

## Artikkel 2.

# Kabotasje og «avkjølingsperiode»: To nye elementer i forordning 2020/1055, innenfor rammen av *EUs mobilitetspakke*

---

Den såkalte **mobilitetspakken** til Den europeiske union, fellesskapslovgivningen vedtatt 15. juli 2020, ment å regulere veitransport for landene i Den europeiske union, er konfigurert gjennom tre grunnleggende forordninger: Forordning (EU) 2020/1054; Forordning (EU) 2020/1055 og Direktiv (EU) 2020/1057. Et regelverk som har tredd i kraft gradvis, og som formaliseres i 2020 og endrer ulike aspekter ved veitransport.

Disse tiltakene refererer til sjåførens kjøre- og hviletid; utsending av sjåfører mellom EU-land og tredjeland; minstelønnskrav; tilgang til yrket og transportmarkedet; begrensning av kabotasje og registrering ved passering av grenseoverganger.

Disse endringene, uavhengig av om de er gjennomført av medlemslandene, tvinger transportselskapene til å tilpasse sin struktur og virksomhet, noe som medfører økonomiske konsekvenser. I tillegg har de nye reglene skapt sterk motstand og kontrovers fra østeuropeiske land, siden de mener at denne reguleringen innebærer større kontroll over konkurransen fra de internasjonale transportselskapene i disse landene.

En av disse forskriftene er **forordning 2020/1055**, som trådte i kraft 21. februar 2022, og som innfører tre restriksjoner på transport. På den ene siden, når det gjelder kabotasjekjøring (levering av en transporttjeneste i et land av et transportselskap som ikke har hovedkontor i det landet), omfatter den såkalte «avkjølingsperioden» på fire dager, som forhindrer at kabotasjekjøring utføres fortløpende i samme medlemsland og med det samme kjøretøyet.

Det er altså inntil tre kabotasjetransporter som kan utføres på maksimalt syv dager, etter internasjonal transport i et EU-land med full lossing av varer, men nå, med den begrensning at ved slutten av denne syvdagersperioden må lastebilen forlate landet og ikke kan komme inn i landet igjen innen en periode på 4 dager.

For det andre etablerer den plikt til å returnere kjøretøy hver åttende uke til et av driftssentrene i medlemsland der selskapet har sitt hovedkontor. Denne plikten legges til den eksisterende plikten for sjåfører til å returnere hver 3.-4. uke fra avreisedagen fra opprinnelseslandet. Disse kravene er ment å forhindre at sjåfører blir permanent utsendt utenfor opprinnelseslandet.

Til slutt gjelder den tredje begrensningen i *Forordningen* internasjonal godstransport for andres regning som utføres innenfor EU, med kjøretøy med tillatt vekt opp til 3,5 tonn. I disse tilfellene, og fra 21. mai 2022, kreves det EU-sertifikat, og de vil ikke lenger være unntatt fra transportlisens og vil være underlagt reglene om adgang til yrket som

internasjonal veitranportør. Målet med dette er å garantere et minimumsnivå av profesjonalisering i sektoren, og dermed utjevne konkurransevilkårene mellom alle transportører.