tre ganger i løpet av en uke, uten krav til kompensasjon.

Døgnhvilen kan også tas som to atskilte perioder. Den ene perioden må være på minst ni sammenhengende timer og den totale døgnhvilen må være på 12 timer. Transporteres bilen/vogntoget med ferge eller tog, kan døgnhvilen på 3 timer avbrytes en gang for å kjøre ombord eller i land.

To førere

Når bilen er bemannet med to førere, må hver fører, i løpet av en 30-timers periode, ha en døgnhvile på minst ni sammenhengende timer. En sjåfør kan kjøre alene den første timen. Pauser kan avvikles mens bilen er i fart. Hviletid kan avvikles i bilen hvis den har køye, og står stille. Hvis bilen kjøres, skal tiden regnes som annet arbeid.

Ukehvil

Etter maksimalt 7 dager skal sjåføren ha ukehvil. Denne skal være på minst 45 sammenhengende timer. Ukehvilen kan i løpet av 2 påfølgende uker reduseres en gang

til 24 timer per 7 dager. Slik reduksjon av ukehvilen skal kompenseres i løpet av 3 uker.

Total kjøretid i løpet av 14 dager

Den totale kjøretiden i løpet av 14 dager skal ikke overstige 90 timer. Uansett når en begynner

å telle timer, for eksempel onsdag kl 15.00, skal en altså ikke komme til mer enn 90 timer når en kommer til onsdag (om 14 dager) kl 15.00.

Transportørens plikt til å kontrollere sjåføren

Transportøren (f.eks. en speditør) skal organisere sjåførens arbeid, slik at han er i stand til å overholde disse bestemmelsene. Alle ledd i transportkjeden har medansvar for at reglene blir overholdt, og kan bli holdt ansvarlig ved brudd på bestemmelsene.

Transportøren skal også regelmessig kontrollere at sjåføren overholder bestemmelsene. Dersom det oppdages feil, skal transportøren sette i verk tiltak for å hindre gjentakelse.

Kontroll

Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Politiet er alle tilsynsmyndigheter i forhold til forskrift om kjøre- og hviletid.

Det er lagt opp til enhetlig tolkning og praktisering av regelverket i hele EU-/EØS-området. Brudd på bestemmelsene i ett land kan påtales i et annet land.

ARBEIDSTID FOR SJÅFØRER OG ANDRE INNEN VEGTRANSPORT

Dette kravet gjelder i tillegg for bedrifter som kommer inn under kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Forskriften krever at all arbeidstid, ikke bare kjøretid, skal registreres og dokumenteres. Det er arbeidsgiver som har det overordnede ansvar for å sørge for dette. Arbeidstakere som arbeider til ulike deler av døgnet, skal i tillegg ha en arbeidsplan. Hovedformålet med reglene er å verne om arbeidstakerens helse, miljø og sikkerhet. Reglene definerer en felles minstestandard for arbeidstiden til sjåførene, og gir likeverdige konkurransevilkår i hele EØS-området.

Et annet formål med reglene er økt trafiksikkerhet, siden en trøtt sjåfør er en større fare for seg selv og andre i trafikken enn en opplagt sjåfør. For de virksomhetene som ikke kommer inn under forskriften gjelder arbeidsmiljølovens alminnelige regler. Der er det tilsvarende begrensninger i alminnelig arbeidstid.

Virksomheter med blandet transportaktivitet

Transportvirksomheter som driver med kjøring som både faller innenfor og utenfor kjøre- og hviletidsreglene, er underlagt forskriftens regler, men det er bare de arbeidstakerne som er involvert i transport som faller innenfor kjøre- og hviletidsreglene som skal få sin arbeidstid organisert etter forskriften. Et eksempel kan være en bedrift som både driver med budtjenester (unntatt kjøre- og hviletidsreglene, når budbilene har maksimal tillatt totalvekt under 3,5 tonn) og tungtransport (som normalt er underlagt kjøre- og hviletidsreglene). Det er bare de sjåførene som utfører tungtransporten som skal få beregnet sin arbeidstid etter forskriften her.

For de øvrige ansatte skal reglene om arbeidstid i arbeidsmiljøloven følges.

Forholdet til andre regler

Kjøre- og hviletidsreglene gjelder ved siden av forskriften om arbeidstid for sjåførere. Denne forskriften medfører ingen endringer i kjøre- og hviletidsreglene. Dersom arbeidstidsreglene og kjøre og hviletidsreglene ikke samsvarer, gjelder kjøre- og hviletidsreglene, så lenge det ikke går ut over vernet av arbeidstaker. Det betyr for eksempel at dersom forskrift om arbeidstid for sjåførere gir deg mer fritid, gjelder denne.

Arbeidsgivers forpliktelser

Det er arbeidsgiveren som er ansvarlig for å tilrettelegge arbeidstiden til sjåførene, slik at reglene i forskriften kan overholdes.

Dine forpliktelser som arbeidstaker

Arbeidstakerne har et medvirkningsansvar for at reglene i forskriften blir fulgt. Grovt sagt kan vi si at du skal bistå din arbeidsgiver med å følge reglene i forskriften.

Andres forpliktelser

Forskriften inneholder en regel om at andre ledd i transportkjeden, for eksempel speditører, har en plikt til å medvirke til at reglene i forskriften følges.

Internasjonale avtaler

Den internasjonale transporten kan deles inn i fire hovedgrupper. Adgangen til å utføre de ulike typene transport avhenger av den tillatelsen man har, som igjen avhenger av hvilke(t) land man skal kjøre til, fra og igjennom:

Bilateral transport

Transport med utgangspunkt i den staten hvor transportøren er hjemmehørende og endepunkt i en annen.

Transittransport

Transport med utgangspunkt i en av to stater og som kjører gjennom en annen stat uten å sette fra seg eller ta opp last eller passasjerer.

Tredjelandstransport

Transport mellom territoriet til en stat hvor transportøren ikke hører hjemme og et tredjeland.

Kabotasje

Transport hvor en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat.

EU's mobilitetspakke «sosiale del» som er en del av EØS avtalen ble tatt inn 18. mars 2022, denne avtalene har som hovedmål at alle skal ha et anstendig og trygt arbeidsliv. Dette betyr strengere krav til kjøre- og hviletid, bruk av fartsskrivere og regler om yrkes- og markedsadgang til transportmarkedet.

Dette vil si at det skal være mer effektiv kontroll og håndheving av regelverket.

Strengere regler for varebiler og krav om hjemreise for sjåførere og kabotasje. For godstransport kan det som tidligere utføres tre oppdrag på syv dager, men det vil bli innført en «frysperiode» på fire dager etter siste oppdrag der utenlandske kjøretøy ikke kan utføre kabotasje i Norge.

Det går også på lønnsbestemmelser og at alle skal operere med minstelønns satser for de som utfører arbeid i Norge

Mange av lovendringene må følges opp med nødvendige forskriftsendringer. Videre vil mange av de ulike reglene gjelde fra forskjellige tidspunkt i EU, noen først fra 2026. Dette innebærer at selv om loven trer i kraft «straks» vil mange av endringene få praktisk virkning først på et senere tidspunkt.

Regler for internasjonal veitransport

Det gjelder flere typer regler for internasjonal veitransport, avhengig av hvilke land

transporten skal foregå til, fra og gjennom:

- Innenfor EØS er transportmarkedet liberalisert i stor grad. Godstransport foregår i henhold til en fellesskapstillatelse og persontransport i henhold til en fellesskapslisens. En slik tillatelse/ lisens gir adgang til å utføre bilateral transport, transitttransport, tredjelandstransport og midlertidig kabotasje.
- For transport mellom land som er en del av kvotesamarbeidet innenfor International Transport Forum (tidligere ECMT/CEMT) kan gods transporteres i henhold til en ECMTtillatelse. En slik tillatelse gir adgang til å utføre bilateral transport, transitttransport og tredjelandstransport. Kabotasje er ikke tillatt på grunnlag av en ECMT-tillatelse.
- For land som Norge har inngått bilaterale eller multilaterale avtaler med, kan transport utføres i henhold til bestemmelser i disse avtalene. Som regel kreves det en egen tillatelse for hver tur/ returreise (enkeltturtillatelse), men enkelte avtaler krever ikke tillatelse ved alminnelig inn- og utreise.

Søknadsskjema til samtlige tillatelsesformer og ytterligere informasjon fås ved å kontakte Statens vegvesen Vegdirektoratet på telefon 02030, eller via www.vegvesen.no.

Ved turvognkjøring i utlandet kreves det et eget kontrolldokument/kjøreskjema (ikke i de nordiske landene). Transportbedriftenes Landsforening utsteder dette. Se www.transport.no for mer informasjon.

TIR-konvensjonen

TIR-konvensjonen er en internasjonal avtale om at transittgods som hovedregel kan passere grenser, uten tollbehandling før bestemmelseslandet.

TIR-konvensjonen er tiltrådt av samtlige land i Europa. Utenfor Europa er Tyrkia, Canada og USA medlemmer i fullt omfang, mens Marokko, Tunis, Israel, Jordan, Iran og Japan er medlemmer etter 1959-konvensjonen. Konvensjonens formål er å forenkle

avviklingen av den internasjonale godstransport ved å forenkle for tollundersøkelse ved hver grenseovergang. Til gjengjeld er man forpliktet til å la tollvesenet undersøke godset ved bilens avgang og ankomst og la lasten forsegles på avgangstollstedet.

TIR - Transport International Routiers – betyr, direkte oversatt; internasjonal veitransport. Forkortelsen har imidlertid en mer spesiell betydning, idet den brukes som betegnelse for en internasjonal tollgarantiordning. Følgende krav stilles til transport under TIR-betegnelsen:

- Bilens lasterom skal kunne forsegles, slik at det ikke er mulighet for at uvedkommende kan losse eller laste gods underveis, uten at seglet brytes.
- På kjøle- eller kassebiler forsegles dørene, så de ikke kan åpnes uten at seglet brytes.
- Kapellbiler har ikke dører og derfor stilles det spesielle krav til presenningen og hvordan den festes til bilen. Presenningen skal ha et antall hull som passer til et tilsvarende antall øyne, montert på bilens påbygg. Bilen tollukkes ved at hullet i presenningen presses ned over øyet på påbygget. Når samtlige hull er på plass, trekkes et TIR-snøre gjennom øynene.

Når bilen er godkjent av tollvesenet, utstedes et TIR-godkjenningsbevis som gjelder for to år.

Godkjenningssertifikat

Nr. 101141

GODKJENNELSESATTEST

for kjøretøy som skal transportere varer
med tollforsegling

Attest nr.

TIR-konvensjonen av 14. november 1975

Utstedt av:
(Vedkommende myndighet)

<p>IDENTIFIKASJON</p> <p>1. Kjennemerke nr.</p> <p>2. Kjøretøytype</p> <p>3. Understell nr.</p> <p>4. Merke (eller fabrikantens navn)</p> <p>5. Andre særlige kjennetegn</p> <p>6. Antall vedlegg</p>	<p>Attest nr.</p>
<p>7. GODKJENNELSE</p> <p><input type="checkbox"/> enkeltgodkjenning*)</p> <p><input type="checkbox"/> typegodkjenning*)</p> <p>Tillatelse nr. (om så eksisterer)</p> <p>Sted</p> <p>Dato</p> <p>Underskrift</p>	<p>Gyldig til</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Stempel</p> </div>
<p>8. INNEHAVER, (fabrikant, eier eller driftsansvarlig) (bare for kjøretøyer som ikke er registrert)</p> <p>Navn og adresse</p> <p>.....</p>	
9. FORNYELSER	
Gyldig til	
Sted	
Dato	
Underskrift	
Stempel	

*) Sett "X" i den rubrikken som passer.

Vennligst se under "Viktig" på side 4.

(side 2)

MERKNADER (fylles bare ut av vedkommende myndighet)				Attest nr.
10. Påviste mangler		11. Retting av mangler		
Myndighet	Stempel	Myndighet	Stempel	
Underskrift		Underskrift		
10. Påviste mangler		11. Retting av mangler		
Myndighet	Stempel	Myndighet	Stempel	
Underskrift		Underskrift		
10. Påviste mangler		11. Retting av mangler		
Myndighet	Stempel	Myndighet	Stempel	
Underskrift		Underskrift		
12. Andre merknader				

Vennligst se under "Viktig" på side 4.

[side 3]

VIKTIG

1. Når den myndigheten som har gitt godkjenningen finner det nødvendig, skal godkjennelsesattesten være vedheftet fotografier eller illustrasjoner som er bekreftet av myndigheten. Antall slike dokumenter skal da være angitt av vedkommende myndighet i attestens posisjon 6.
2. Attesten skal finnes i kjøretøyet. Dette skal være originalattesten og ikke en fotostatkopi.
3. Kjøretøy skal fremstilles for kontroll og eventuelt fornyelse av godkjenningen hvert 2. år. Dette skal skje hos vedkommende myndighet i registreringslandet eller, når det gjelder uregistrerte kjøretøyer, i det land eieren eller brukeren er bosatt.
4. Hvis et kjøretøy ikke lenger tilfredsstiller de tekniske krav for godkjenning, skal det, før det kan brukes til transport av varer under TIR-carnet, bli satt i samme stand som gjorde at det kunne godkjennes slik at det igjen møter de nevnte tekniske krav.
5. Dersom kjøretøyet undergår vesentlig endring, skal det ikke lenger være omfattet av godkjenningen og må bli godkjent på nytt av vedkommende myndighet før det kan benyttes til transport av varer under TIR-carnet.

TIR-carnet

TIR-carnetet er trykt på fransk, med unntak av første omslagsside, hvor postene også er trykt på engelsk. ”Regler for bruk av TIR-carnet” på fransk på annen omslagsside er også trykt på engelsk på tredje omslagsside. Nedenfor følger en norsk oversettelse av disse reglene.

Regler for bruk

A. Alminnelige regler

1. Utstedelse: TIR-carnetet kan utstedes enten i avgangslandet eller i det land hvor innehaveren har sitt forretningssted eller sin bopel.
2. Språk: TIR-carnetet er trykt på fransk med unntak for første omslagsside, der rubrikkene også har engelsk tekst. Denne siden er en oversettelse av ”Regler for bruk av TIR-carnet” skrevet på fransk på annen omslagsside. Tilleggssider, med oversettelse av den trykte teksten, kan også føyes til.
3. Gyldighet: TIR-carnetet er gyldig til TIR-transporten avsluttes ved bestemmelsesstedet, forutsatt at den er blitt tollekspedert ved avgangstollstedet innen den tidsfrist som den utstedende organisasjon har fastsatt (rubrikk 1 på første omslagsside og rubrikk 4 på kupongene).
4. Antall carneter: Bare ett TIR-carnet skal utferdiges for en kombinasjon av kjøretøyer (koblede kjøretøyer) eller for flere containere som er lastet, enten på et enkelt kjøretøy, eller på en kombinasjon av kjøretøyer (se også regel 10 (d) nedenfor).
5. Antall avgangs og bestemmelsestollsteder: Transport med TIR-carnet kan omfatte flere avgangs- og bestemmelsestollsteder, men dersom ikke annet er bestemt:
 - (a) må avgangstollstedene ligge i samme land;
 - (b) kan ikke bestemmelsestollstedet ligge i mer enn to land;
 - (c) kan ikke det totale antall avgangs- og bestemmelsestollsteder overstige fire (se også regel 10 (e) nedenfor).

6. Antall formularer: Der det bare er ett avgangstollsted og ett bestemmelsestollsted, må TIR-carneten inneholde minst to blad for avgangslandet, tre blad for bestemmelseslandet og to blad for hvert land som passeres. For hvert ytterligere avgangstollsted forlanges to ekstra blad og for hvert ytterligere bestemmelsestollsted tre ekstra blad. I tillegg til dette må det være to blad til, dersom bestemmelsestollstedene ligger i to forskjellige land.
7. Forevisning ved tollsteder: TIR-carnetet skal forevises sammen med veikjøretøyet, kombinasjonen av kjøretøyer eller containeren(e) ved hvert avgangstollsted, gjennomgangstollsted og bestemmelsestollsted. Ved siste avgangstollsted skal tolltjenestemannen undertegne og datostemple manifestet (i rubrikk 19) på alle bladene som skal anvendes for resten av reisen.

B. Utfylling av TIR-Carnetet

8. Utvisking og overskriving: Ingen utvisking eller overskriving skal foretas på TIR-carnetet. Enhver rettelse skal foretas ved å streke over de uriktige opplysningene og, om nødvendig, tilføye eventuelle påkrevde detaljerte opplysninger. Enhver forandring skal markeres med initialene til den personen som foretar den og gis påtegning av tollvesenet.
9. Opplysninger om registrering: Når nasjonal lovgivning ikke fastsetter at trailere og semitrailere skal registreres, skal identifikasjons eller fabrikkasjonsnummer angis istedenfor registreringsnummer.
10. Godsmanifestet:
 - (a) Godsmanifestet skal utfylles på avgangslandets språk, med mindre tollmyndighetene tillater at et annet språk anvendes. Tollmyndighetene i de andre landene som passeres, forbeholder seg retten til å kreve det oversatt til sitt eget språk. For å unngå forsinkelser som kan være resultatet av et slikt krav, anbefales det at fraktføreren forsyner kjøretøyet fører med de nødvendige oversettelser.
 - (b) Opplysningene på godsmanifestet bør skrives på maskin eller kopieres på en slik måte at de blir klart leselige på alle bladene. Uleselige blad vil ikke bli godtatt av tollmyndighetene.

(c) Når det ikke er tilstrekkelig plass i godsmanifestet til å føre opp alt det fraktede godset, kan separate blad, av samme typen som manifestet, eller forretningspapirer som inneholder de opplysninger som er nødvendige etter manifestet, vedheftes blankettene. I slike tilfeller må alle blankettene inneholde følgende detaljerte opplysninger:

(i) antall blad som er vedheftet (felt 10)

(ii) antall og art av kolli eller artikler og den totale bruttovekt av godset som er oppført på de vedheftede bladene (feltene 11 til 13)

(d) Når TIR-carnetet omfatter en kombinasjon av kjøretøyer eller flere containere, skal innholdet i hvert kjøretøy eller hver container angis separat i manifestet. Disse opplysningene skal komme etter kjøretøyets registreringsnummer eller containerens identifikasjonsnummer (rubrikk 11 i manifestet).

(e) Dersom det er flere avgangs- eller bestemmelsestollsteder, skal likeledes opplysningene om det gods som blir tollekspedert ved, eller er bestemt for, hvert tollsted, tydelig holdes atskilt fra hverandre i manifestet.

11. Pakksedler, fotografier, tegninger etc.: Når slike dokumenter kreves av tollmyndighetene til identifikasjon av tungt eller omfangsrikt gods, skal de gis påtegning av tollvesenet og vedheftes annen omslagsside i carnetet. I tillegg skal det gjøres en henvisning til disse dokumenter i felt 10 i alle blankettene.

12. Underskrift: Alle blad (rubrikk 16 og 17) må dateres og underskrives av TIR-carnetets innehaver eller dennes representant.

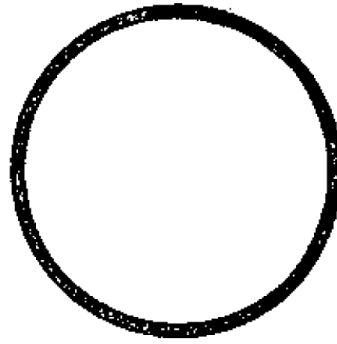
C Uforutsette hendelser eller ulykker

13. I tilfelle tollsegl brytes eller gods tilintetgjøres eller skades ved en ulykke underveis, skal fraktføreren omgående ta kontakt med tollmyndighetene, dersom det er noen slike i nærheten, eller i motsatt fall, andre kompetente myndigheter i det landet han er i. Vedkommende myndigheter skal, med minst mulig forsinkelse, utarbeide en bekreftet rapport som inntas i TIR-carnetet.

14. I tilfelle en ulykke nødvendiggjør omlasting til et annet kjøretøy eller en annen container, kan denne omlastingen bare utføres i nærvær av en av de myndigheter som er nevnt i regel 13 ovenfor. Den nevnte myndighet skal utarbeide den bekreftede rapporten. Med mindre carnetet er påført ordene ”Tungt eller omfangsrikt gods”, skal kjøretøyet eller containeren som trer i stedet for det opprinnelige kjøretøy eller den opprinnelige container, være en som er godkjent for transport av gods med tollsegl. Videre skal det forsegles, og detaljer om det påsatte segl skal angis i den bekreftede rapport. Dersom intet kjøretøy eller ingen container som er godkjent er tilgjengelig, kan godset likevel omlastes til et kjøretøy eller en container som ikke er godkjent, forutsatt at kjøretøyet eller containeren gir tilstrekkelig sikkerhet. I det sistnevnte tilfelle, skal tollmyndighetene i de etterfølgende land avgjøre om også de kan tillate at transporten med TIR-carnet kan fortsette med dette kjøretøyet eller denne containeren.
15. I tilfelle av overhengende fare som nødvendiggjør avlesning av hele eller en del av lasten, kan fraktføreren gripe inn på eget initiativ uten å be om eller vente på medvirkning fra myndighetene som nevnt i regel 13 ovenfor. Det er deretter opp til ham å fremskaffe bevis for at han var tvunget til å ta slike skritt til fordel for kjøretøyet, containeren eller lasten og at han i det øyeblikk han har iverksatt slike forebyggende tiltak som nødssituasjonen fordrer, skal underrette en av de myndigheter som nevnt i regel 13 ovenfor for at kjensgjerningene kan bli bevist, lasten kontrollert, kjøretøyet eller containeren forseglert og den bekreftede rapport utarbeidet.
16. Den bekreftede rapporten skal forbli vedheftet TIR-carnetet til bestemmelsestollstedet er nådd.
17. I tillegg til det modellformularet som er føyet inn i TIR-carnetet, anbefales det at organisasjonene forsyner fraktførerne med et utvalg av bekreftede rapportformulærer på transittlandenes språk.



IRU Union Internationale
des Transports Routiers



CARNET TIR*

14 volets I.R.U. No. [Stamp]

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par _____
Issued by
nom de l'association émettrice / name of issuing association

3. Titulaire _____
Holder
nom, adresse, pays / name, address, country

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association;
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale;
Signature of the secretary of the international organisation:



Handwritten signature

(à remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure

7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ()*

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (*)
Registration No(s). of road vehicle(s) ()*

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (*)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ()*

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (*)
Identification No(s). of container(s) ()*

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(*) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

IMPRIMERIE SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

IRU - CH-CEVEE - REPRODUCTION INTERDITE

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

VOLET N° 1 PAGE 1		1. CARNET TIR No. 159		
2. Bureau de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transports Routiers		
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)		
7. Mois d'immatri-culation du desti-nataire (s'il y en a) (s)		5. Pays de départ	6. Pays de destination	
		8. Documents joints au manifeste		
MANIFESTE DE MARCHANDISES				
9. a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) ou Manière et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets; répartition des marchandises		
		11. Poids brut en kg	12. Scelléments ou marques d'identité reconnus intacts	
12. Total des colis figurant sur le manifeste (voir tableau)		13. At-tes-tifier que les marchandises sous numéros 1 à 12 ci-dessus sont sèches et fermées	17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et l'imbre à gise du bureau de douane	
1. Bureau de douane	Nombre			14. Lieu et date
2. Bureau de douane				15. Signature du titulaire ou de son représentant
3. Bureau de douane				
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)		19. Scelléments ou marques d'identité reconnus intacts		
21. Enregistré par le bureau de douane de _____ sous le no _____		20. Délai de transport		
22. Divers (numéro (s) du Bureau où le transport doit être présenté, etc.)				
23. Signature de l'agent et l'imbre à date du bureau de douane				

SOUCHE N° 1 PAGE 1		du CARNET TIR		No. 159	
1. Pris en charge par le bureau de douane de _____				E. Signature de l'agent et l'imbre à gise du bureau de douane	
2. Sous le no _____					
3. Scelléments ou marques d'identification apposés _____					
4. <input type="checkbox"/> Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts					
5. Divers (numéro (s) du Bureau où le transport doit être présenté, etc.) _____					

AVTALER OG ANSVAR

Transportavtalen

Enhver internasjonal veitransport forutsetter en transportavtale mellom avsender/oppdragsgiver og speditør/fraktfører. For internasjonale veitransporter gjelder CMR-konvensjonen, som er resultatet av forhandlinger som FNs økonomiske kommisjon for Europa (ECE) tok initiativ til og som forelå 19. mai 1956. Konvensjonen, som er ufravikelig, er tiltrådt av en rekke land, deriblant samtlige EU/EFTA-land, med unntak av Island og Irland. CMR-konvensjonen er gjort til norsk lov ved at den i sin helhet er inntatt i Lov av 20. des 1974 nr. 68 om Vegfraktavtaler med senere endringer, som i tillegg inneholder lover for innenlands veifraktavtaler.

Bekreftelse av transportavtalen

Ved internasjonale veitransporter skal avtalen bekreftes ved utstedelse av CMR-fraktbrev som skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Sted og dag for utferdigelsen
- b) Avsenderens navn og adresse
- c) Fraktførerens navn og adresse
- d) Sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet
- e) Mottakerens navn og adresse
- f) Den vanlige betegnelsen på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse
- g) Antall kolli, deres særskilte merker og nummer
- h) Godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte
- i) Kostnader i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggs kostnader, tollavgifter og andre kostnader som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen)
- j) Nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter
- k) Erklæring om at befordring uansett annen avtale, er undergitt CMR-konvensjonen eller lov som er i samsvar med konvensjonen

I forekommende tilfeller skal fraktbrevet også gi opplysning om:

- a) Forbud mot omlasting
- b) De kostnader avsenderen påtar seg å betale
- c) Etterkravsbeløp som skal innkreves ved utleveringen

- d) Angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør
- e) Avsenderens forholdsordrer til fraktføreren om forsikring av godset
- f) Avtalt tidsfrist for fullføring av befordringen
- g) Fortegnelse over de dokumenter som er stillet til fraktførerens rådighet.

Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

Selv om CMR-fraktbrevet likevel ikke er utskrevet eller ikke har det foreskrevne innhold, er transportavtalen underlagt CMR-konvensjonens regler.

Ved innenlands veitransport benyttes vanligvis det såkalte fellesfraktbrev som bekreftelse på avtalen, men kravet til fraktbrev kan fravikes dersom avsender og fraktfører er enige i det, eller det medfører stor ulempe eller ikke er vanlig ved den slags transport det gjelder.

Utskrives fraktbrev ved innenlands transporter, skal dette inneholde følgende opplysninger:

- a) Avsenderens navn og adresse
- b) Fraktførerens navn og adresse
- c) Sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet
- d) Mottakerens navn og adresse
- e) Antall kolli, deres særskilte merker og nummer eller en tilsvarende beskrivelse av godset
- f) Godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte
- g) Ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse.

Både avsenderen og fraktføreren kan kreve inntatt i fraktbrevet andre opplysninger som nevnt under CMR-fraktbrevets innhold, i bokstavene a til j. Når de er enige, kan de ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevd.

Selv om fraktbrev ikke er utstedt eller ikke inneholder de nødvendige opplysninger, gjelder likevel avtalen og den er underlagt Lov om vegfraktavtaler, så langt denne dekker de nasjonale transporter.

Fraktbrevets beviskraft

Dersom fraktføreren ikke har tatt et begrunnet forbehold i fraktbrevet, antas det at godset og emballasjen var i god stand da fraktføreren overtok det, likeledes at kolliantall og merking var i overensstemmelse med opplysninger gitt i fraktbrevet.

CMR –fraktbrev

<p>1 Avsender (navn, adresse, land) - Absender (Name, Adresse, Land)</p> <p>PRED. OLSEN SPEDISJON AS BOKS 6262 ETTERSTAD 0603 OSLO, NORWAY</p>		<p>INTERNASJONALT BILFRAKTBREV INTERNATIONALER FRACHTBRIEF</p> <p style="text-align: right;">CMR</p>																					
<p>2 Mottaker (navn, adresse, land) - Empfänger (Name, Adresse, Land)</p> <p>DACHSER GMBH & CO (HAM.) GROSSMANNSTR. 114 D-20539 HAMBURG TYSKLAND</p>		<p>10 Fraktører - Frachtführer</p> <p>KONTINENT TRANSPORT</p> <p>LKW AR 61275</p>																					
<p>3 Sted og dato for overtagelse av gods et - Ort und Datum des Güter, Datum</p> <p>SE PUNKT 17 - SEHE PUNKT 17</p>		<p>12 Fraktørers særlige betingelser - Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers</p>																					
<p>4 Leveringssted - Anlieferungsstelle des Güter, Land</p> <p style="text-align: center;">0</p>		<p>Varetygg 9/ Frachtgewicht - Anlagen zum Frachtbrief</p>																					
<p>5 Mene og nr. - Zeichen und Nr.</p> <p>DIV.</p>	<p>6 - 8 Antall og art av kasse og vareslag - Anzahl der Kasten, Art der Verpackung und Bezeichnung des Güter</p> <p>6 CLL SAMLEGUTS / AR 61275</p>	<p>10 Bruttovekt, kg - Bruttogewicht</p> <p>713</p>	<p>8 Mål, m³ - Umfang</p>																				
<p>11 a) Avsenders instruks (fyll og andre formaliteter, annen) - Anweisungen der Absender (Zoll und sonstige amtliche Behandlung, sonstiges)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>14 Å betale - Zu zahlen</th> <th>av avsender - von Absender</th> <th>Vaksastieg - Währung</th> <th>av mottaker - von Empfänger</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FRAKT - FRACHT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FRADRAG - ERWÄSSSUNGEN</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>NETTO - NETTO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TILLEGG - NEBENGEBÜHREN</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		14 Å betale - Zu zahlen	av avsender - von Absender	Vaksastieg - Währung	av mottaker - von Empfänger	FRAKT - FRACHT				FRADRAG - ERWÄSSSUNGEN				NETTO - NETTO				TILLEGG - NEBENGEBÜHREN			
14 Å betale - Zu zahlen	av avsender - von Absender	Vaksastieg - Währung	av mottaker - von Empfänger																				
FRAKT - FRACHT																							
FRADRAG - ERWÄSSSUNGEN																							
NETTO - NETTO																							
TILLEGG - NEBENGEBÜHREN																							
<p>11 c) Fraktkonforterth - Frachtkonforterth</p>		<p>11 b) Fraktkonforterth - Frachtkonforterth</p>																					
<p>ETTERNAV - NACHNAME</p>	<p>Betalingsmottakers post/bankkonto - Gironummer des Empfängers</p>	<p>Fakt. - Rechnung Nr.</p>	<p>FRAKTETTERNAV - FRACHTNACHNAME</p>																				
<p>1 bokstaver - mit Buchstaben</p>		<p>Avs. angir etterkrevet - bill →</p>																					
<p>17 Særlige avtaler - Sonstige Vereinbarungen</p>		<table border="1"> <tbody> <tr> <td>DIVERSE - SONSTIGES</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL - GESAMT</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		DIVERSE - SONSTIGES				TOTAL - GESAMT															
DIVERSE - SONSTIGES																							
TOTAL - GESAMT																							
<p>Denne befordring er undergitt bestemmelsene i Konvesjonen om frakttavler ved Internasjonalt godsbeholdring på veg (C.M.R.), for norsk lov av 31.1.63, unnsatt annen avtale. Plikt til å innlevere fraktbrev er hjemlet i lovens § 7-11. Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr.</p>																							
<p>16 Undertekst og dato - Ort und Datum der Ausfertigung</p>		<p>17 Undertekst og dato - Ort und Datum der Ausfertigung</p> <p>OSLO 3.02.20xx</p>																					
<p>18 Godset mottatt (stad og dato) - Gut empfangen (Ort und Datum)</p>		<p>18 Godset mottatt (stad og dato) - Gut empfangen (Ort und Datum)</p>																					
<p>(Mottakers stempel og signatur) - (Unterschrift/Stempel des Absenders)</p>		<p>(Fraktørers stempel og signatur) - (Unterschrift/Stempel des Frachtführers)</p> <p>CO LE</p>																					
<p>(Mottakers stempel og signatur) - (Unterschrift/Stempel des Empfängers)</p>		<p>(Mottakers stempel og signatur) - (Unterschrift/Stempel des Empfängers)</p>																					

Auszufüllen v. Absender 1 bis 11 einschliesslich und 16. Die stark umrahmt - Teile hat der Frachtführer auszufüllen.
 KTOCDWA ECOMS-revis. nr. 22 av 71 00

Fellesfraktbrev



1 Utleveringssted - Arkiv		FRAKTBREV		0828499848	
1 Sender		12 Utleveringsdato		20 Stempel for betaling	
4 Mottaker		13 Senders rol			
5 Adresse		14 Senders kunde nr			
6 Postnr Poststed		15 Senders postgrupp			
7 Leveringsadresse		16 Senders bankgrupp			
8 Postnr Utleveringssted		17 Mottakers kunde nr			
9 Over		18 SENDER BETALER		21 Transportkoder	
		<input type="checkbox"/> Henting <input type="checkbox"/> Frakt <input type="checkbox"/> Utkjøring <input type="checkbox"/> Etterkravsprovisjon		A B C D E F G H I K L M	
10 SENDES MED		11 LASTBÆRERE		19 Kode	
Ant utvokst paller		Ant andre paller		22 Kulløkkesnr	
Benorder-/Pallb - port nr.		Intel (Mottaker betaler alt)			

TRANSPORTVILKÅR, SE BAKSIDE DEL 3 OG 5.

23 Godsmotfang	24 Ant kull	25 Emneklasse - godsslag	26 Bruttvekt kg	27 Mål
29 Vannprekassen - Underretning til mottaker			43 Manutransportovers	28 Fraktberegningssvekt
30 Transportovers mednader				
31 Bet av sender	32 Frakt	33 Kode	34 Bet av mottaker	
	Frakt I			
	Frakt II			
	Frakt III			
	Utkjøring			
	Etterkravsprovisjon			
	SUM			
	MVA			
	Vareavgift			
	35 Etterkrav	Senderetterkrav		
36			← TOTAL →	
37 Mottaker underrettel				

SENDERSTED		UTLEVERINGSSTED		GODSET MOTTATT
38 Kontnr telling	39 Dato - stempel - sign	40 Kontnr telling	41 Dato - stempel - sign	42 Dato

45 INNSIDEN

FRAKTFØRERENS ANSVAR

Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering. Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er levert til avtalt tid, eller hvis det ikke er avtalt leveringstid, når den faktiske transporttid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved samlasting tas særlig hensyn til den tid som vanligvis går med til å samle fulle lass.

Ansvarsfraskrivelse

Fraktføreren er fri for ansvar dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

Fraktføreren kan ikke påberope seg mangler ved det kjøretøy som ble brukt ved befordringen, eller feil eller forsømmelse av den kjøretøyet måtte være leid av, eller dennes folk.

Fraktføreren er likeledes fri for ansvar når tapet eller skaden skyldes den særlige fare som knytter

seg til ett eller flere av følgende forhold;

- a) bruk av åpent kjøretøy uten presenning etter uttrykkelig avtale inntatt i fraktbrevet, eller, ved innenriks befordring, med avsenderens godkjenning;
- b) manglende eller mangelfull pakning av gods som etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade dersom det ikke er pakket inn eller er mangelfullt pakket;
- c) håndtering, pålessing, stuing eller avlessing av godset foretatt av avsenderen eller mottakeren eller av noen som handler på vegne av dem;
- d) beskaffenheten ved enkelte godsslag som spesielt utsetter dem for tap eller skade, særlig ved brudd, rust, selvødeleggelse, inntørking, lekkasje, normalt svinn eller angrep av skadeinsekter eller gnagere;
- e) utilstrekkelige eller uriktige merker eller nummer på godset;
- f) befordring av levende dyr

Dersom transporten utføres med et kjøretøy som er spesielt utstyrt for å beskytte mot varme, kulde, temperatursvingninger eller luftfuktighet, kan fraktføreren ikke kreve ansvarsfritak etter bokstav d, med mindre det godtgjøres at alt er gjort som etter forholdene var pålagt med hensyn til valg, vedlikehold og bruk av slikt utstyr, og at alle særlige påbud er fulgt. Fraktføreren kan heller ikke kreve ansvarsfrihet etter bokstav f, med mindre det godtgjøres at alt er gjort som etter forholdene normalt skulle gjøres og at alle særlige påbud er fulgt.

Erstatningens størrelse

Ved innenriks transport kan erstatningene for tap eller skade ikke overstige 17 SDR pr. kilo bruttovekt av det tapte eller skadede gods, med mindre en høyere verdi er avtalt eller påført fraktbrevet og det er betalt tilleggsgodtgjørelse til fraktføreren.

Ved internasjonal transport skal erstatningen ikke overstige 8,33 SDR pr. kilo bruttovekt av det tapte eller skadede gods, med mindre en høyere verdi er oppført i fraktbrevet og det er betalt avtalt tilleggsgodtgjørelse til fraktføreren.

Ved forsinket utlevering erstattes kun de tap som kan legitimeres, og erstatningen kan ikke overstige det avtalte fraktbeløp, med mindre avsenderen mot å betale avtalt tilleggsgodtgjørelse, har fastsatt et beløp i fraktbrevet som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap, skade eller oversitting av utleveringsfristen.

Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse er skjedd mens godset var pålastet et kjøretøy under transport med et annet transportmiddel (fartøy, bane eller luftfartøy), og hendelsen ikke skyldes veifraktføreren, men bare kunne inntreffe under og på grunn av transporten med et annet transportmiddel, bestemmes veifraktføreren ansvar etter de ufravikelige lovregler som måtte gjelde for dette transportmiddel. Finnes ikke slike ufravikelig lovregler, bestemmes veifraktføreren ansvar etter Vegfraktavtaleloven.

Er godset ikke utlevert innen 30 dager etter utløpet av den avtalte leveringsfrist, eller - om slik frist ikke er avtalt - innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset, kan den berettigede kreve at fraktføreren skal være ansvarlig for godset som om det var tapt. Ved mottakelse av erstatningen kan den berettigede skriftlig kreve å bli underrettet straks dersom godset skulle komme til rette innen et år fra erstatningens utbetaling. Den berettigede kan kreve utlevering innen 30 dager etter at slik underretning er mottatt, mot å tilbakebetale den erstatning han har fått og i stedet betale det beløp som skyldes etter fraktavtalen. Han kan likevel kreve erstatning for forsinket utlevering.

Reklamasjon

Ved innenriks transport skal den som vil kreve erstatning for delvis tap, skade eller forsinket utlevering, reklamere til fraktføreren uten ugrunnet opphold. Gjøres ikke dette, kan krav kun fremsettes dersom fraktføreren har utvist forsett eller grov uaktsomhet.

Ved internasjonal transport skal reklamasjon ved synlig tap eller skade skje ved mottakelsen av godset, ellers innen 7 dager. Ved senere reklamasjon må mottakeren føre bevis for at de påståtte

tap eller skader var inntruffet mens fraktføreren var ansvarlig for godset. Ved internasjonal transport betales erstatning for forsinket utlevering bare dersom mottakeren, innen 21 dager etter at godset ble stilt til hans rådighet, skriftlig meddeler fraktføreren at erstatning vil bli krevet.

Foreldelse

Krav vedrørende transporter underlagt Lov om vegfraktavtaler (CMR-konvensjonen og de nasjonale lovregler) foreldes etter ett år, med mindre kravet grunnes forsett eller grov uaktsomhet. Ved internasjonal transport stanser et skriftlig krav foreldelsen løp inntil fraktføreren skriftlig avviser kravet og tilbakesender de dokumenter som ble oversendt sammen med kravet. Dersom kravet opprettholdes, må det bringes inn for retten innen foreldelsesfristen utløp.

TAKSTSYSTEMER

Fraktberegning

Som nevnt tidligere, har hver transport to ledd, et terminalledd og et fremføringsledd. Terminalleddet omfatter alle de aktiviteter som er forbundet med å få lastet og losset transportmidlet, mens fremføringsleddet omfatter den egentlige forflyttingen. Foruten den direkte innlasting og tømning, omfatter terminalleddet alle de kostnader som er forbundet med drift av laste-/losse-steder (jernbanestasjoner, havner, flyplasser), med transportmidlenes opphold på slike steder og med kostnadene med å få transportmidlene til og fra laste/losseposisjon. Fordelingen mellom disse to leddene avhenger selvsagt av hvor lang transportavstanden er. Fordelingen er også i vesentlig grad avhengig av hva slags transportmiddel som brukes. For transport av 10 tonn gods over 100 km kan det regnes med omtrent følgende fordeling av transportkostnadene ved de driftsmåter som har vært vanlige til nå:

Fordeling av transportkostnader

	Terminalkostnader	Fremføringskostnader
Kystfart	85 %	15 %
Jernbane	65 %	35 %
Lastebil	35 %	65 %

Terminalkostnadene vil være høye for skip og fly, da skips- og flyterminaler koster mye når

de er
 uvirksomme.

Disse tallene forteller noe vesentlig om konkurranseforholdet mellom de forskjellige transportmidlene, nemlig at bilen har sitt største fortrinn ved kortere transporter, mens kystskipene har sitt største fortrinn ved lange transporter.

Et moment som også er av betydning ved konstruksjon av takstsystemer, er forholdet mellom vekt

og volum av godset transportmidlene har evne til å føre. Mens fly bare er i stand til å bære en liten vekt i forhold til gitt volum, kan skip og jernbane ta en høy vekt. Merkostnadene som oppstår på grunn av lav egenvekt (volumgods), vil variere sterkt mellom transportmidlene. Transportørene har derfor noe forskjellig grense for når volumberegning benyttes istedenfor vektberegning.

Transportmidlene har enten begrenset volum eller vektkapasitet. I transporttariffene kan vi derfor finne at minste tyngde/ volumforhold etter virkelig vekt er f.eks. 1:3. Dette innebærer at man betaler frakt for ett tonn for hver 3 m³ en sending måler, selv om den faktiske vekt ligger lavere. For voluminøst, lett gods brukes altså en fraktberegningsvekt som er høyere enn den virkelig

vekt. Tungt gods blir beregnet etter virkelig vekt. Spesielt gods og gods som ikke kan overstues, beregnes etter lastemetermetoden, dvs. at hver meter av lasteplanet som benyttes, beregnes

som 1750 kg dersom det gir høyere frakt enn etter vekt/volum-beregningen.

SPEDITØREN OG LASTEBILEN

Spedisjonsvirksomheter som markedsfører biltransporter, kan deles inn i to kategorier:

- Bestillingstrafikk for hele lass, såkalt helbefraktning
- Linjetrafikk, der en bestemt relasjon trafikkeres med faste avgangstider for samlastgods

En forutsetning for at en norsk speditør skal lykkes med å bygge opp en internasjonal biltrafikk,

er dyktige agenter (samarbeidspartnere). Det er ikke nok bare å ha noen som tar imot godset. Agenten må også ta aktivt del i salg og oppbygging av markedet for å få store

nok godsmengder til at trafikken blir lønnsom. Det er viktig å sikre returtransporter for å dekke kostnadene for tilbakereisen.

Samlast

Mange speditører driver faste stykkgodsruiter til og fra destinasjoner i Europa, ofte i samarbeid med utenlandske speditører. Disse samarbeidspartnerne blir gjerne kalt agenter. For at en stykkgodstrafikk mellom to speditører skal kunne fungere, er det nødvendig med faste retningslinjer og rutiner for den gjensidige kommunikasjon om de enkelte forsendelser. Det viktigste er bordereauet, en godsliste med alle nødvendige opplysninger. Dette må enten følge med bilen eller sendes til agenten pr. faks, eller ved hjelp av dataoverføring. I tillegg til beskrivelsen av de forskjellige sendingene, skal frankaturforskrifter, etterkravsbeløp og evt. utleveringsforbehold fremgå av bordereauet.

Avregning mellom speditører

Ved transport av flere sendinger på samme bil, vil fraktbetalingen foregå enten på avsenderstedet eller på utleveringsstedet, avhengig av den enkelte sendings frankaturforskrift. Speditøren vil også ha utgifter i forbindelse med innhenting og gjennomføring av transporten. Det benyttes flere forskjellige avregningsformer i samlasttrafikker.

Kommisjonsavregning

Her opereres det med et forutbestemt beløp eller en avtalt prosentsats av bruttofraktene. Dette har den fordel at både avsenderspeditøren og agenten alltid vet hvor meget fraktfortjenesten er på hver bil allerede ved avgang. En ulempe ved dette systemet er at agenten kan vise mindre interesse i trafikkens utvikling, idet agenten alltid vil ha en viss fortjeneste på hver tur.

A-metaavregning

Denne avregningsmetoden er den mest kjente og også den mest benyttede, selv om den iblant kan føre til diskusjoner mellom speditørene. Det er derfor viktig at et agentsamarbeid innledes med klare avtaler om retningslinjene for en A-metaavregning. A-metaprinsippet bygger på en deling av utgifter og inntekter på 50/50 basis til hver av partene, selv

om det finnes avtaler som, av forskjellige årsaker, kan ha en annen fordelingsnøkkel, f.eks. 40/60.

Det må også avklares om man bare ønsker å dele tap/fortjeneste på den internasjonale delen (terminal-terminal), eller om man også vil ta med flere komponenter som innhenting, utkjøring, tollbehandling og viderefrakt, eller utvide det hele til å omfatte alle omkostningene ved dør-til-dør- avtaler.

A-metaavregning ved hjelp av data blir stadig mer vanlig, og de fleste opplysningene hentes fra bordereauet, som igjen har fått detaljer fra hver enkelt forsendelsesregistrering. Avanserte datasystemer vil også kunne legge inn eventuell kreditering av viderefrakter og andre kjente omkostninger som påløper på mottakerstedet for avsenderes regning, slik at man reduserer fakturering fra agenten.

A-metaeksemplet nedenfor viser en avregning på 50/50 basis og gjelder fra terminal til terminal med enveisberegning. Det er avsenderspeditøren som setter opp avregningen, og i dette tilfellet har lagt ut frakt for kjøretøyet. På en ren A-metaavregning oppføres de virkelige frakter som belastes avsendere og mottakere, noe som krever et godt tillitsforhold mellom samarbeidspartnerne.

A-METAAVREGNING						
FRA SPEDITØR A			REF.: 01234/90/SYD			
TIL SPEDITØR B			Dato: 19.01.2008			
PER KE 13240			BR. VEKT: 12220 KG			
FRA OSLO			ANT. POS.: 4			
VIA FREDRIKSHAVN						
TIL HERNING						
			SPEDITØR A		SPEDITØR B	
POS:	KG	VOL/LM	FRAKT:	OMK:	FRAKT:	OMK:
1	8000	-	2240,-			
2	1200	15M3			1350,-	250,-
3	3000	4 LM			2100,-	
4	20	-	110,-			
SUM:	12220,-	-----	2350,-		3450,-	250,-
			SPEDITØR A		SPEDITØR B	
FRAKTINNTEKT	2350,-		DEBET	KREDIT	DEBET	KREDIT
	+ 3450,-					
SUM	= 5800,-		2350,-	700,-	3450,-	700,-
FRAKTUTGIFT	- 4400,-			250,-	250,-	
FORTJ./TAP	= 1400,-			4400,-		
50 %	700,-		2350,-	5350,-	3700,-	700,-
			DEBET			3000,-
			KREDIT	3000,-		

Pool-avregning

Pool-avregning er en oppgjørsform som kommer mer og mer til anvendelse. Denne avregningsmåte bygger på de samme prinsipper som A-metasystemet, men har den fordel at den benytter et fast prissystem. Det må først settes opp en tabell over den ”Pool-innsats” eller internrate som hver av partene skal bidra med, uavhengig av hvilke frakter som oppnås fra kundene. Fordelene med denne avregningsmåten er at det ikke blir noen diskusjon om de fraktbeløp som skal inn i oppgjøret og at avregning kan skje raskt, idet ratene er kjent ved bilens avgang. Pool-avregning er velegnet for enkle datasystemer, idet man hele tiden følger faste internratetabeller.

Denne avregningsform benyttes vanligvis kun ved terminal – terminal-avregninger.

Samarbeidsformer

Med de store antall små foretak vi finner innen leiebilnæringen, er det naturlig at en stor del av utøverne driver sin virksomhet gjennom forskjellige former for samvirke. Mange av lastebileierne er derfor knyttet til lastebilsentraler. Unntatt herfra er transportforetak som er tilstrekkelig store til å bygge opp sin egen administrasjon.

Lastebilsentralene er svært ulike i sin oppbygning og funksjon. Det finnes alle former representert, mellom ytterlighetene passive formidlingssentraler til aktive salgsforetak. For disse tjenester betaler så de enkelte lastebileierne en viss avgift av brutto innkjørt beløp eller en fast sum i året. I tillegg til å formidle oppdrag fra næringslivets transportbrukere, har lastebilsentralene stor etterspørsel fra speditørene.

Flere enkeltmannsforetak - og også større foretak - er direkte knyttet til de spedisjonsbedrifter som markedsfører egne trafikker. Det kan gjelde tilfeldig bestillingstrafikk eller langsiktige kontrakter, som ofte medfører at bileieren må lakkere kjøretøyet etter speditørens ønske og påføre kjøretøyet speditørens firmamerker.

Avregning mellom speditørene og bileierne kan skje etter forskjellige beregningsmåter, enten som en prosentsats av speditørens innkasserte bruttofrakter, som en fast avtalt sum for hver tur eller rundtur, eller etter avtalt døgn eller kilometerpris med godtgjørelse for eventuelle tilleggsytelser. Det utstrakte samarbeid mellom speditørene og lastebileierne er av stor betydning for avviklingen av veitransporten, både nasjonalt og internasjonalt.

Kildehenvisning:

Samferdselsdepartementet Statistisk
Sentralbyrå (SSB)
Toll og avgiftsdirektoratet