

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høringsnotat – Forslag til endringer i forskrift av 10. juni 2006 nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS) og forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS

Trafikant og kjøretøy
Utekontroll
8. juni 2023
Vår ref.: 23/106502

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	3
2.1	Gjeldende rett.....	4
2.2	Endringene i direktiv 2006/22/EF (kontrolldirektivet).....	5
3	Nærmere om forslaget	6
3.1	Nødvendige endringer i forskrift om arbeidstid for sjåfør og andre innenfor vegtransport (FATS).....	7
3.1.1	Paragraf 20 – Kontroll.....	7
3.1.2	Ny § 22 – Særskilt om kontroll av arbeidstid	8
3.1.3	Ny § 23 – Etterfølgende foretaks kontroll	8
3.2	Nødvendige endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS.....	8
3.2.1	Nytt fjerde ledd i § 9 – Svare ut henvendelser fra andre land.....	8
3.2.2	Nytt fjerde ledd i § 11 – Tid til å fremstille dokumentasjon	9
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	9
4.1	Offentlige myndigheter	9
4.1	Private aktører	10
5	Høringsfrist.....	10

Høringsnotat – Forslag til endringer i forskrift av 10. juni 2006 nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport (FATS) og forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS

1 Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen med dette på høring forslag til endringsforskrifter til forskrift av 1. juli 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport, heretter omtalt som FATS, og forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS, heretter omtalt som kjøre- og hviletidsforskriften.

Denne forskriftshøringen kommer som en følge av implementeringen av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2, som er en del av EUS såkalte «mobilitetspakke». Dette direktivet inneholder en fastsettelse av særlige regler om utsending av sjåførere i veitransportsektoren relatert til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU og endring av direktiv 2006/22/EF om krav til håndheving og forordning (EU) 1024/2012. Forskriftsforslaget er utarbeidet i samarbeid med Arbeidstilsynet.

Direktiv (EU) 2020/1057 ble tatt inn i EØS-avtalen 10. juni 2022.

Direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 1 gir særregler (lex specialis) i forhold til direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet) og direktiv 2014/67/EU (håndhevingsdirektivet), for utsending av sjåførere innen veitransport. Direktivets art. 2 gjelder endringer i direktiv 2006/22/EF om kontroll av kjøre- og hviletid. Denne forskriftshøringen gjelder kun implementeringen av artikkel 2 i EU-direktivet. Forslag til forskriftsendringer for gjennomføring av direktivets bestemmelser om utsending av sjåførere er sendt på høring av Arbeid- og inkluderingsdepartementet (AID) 29. mars 2023.

Ved supplerende tildelingsbrev og regjeringens handlingsplan mot sosial dumping er etatene bedt om å klargjøre bestilleransvaret, samt se på øvrige endringsbehov for å oppdatere og harmonisere FATS med arbeidsmiljøloven. Forslag til øvrige endringer i FATS, samt presisering av bestilleransvaret vil bli sendt på alminnelig høring senere.

2 Bakgrunn

Rettsaktene som inngår i "mobilitetspakkens" sosiale del ble vedtatt den 15. juli 2020. Uttalte formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Formålet med denne forordningen er å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving gjennom å klargjøre reglene og utvide bruken av fartsskrivere.

Ved direktiv (EU) 2020/1057 om *fastsettelse av særlige regler om utsending av sjåførere i veitransportsektoren relatert til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU og endring av direktiv 2006/22 om krav til håndheving og forordning (EU) 1074/2012* art. 2 gjøres det endringer i kontrolldirektiv 2006/22/EF om kontroll av kjøre- og hviletid. Bakgrunnen for direktivendringene er at Kommisjonen har avdekket til dels ulik håndheving og fortolkning av reglene om sjåførers arbeidstid i direktiv 2002/15/EF (gjennomført i norsk rett i forskrift av 1. juli 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport –FATS). Den ulike håndhevingen knytter seg bl.a. til registrering av perioden føreren er borte fra kjøretøyet og reglene om arbeidstid. Dette antas å ha ført til overarbeid og akkumulert trøtthet hos sjåførene med virkninger for trafikksikkerheten. Videre mangler man sammenlignbare data og administrativt samarbeid mellom medlemsstatene når det gjelder arbeidstiden til sjåførene.

Etter gjeldende rett omfatter kontrollkravene i direktiv 2006/22/EF kun kjøre- og hviletid og fartsskriver. Formålet med endringen er å styrke håndhevingen av arbeidstidsreglene gjennom å innlemme direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåførere i noen av kontrollkravene.

2.1 Gjeldende rett

Dagens kontrolldirektiv 2006/22/EF har til formål å fastsette minimumsbetingelser for gjennomføringen av forordningene (EF) 561/2006 (kjøre- og hviletidsforordningen) og (EU) 165/2014 (fartsskriverforordningen). Dette betyr at det før gjennomføringen av forordning (EU) 2020/1057 ikke fulgte noen krav om kontroll av arbeidstid for sjåførere av kontrolldirektivet.

Forskrift om arbeidstid for sjåførere innenfor vegtransport ble fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. juni 2005 med hjemmel i vegtrafikkloven § 21 annet ledd og arbeidsmiljøloven § 10–12 sjette ledd¹. Forskriften gjennomfører direktiv 2002/15/EF (arbeidstidsdirektivet).

Forskriftens formål er tredelt og skal

- Sikre at arbeidstakere som utfører mobilt arbeid innenfor vegtransport ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger
- Bedre trafikksikkerheten
- Utjevne konkurransevilkårene

Det er Arbeidstilsynet, politiet og Statens vegvesen som er tilsynsmyndigheter etter forskriften, og overtredelse av denne forskriften, eller vedtak truffet i medhold av denne forskriften, kan føre til straff etter vegtrafikkloven § 31 og arbeidsmiljøloven kap. 19.

Arbeidstilsynet kan ilegge reaksjoner og sanksjoner ved brudd på forskriften, jf. arbeidsmiljøloven kapittel 18.

¹ Dagens: arbeidsmiljøloven § 10–12 åttende ledd

2.2 Endringene i direktiv 2006/22/EF (kontrolldirektivet)

Direktiv (EU) 2020/1057 om særlige regler for utsending av sjåførere og om håndheving artikkel 2 gjør endringer i direktiv 2006/22/EF (kontrolldirektivet). Kontrolldirektivet omfatter i dag regler om kontroll med etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene og fartsskriverreglene.

Direktiv 2006/22/EF artikkel 1 endres slik at en del av kontrollreglene i direktivet nå også skal omfatte sjåførere og kjøretøy som omfattes av arbeidstidsdirektivet 2002/15/EF. Kontroll etter direktivet skal hvert år omfatte et bredt, representativt utvalg av mobile arbeidstakere og førere som er omfattet av arbeidstidsdirektiv 2002/15/EF. Ettersom kjøre- og hviletidsforskriften § 9 første ledd allerede presiserer at kontrollen skal gjennomføres og organiseres i tråd med direktiv 2006/22/EF, så ser ikke etatene behovet for å beskrive denne utvidelsen av virkeområdet noe nærmere i denne forskriften. Etatene foreslår imidlertid å sette inn tilsvarende bestemmelse i FATS § 20 femte ledd ettersom Arbeidstilsynet kun er kontrollmyndighet etter FATS, slik at bestemmelsen i kjøre- og hviletidsforskriften § 9 ikke får anvendelse overfor dem. Enkelte endringer i kontrolldirektivet knytter seg først og fremst til reglene for kjøre- og hviletid og bruk av fartsskriver, noe som innebærer behov for endringer i kjøre- og hviletidsforskriften, i tillegg til forskrift om arbeidstid for sjåførere.

De direktivendringene som innebærer behov for forskriftsendringer, er nærmere omtalt under kap. 3 «Nærmere om forslaget». Direktiv (EU) 2020/1057 art. 2 endrer art. 5 i kontrolldirektivet slik at det skal organiseres samordnede kontroller også i foretak. Dette anses allerede regulert i kjøre- og hviletidsforskriften § 9 andre ledd..

Endringen i direktiv 2006/22/EF artikkel 2 nr. 4 innebærer at krav til rapporteringen av kjøre- og hviletidskontroll til Kommisjonen om antall sjåførere kontrollert i kontroll langs vei, antall foretakskontroller, antall arbeidsdager kontrollert, samt antall og alvorlighetsgraden på overtredelser, også skal gjelde kontroll av arbeidstidsreglene etter direktiv 2002/15/EF.

Det er Statens vegvesen som er koordinerende organ i henhold til direktiv 2006/22/EF, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 10 tredje ledd første punktum. Statens vegvesen rapporterer statistikken fra kjøre- og hviletidskontrollene langs vei, og det vil derfor være naturlig at Statens vegvesen også rapporterer statistikken på kontroll av arbeidstid langs vei. Forskriften hører videre inn under Samferdselsdepartementet.

For de tilfellene der Arbeidstilsynet gjennomfører kontroller i foretak, så vil det være behov for at de sender over denne statistikken til Statens vegvesen når det skal rapporteres til Kommisjonen/ESA i henhold til kjøre- og hviletidsforskriften § 10 tredje ledd siste punktum.

Direktiv 2006/22/EF artikkel 7 endres videre slik at det blir krav om at det nasjonale kontaktpunktet skal påse at informasjonen mellom medlemslandene i artikkel 8, med hensyn til anvendelsen av nasjonale bestemmelser som gjennomfører direktiv 2002/15/EF, blir ivaretatt. Statens vegvesen er allerede nasjonalt kontaktpunkt i henhold til kjøre- og hviletidsforskriften § 10 tredje ledd.

Direktiv 22/2006/EF artikkel 8 endres for å utvide det administrative samarbeidet og den gjensidige bistanden mellom medlemsland. Endringene i artikkel 8 gjelder kun utveksling av informasjon som fremgår av artikkel 22 (3) i forordning (EF) 561/2006 og får derfor ikke betydning for arbeidstidsdirektivet (2002/15/EF). Denne endringen foreslås derfor inntatt i kjøre- og hviletidsforskriftens § 9 fjerde ledd.

Direktiv (EU) 2020/1057 endrer direktiv 22/2006/EF artikkel 8 nr. 3 ved at det innføres en plikt for medlemsstatene til å benytte det elektroniske rapporteringssystemet IMI (Internal Market Information System) etablert med forordning 1024/2012. Informasjonen som skal utveksles via IMI fremgår av forordning (EF) 561/2006 artikkel 22 (3). Dette gjelder opplysninger om nasjonal fortolkning og anvendelse av denne forordning.

Videre er det selve utstasjoneringserklæringen som følger av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 1 som skal sendes gjennom informasjonssystemet for det indre marked (IMI). Nærmere om hvordan dette skal fungere i praksis og hva utstasjoneringserklæringen skal inneholde kan en finne mer om i Arbeids- og inkluderingsdepartementet sitt høringsnotat på endringene som fremgår av artikkel 1 i direktivet.

Det er likevel ikke krav til å benytte IMI for utveksling av informasjon som medlemsland allerede utveksler i ERRU-systemet. ERRU har i dag to fullt funksjonelle tjenester, herunder *Check Good Repute* (CGR) og *Check Community License* (CCL). Dette er tjenester som lar medlemslandene sjekke om løyver er gyldig for bruk, samt om transportleder har den kompetansen som kreves.

Det som fremgår av (EF) 561/2006 artikkel 22 (2) om

a) overtredelser av reglene i kapittel II begått av personer som ikke er bosatt i den aktuelle medlemsstaten,

b) sanksjoner som en medlemsstat ilegger personer bosatt i staten for slike overtredelser når de er begått i andre medlemsstater og

c) andre særlige opplysninger, inkludert risikovurdering av foretaket, som kan få følger for overholdelsen av denne forordningen,

skal rapporteres via ERRU.

3 Nærmere om forslaget

I det følgende vil det redegjøres nærmere for endringene som Statens vegvesen og Arbeidstilsynet foreslår. Endringene har bakgrunn i implementeringen av direktiv 2020/1057/EU artikkel 2, og er derfor en direkte konsekvens av at dette endringsdirektivet innføres.

3.1 Nødvendige endringer i forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport (FATS)

3.1.1 Paragraf 20 – Kontroll

Denne paragrafen slår fast hvem som er tilsynsmyndigheter, men inneholder ikke bestemmelser om hvordan kontrollen skal gjennomføres.

Det følger av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2 punkt (6) at artikkel 6 i kontrolldirektivet (2006/22/EF) endres slik at det også skal gjennomføres foretaks kontroll dersom det foreligger seriøse brudd på arbeidstidsdirektivet (2002/15/EF).

Statens vegvesen foreslår derfor å endre § 20 slik at det presiseres at kontroll etter denne forskriften både kan gjennomføres langs vei og i en foretaks kontroll.

Statens vegvesen foreslår også å endre begrepsbruken fra «tilsynsmyndigheter» til «kontrollmyndigheter» ettersom det er tre myndigheter som kan føre tilsyn/kontroll, men det er kun Arbeidstilsynet som egentlig driver «tilsyn» med virksomhetene. De øvrige myndighetene driver i utgangspunktet «kontroll» med at reglene overholdes. Denne endringen innebærer med andre ord ingen realitetsendring.

Det fremgår av direktiv (EU) 2020/1057 artikkel 2 nr. 3 (a) at kontroll av arbeidstid langs vei skal være begrenset til det som *effektivt lar seg kontrollere* ved å undersøke fartsskriveren og andre registreringer. En omfattende kontroll av arbeidstid kan kun gjøres i en kontroll i foretaket. En tilsvarende begrensning finnes ikke i dag.

Vi anser at følgende punkter effektivt kan kontrolleres langs vei ved hjelp av fartsskriver:

- Pauser etter § 15 første ledd.
- Ukentlig arbeidstid på maks 60 timer etter § 13 andre ledd.

Vi utelukker imidlertid ikke at det kan være andre forhold som enkelt lar seg kontrollere på stedet ved hjelp av fartsskriver eller annet tilsvarende registreringsutstyr.

Statens vegvesen foreslår en presisering i et nytt tredje ledd i § 20, om at kontroll av arbeidstid langs vei skal være begrenset til det som effektivt lar seg kontrollere ved å undersøke fartsskriveren eller annet registreringsutstyr. En omfattende kontroll av arbeidstid kan kun gjennomføres ved en foretaks kontroll.

Det presiseres videre i fjerde ledd at Statens vegvesen er koordinerende organ. Dette fremgår av kjøre- og hviletidsforskriften § 10 tredje ledd, men ettersom det nå skjer en endring ved at medlemsstatene også skal etterstrebe å ha samordnede kontroller i foretak, foreslår etatene å presisere dette i kontrollbestemmelsen i FATS. På denne måten sikrer vi implementeringen av direktivets krav til at medlemsstatene skal etterstrebe å samordne kontroller både langs vei og i foretak.

I siste ledd foreslås en tilsvarende bestemmelse som i kjøre- og hviletidsforskriften § 9 første ledd. Kjøre- og hviletidsforskriften § 9 gjelder kun Statens vegvesen og politiets myndighet, ikke Arbeidstilsynet. Arbeidstilsynet er kontrollmyndighet etter FATS.

3.1.2 Ny § 22 – Særskilt om kontroll av arbeidstid

Direktiv 2006/22/EF artikkel 2 får et nytt ledd, 3a, som innebærer at kontrollen med overholdelse av arbeidstidsdirektivet, skal organiseres slik at utvelgelsen av foretak til kontroll blant annet skal baseres på foretakets risikoprofil ved hjelp av risikoklassifiseringssystemet.

De foretakskontrollene som gjennomføres i dag baserer seg blant annet på foretakets risikoprofil, herunder risikoklassifiseringssystemet, men kontrollen har vært forbeholdt en kjøre- og hviletids- og fartsskriverkontroll. Virkeområdet for bestemmelsen utvides nå til å omfatte kontroll med arbeidstid.

Statens vegvesen foreslår å ta inn i § 22 at kontroll med etterlevelse av direktiv 2002/15/EF skal organiseres slik at utvelgelse av foretak til kontroll skal baseres på foretakets risikoprofil.

3.1.3 Ny § 23 – Etterfølgende foretaks kontroll

Som nevnt over endres direktiv 2006/22/EF artikkel 6 første ledd slik at alvorlige overtredelser av arbeidstiden, jf. direktiv 2002/15/EF, som er avdekket i kontroll langs veg, skal medføre foretaks kontroll hos det aktuelle transportforetaket. Foretaks kontrollen skal skje som en direkte konsekvens av at det oppdages alvorlige overtredelser langs vei.

Statens vegvesen foreslår en ny § 23 som slår fast at dersom det langs vei blir avdekket alvorlige overtredelser av denne forskriften, eller forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS, skal dette medføre foretaks kontroll hos det aktuelle transportforetaket.

3.2 Nødvendige endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS

3.2.1 Nytt fjerde ledd i § 9 – Svare ut henvendelser fra andre land

I direktiv 2006/22/EF artikkel 8 gjøres det noen endringer i andre ledd, samt at det tilføyes et nytt tredje ledd. Etatene foreslår at disse endringene innføres i sin helhet via en ny bestemmelse i kjøre- og hviletidsforskriften § 9 fjerde ledd.

Artikkel 8 nr.1 (b) stiller et nytt krav om at forespørsel om informasjon fra en medlemsstat til en annen skal være begrunnet. Artikkel 8 nr. 2 gir nye konkrete frister for å besvare forespørsler fra en annen medlemsstat. Hovedregelen er en frist på 25 arbeidsdager fra mottaket av henvendelsen.

I hastesaker eller i enkle saker, slik som oppslag i risikoklassifiseringssystem, skal informasjonen gis innen tre arbeidsdager. Hvis mottakerstaten mener henvendelsen ikke er tilstrekkelig begrunnet, skal den innen ti arbeidsdager informere om dette. Spørrende stat skal da utdype begrunnelsen sin. Hvis ikke, kan forespørselen avvises. Hvis det er vanskelig

eller umulig å følge opp en forespørsel, utføre kontroll eller foreta nærmere undersøkelser, skal man informere og begrunne dette.

Statens vegvesen foreslår å forskriftsfeste at Statens vegvesen skal svare ut henvendelser fra andre land i henhold til direktiv 2006/22/EF artikkel 8.

3.2.2 Nytt fjerde ledd i § 11 – Tid til å fremstille dokumentasjon

Direktiv 2006/22/EF får en endring i artikkel 2 nr. 3 som innebærer at sjåføren under en kontroll langs vei skal få anledning til å kontakte arbeidsgiver for å skaffe til veie nødvendig dokumentasjon som ikke befinner seg i kjøretøyet på kontrolltidspunktet. Denne muligheten berører imidlertid ikke sjåførens forpliktelse til å bruke fartsskriveren riktig. Muligheten gjelder så lenge kontrollen varer. Denne endringen har bare direkte betydning for kontrollen med forordningene (EF) 561/2006 og (EU) 165/2014 om kjøre- og hviletid og fartsskriver, ikke for kontroll med etterlevelse av direktiv 2002/15/EF om arbeidstid.

Ettersom denne endringen har nær sammenheng med selve kontrollen, foreslår vi å innføre et nytt fjerde ledd i kjøre- og hviletidsforskriften § 11, som viser at denne muligheten for sjåføren gjelder i en *kontrollsituasjon*.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Offentlige myndigheter

Det ligger nye kontroll-, samarbeids- og rapporteringsforpliktelser i direktiv (EU) 2020/1057, og endringene vil kreve økt samhandling mellom kontrollmyndighetene. Når det gjelder konsekvenser for myndighetene vil direktivets begrensninger med henhold til hvilken type informasjon som kan innhentes langs vei antakelig påvirke hvordan Arbeidstilsynets tilsynsvirksomhet og samarbeidet mellom Statens vegvesen og Arbeidstilsynet innrettes.

Statens vegvesen vil som følge av endringene i direktiv 2006/22/EF måtte ta større hensyn til arbeidstid i sin kontrollvirksomhet langs vei, men omfanget av dette begrenses til hva som effektivt kan kontrolleres langs veg.

Ettersom Statens vegvesen rapporterer p.t. kontrolldata for kjøre- og hviletid og fartsskriver til ESA, så er det mest hensiktsmessig at Statens vegvesen også rapporterer for kontroll av arbeidstidsdirektivet.

Forpliktelsene til rapportering og til å svare på forespørsler fra andre lands myndigheter med relativt korte frister i art. 8(1a) vil kreve ressurser, og kan by på utfordringer da myndighetsansvaret for disse kontrollene er delt. Et godt samarbeid er nødvendig.

Eventuelle kostnadsøkninger for etatene vil måtte tas i forbindelse med ordinært budsjettarbeid.

4.1 Private aktører

Statens vegvesen og Arbeidstilsynet antar en kontroll av etterlevelse av FATS i begrenset grad vil være ressurskrevende for de private aktørene. Den eventuelle ekstra tiden det tar å sjekke de få materielle bestemmelsene som skal kontrolleres langs vei, vil være beskjeden ettersom kontrollen langs vei skal være begrenset til det som effektivt lar seg kontrollere. En foretaks kontroll er allerede i seg selv omfattende, slik at denne typen kontroll vil i liten grad bli påvirket av gjennomføringen av artikkel 2.

5 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **18. august 2023**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 23/106502 dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag