

Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS

1.1 § 1. Gjennomføring av forordning om kjøre- og hviletid, farts skriver m.m. *EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 20 og 24e (forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og forordning (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85) og vedlegg XIII nr. 21 (forordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av farts skriver innen veitransport, endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr. 1360/2002, forordning (EF) nr. 432/2004 og forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EF) 68/2009), gjelder som forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.*

De to sentrale forordningene på kjøre- og hviletidsområdet er rådsforordning (EF) 561/2006 av 15. mars 2006 ”om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen vegtransport”, og rådsforordning (EØF) nr 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av farts skriver innen vegtransport. Rådsforordning 561/2006 har erstattet den tidligere Rådsforordningen 3820/85.

Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 har opprinnelig et vedlegg 1, hvor de tekniske kravene til analog farts skriver er oppstilt. I forbindelse med innføring av digital farts skriver, ble det i 1998 vedtatt en ny Rådsforordning (EF) 2135/98 med endring av forordning (EØF) 3821/85 om bruk av farts skriver innen vegtransport. Bakgrunnen var å få de nødvendige bestemmelsene om krav til montering og bruk av digital farts skriver inntatt i regelverket. Rådsforordning 3821/85 vedlegg 1B (Kommissjonsforordning (EF) 1360/2002), inneholder de tekniske kravene til den digitale farts skriveren og kravene til farts skriverkortene.

Forskriften fastsetter at EU regler om kjøre- og hviletid og bruk av farts skriver m.m. gjelder som norsk forskrift. Siden regelverket om kjøre- og hviletid og regelverket om krav til montering og bruk av farts skriver er forordninger, er disse gjort til norsk rett uten noen form

for endring av ordlyd eller lignende, jf EØS avtalen artikkel 7. I denne forskriftens § 2 er det likevel gjort enkelte tilpasninger til norske forhold i den grad forordningene tillater dette.

Da Rådsforordning (EØF) nr 3821/85 har vært endret flere ganger, er det helt nødvendig å lese den uoffisielle konsoliderte utgaven for å få med alle endringer som har vært gjort både i forbindelse med endringer i kjøre- og hviletidsreglene i Rådsforordning (EF) 561/2006 og i forbindelse med innføring av digital fartsskriver, se http://www.vegvesen.no/_attachment/60841/binary/12986

1.2 § 2. Unntak

Innenlandsk vegtransport med kjøretøy nevnt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav a, b, c, d, e, g, h, i, j, l, n og p er unntatt fra kravene i forordningen artiklene 5 til 9 om medfølgende personale, kjøretid, pauser og hviletid. Unntaket i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav i begrenses til kjøretøyer med høyst 12 sitteplasser inkludert førersetet. Kjøretøy omfattet av unntakene er også unntatt fra bestemmelser om fartsskriver, jf. forordning (EF) 3821/85 om bruk av fartsskriver innen vegtransport artikkel 3 nr. 2.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskriften i den utstrekningen forordningene nevnt i § 1 tillater det.

Forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 8 nr. 6 gjelder ikke for transport i samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 8 nr. 6a inntatt ved forordning (EF) nr. 1073/2009 artikkel 29.

Første ledd:

I Rådsforordning (EF) 561/2006 er det to artikler som omhandler unntak fra kjøre- og hviletidsregelverket, artiklene 3 og 13. Det følger videre at kjøretøy som er unntatt fra kjøre- og hviletidsreglene også er unntatt fra kravet til å installere og/eller bruke fartsskriver, jf 3821/85 art.3 nr.1 og nr. 2

Unntak etter artikkel 3 gjelder i hele EØS området. Dette gjelder vegtransport som er utenfor virkeområdet, og unntakene følger direkte av forordningen.

Rådsforordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr 1, gir medlemslandene adgang til å innrømme unntak fra kjøre- og hviletidsreglene. Disse unntakene omtales som nasjonale unntak der det enkelte medlemsland selv bestemmer unntak fra kjøre- og hviletidsregelverket for visse typer transport. Unntak gis kun for kjøring på eget territorium, det vil si for innenlandsk transport. Med begrepet innenlandsk vegtransport menes transport i Norge, både med norskregistrert kjøretøy og utenlandskregistrert kjøretøy. Det betyr også at unntak som gjelder i Norge bare gjelder på norsk territorium.

Unntak kan også gis på territoriet til en annen medlemsstat dersom det samtykkes til dette.

Hvilke nasjonale unntak som gjelder i EØS området vil variere i medlemsstatene.

Persontransport av ikke - kommersiell art er begrenset i Norge til inntil 12 seter, jf. artikkel 13 nr. 1 bokstav i).

I forbindelse med arbeidet med forskriften og innføring av rådsforordning 561/2006, har Statens vegvesen tatt stilling til hvilke nasjonale unntak som skulle videreføres i Norge.

Annet ledd:

Vegdirektoratet har adgang til å gjøre andre unntak fra forskriften om kjøre- og hviletid. Som hovedregel siktes i denne sammenheng til Rådsforordning (EF) 561/2006 artikkel 14 nr 1 og Rådsforordning (EØF) 3821/85 artikkel 3 nr 3. Disse bestemmelsene kan ikke leses som hjemler for det enkelte land til å gi forskrifter om generelle unntak, men som bestemmelser som i enkelte tilfeller og på bestemte vilkår kan benyttes.

Følgende vilkår må være oppfylt for at det kan gis unntak fra reglene om kjøre- og hviletid (artikkel 6 til 9, kjøretid, hviletid, pause) i artikkel 14 nr 1:

- Forenlig med formålene i forordningen
- Kommisjonens tillatelse skal foreligge (for Norges del EFTAs overvåkningsorgan ESA)
- Ekstraordinære omstendigheter

Mer om kravene følger under kommentarer til artikkel 14 til rådsforordning 561/2006.

Det har med hjemmel i tidligere forskrift med tilsvarende bestemmelse, blant annet blitt gjort følgende unntak i Norge:

1. Under OL på Lillehammer 1994 gjorde Vegdirektoratet unntak fra kravet om innmontert fartsskriver for busser som skulle settes inn i OL- trafikken, og som til daglig gikk i rutetrafikk og derfor ikke var underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid samt krav til fartsskriver. Den enorme trafikkavviklingen som skulle skje i løpet av de olympiske leker ble med andre ord ansett som uvanlige omstendigheter (ordlyden tidligere, i dag erstattet med ekstraordinære omstendigheter). Det ble imidlertid ikke gitt unntak fra reglene om kjøretid og pauser/hviletid i Rådsforordning (EØF) 3820/85 artiklene 6-9 (I dag Rådsforordning 561/2006 artiklene 6-9).
2. Senere (1995 og 1996) ble det gitt dispensasjon i forbindelse med et relativt stort idrettsarrangement (Det norske Fjellmaraton), hvor det var behov for å sette inn ca 45 busser uten fartsskriver til avvikling av transportoppdraget. Det ble også her gitt unntak på vilkår om at kjøre- og hviletidsreglene måtte overholdes, samt at transportfirmaet måtte sette opp nødvendige kjøreplaner og tjenestelister for å sikre etterlevelse av vilkåret.

Vegdirektoratet har senere gitt uttrykk for at det ikke kan påregnes gitt dispensasjon i lignende saker. Dette fordi arrangementer av denne karakter normalt ikke kan sies å være så omfattende at det er naturlig å karakterisere transporten som utført under uvanlige omstendigheter (i dag ekstraordinære omstendigheter). Arrangementer som avholdes årlig må etter Vegdirektoratets oppfatning kunne planlegges slik at det ikke bør være nødvendig å søke om unntak fra regelverket. Dispensasjonen som ble gitt i forbindelse med idrettsarrangement (Det norske Fjellmaraton) bør også ses i lys av at regelverket var forholdsvis nytt og derfor ikke så godt kjent i bransjen.

3. I forbindelse med at Oslo hovedflyplass ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen, ble det for et tidsrom på 24 timer gitt dispensasjon fra kjøre- og hviletidsreglene, men ikke fra reglene om pauser. Dette fordi det på grunn av transportoppdragets omfang sett i sammenheng med den aktuelle tidsfaktor, ble vurdert som svært vanskelig å gjennomføre transporten innenfor forordningens normale rammer.
4. Det er også gitt dispensasjon i forbindelse med et ras ved Finneidfjord. Nordlandsbanen kunne ikke passere, og transporten måtte legges om for å få utført

gods- og passasjertransport. Det ble gitt unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene, men ikke for pause i den gang artikkel 7.

I alle disse sakene er det gitt unntak for et kortere definert tidsrom. Når en ser på de strenge vilkårene for å kunne innrømme unntak, samt Vegdirektoratets praktisering av denne bestemmelsen, fremgår det at det kun er i helt spesielle tilfeller det kan dispenseres fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Vegdirektoratet har med andre ord ikke hjemmel til for eksempel å dispensere fra vekten på kjøretøyet, alderskravet eller lignende.

Tredje ledd:

Sjåfører som er involvert i enkeltstående internasjonal persontransport vil få mulighet til å utsette såkalt ukehvil til den 12. dagen. Dette er nytt, da det i dag er krav til å påbegynne ukehvil senest etter seks dager (seks 24-timers perioder).

1.3 § 3. Definisjoner

I denne forskriften betyr følgende:

- 1. Digital farts skriver: Farts skriver som er i samsvar med forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1 B.**
- 2. Analog farts skriver: Farts skriver som er i samsvar med forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1.**

Første ledd:

Den digitale fartsskriveren består av en kjøretøyenhet og en bevegelsesføler. Kjøretøyenheten er den synlige delen og plasseres i nærheten av sjåføren. Den er på størrelse med en normal bilradio (kan også være integrert i instrumentpanelet i kjøretøyet). Bevegelsesføleren er montert på kjøretøyets girkasse for å registrere all kjøring og stillstand (kjøre- og hviletider), herunder hastigheten på kjøretøyet. Kjøretøyenheten og bevegelsesføleren blir kodet sammen i par. Kjøretøyenheten og bevegelsesføleren kommuniserer med hverandre, og har sikkerhetsmekanismer for å oppdage om forbindelsene brytes eller forsøkes endret på. Signalene mellom dem blir kryptert og alle forsøk på å jukse med kablene eller forsøk på å montere annet utstyr mellom dem, vil bli registrert og lagret i kjøretøyenheten.

I noen kjøretøy er det problemer med montering av digital fartsskriver, og derfor har regelverket åpnet for en løsning med adapter som et alternativ frem til 2013. Dette unntaket fra reglene om digital fartsskriver gjelder fra 24. juli 2009 til og med 31. desember 2013. Dette gjelder kjøretøy som er registrert etter 9. desember 2006.

Vilkåret for å montere en adapter er at det teknisk sett ikke er mulig å installere noen annen type eksisterende bevegelsesføler som beskrevet i gjeldende regelverk. Mer om dette følger av Kommisjonsforordning 68/2009.

Annet ledd:

I en analog fartsskriver må en bruke skive for å registrere aktiviteten til kjøretøyet. I kjøretøy hvor det i dag eksisterer analoge fartsskrivere vil disse på sikt bli erstattet av digitale. Et kjøretøy som har analog fartsskriver, må erstattes med en digital fartsskriver hvis fartsskriveren skal erstattes. Kravet er at kjøretøy som er registrert 1. januar 1996 eller senere og har montert analog fartsskriver, må bytte til en digital fartsskriver dersom den analoge fartsskriveren med dens deler bryter sammen.

1.4 § 4. Generelt om fartsriverkort

Regionvegkontoret utsteder fartsskriverkort. Søknad om fartsskriverkort skal skrives på fastsatt skjema. Ved søknad om sjåførkort skal gyldig legitimasjon fremlegges.

Fartsskriverkort utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger eller forfalskede dokumenter, skal tilbakekalles eller inndras. Tilsvarende gjelder ved bruk av en annens fartsskriverkort, forfalsket fartsskriverkort eller annen urettmessig bruk.

Fartsskriverkort som er i ustand eller fungerer galt, skal korteier returnere til regionvegkontoret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 16 nr. 3.

Tapt eller stjålet fartsskriverkort skal korteier uten ugrunnet opphold melde fra om på fastsatt skjema til regionvegkontoret i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 16 nr. 3.

Fartsskriverkort som er meldt tapt eller stjålet og som gjenfinnes skal ikke brukes med mindre det er registrert ved et regionvegkontor at kortet er kommet tilbake til rette korteier eller kortbruker, og det ikke er utstedt erstatningskort.

Vegdirektoratet fører register over utstedte, stjålne, tapte og defekte fartsriverkort.

For utstedelse av fartsskriverkort betales kr 550,- i gebyr.

Den digitale fartsskriveren registrerer aktiviteter, og ved bruk av sjåførkort blir sjåførens identitet også registrert. Dersom det ikke brukes sjåførkort (som kan være lovlig i noen tilfeller) blir kjøreaktiviteten registrert, men uten at det blir registrert hvilken sjåfør som har kjørt.

Til den digitale fartsskriveren følger det fire fartsskriverkort. Denne bestemmelsen gjelder generelt for alle fire fartsskriverkortene. Fartsskriverkort er smartkort til bruk sammen med fartsskriveren. Fartsskriverkort identifiserer kortinnehaverens identitet og lagrer og overfører data. Sjåfører, transportbedrifter, verksteder og kontrollører vil alle ha fartsskriverkort som gjør dem i stand til å utføre sine oppgaver, enten det er å lagre data om kjøre- og hviletid, eller å laste ned data fra fartsskriveren.

- Sjåførkort brukes av personer som skal føre kjøretøyet.
- Bedriftskort brukes av bedrifter som eier / disponerer kjøretøyet, for å dokumentere / kontrollere kjøretøyets aktiviteter relatert til kjøre og hviletid.
- Verkstedkort eies av et godkjente digital fartsskriververksted og brukes av en godkjent mekaniker for å justere, kalibrere og reparere digitale fartsskriverer. For å bruke kortet må PIN kode anvendes.
- Kontrollkort eies av kontrollataten, som i Norge er Statens vegvesen og politiet. Kontrollkortet brukes av en godkjent kontrollør for å kontrollere kjøre- og hviletid og vil dokumentere eventuelle overtredelser i forbindelse med en kontroll. Vegdirektoratet fører register over alle godkjente kontrollører som kan få utstedt kontrollkort.

Nærmere bestemmelser om fartsskriverkort generelt og sjåførkort spesielt, følger av Rådsforordning 3821/85 med de seneste endringer i Rådsforordning 2135/98. For verkstedkort er det utdypende regler i Rådsforordning 3821/85 vedlegg 1 B og i forskrift om fartsskriververksteder av 15. oktober 2008 nr 1116.

Første ledd:

Det kan søkes om fartsskriverkort ved alle trafikkstasjoner. Slik det er i dag, er det krav til oppmøte da det må betales ved bestilling. Søknadsskjema kan hentes ut på nettsiden til Statens vegvesen. Fartsskriverkortet vil deretter bli sendt til den adressen som er oppgitt på søknadsskjemaet. Når det gjelder verkstedkort som sendes til verkstedet, er det i tillegg til verkstedkortet en PIN-kode som sendes rekommandert i en separat konvolutt.

Annet ledd

Forskriften omfatter tilbakekalling og inndraging av alle korttypene. Tilbakekalling og inndragning kan gjennomføres på nærmere bestemte vilkår. Det er særlig sjåførkort og verkstedkort det vil være aktuelt å misbruke i en slik grad at det kvalifiserer for inndraging.

Det følger av rådsforordningen (EØF) 3821/85 artikkel 14 bokstav c) at sjåførkort er personlig. Det kan ikke tilbakekalles eller inndras av noen grunn i gyldighetstiden, med mindre vedkommende myndighet i en medlemsstat fastslår at kortet er forfalsket, at føreren bruker et kort som ikke er utstedt til vedkommende, eller at kortet vedkommende innehar er utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger og/eller forfalskede dokumenter. I slike tilfeller har myndigheten anledning til å inndra kortet ved kontroll, eller å skrive til vedkommende og be om at fartsskriverkort innleveres til Statens vegvesen.

Verkstedkortet kan inndras dersom verkstedet mister godkjenningen, eller det avdekkes at kortet er brukt i strid med regelverket. Eksempler på dette kan være at kortet er overdratt til andre, manipulering av fartsskriveren m. m, jf forskrift om fartsskriververksteder § 8.

Tredje og fjerde ledd:

Det følger av tredje ledd at korteier har en plikt til å innlevere kort som er i ustand eller fungerer galt til regionvegkontoret. Mer detaljerte regler om plikter en sjåfør har for tilfeller av sjåførkort følger av Rådsforordning 3821/85 artikkel 16 nr 3. Regionvegkontoret må registrere årsaken til innleveringen, og regionvegkontoret oversender så kortet til Vegdirektoratet. Begrunnelsen for at Vegdirektoratet vil ha kortet innlevert til seg, er for nærmere undersøkelse av kortet, om det foreligger fusk eller forsøk på fusk med kortet, eller andre feil i kortet. Vegdirektoratet vil oppdatere datasystemet DIFAS om at kortet er innlevert og årsaken til dette.

Det følger av fjerde ledd at korteier har en plikt til å melde fra om tapt eller stjålet fartsskriverkort til regionvegkontoret. Mer om sjåførens plikter for registrering av kjøre- og hviletid i slike tilfeller følger av Rådsforordning 3821/85 artikkel 16 nr 2 siste ledd jf nr 3 annet ledd.

Femte ledd:

Når kortene blir meldt inn til myndigheten, blir kortet registrert som ugyldig i Statens vegvesen sitt register (DIFAS). Det er ikke love å bruke kort som er gjenfunnet etter at det er meldt tapt eller stjålet. Slike tilfeller vil føre til anmeldelse for bruk av ugyldig kort.

Kort som er gjenfunnet kan utleveres igjen, men dette skal alltid skje gjennom trafikkstasjonen slik at det registreres i DIFAS. Dette for å sikre at vedkommende ikke allerede har søkt om nytt kort.

1.5 § 5. Sjåførkort

Sjåførkort utstedes til person som:

- 1. Ikke allerede har søknad om sjåførkort til behandling eller ikke allerede har gyldig sjåførkort, med mindre dette sjåførkortet leveres inn til regionvegkontoret i henhold til § 4, og*
- 2. Har førerkort og oppfyller kravene til bosted i Norge i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 art. 14 nr. 3.*

Sjåførkort er gyldig i fem år fra og med fire dager etter at søknaden er registrert ved regionvegkontoret. Kortere gyldighetsperiode kan gis når søkeren ber om det.

Søknad om fornyelse av sjåførkort skal sendes inn til regionvegkontoret senest 15 virkedager før kortets gyldighetstid utløper.

Første ledd:

En fører kan bare være innehaver av ett gyldig sjåførkort. Dette følger av Rådsforordning (EØF) 3821/85 artikkel 14 nr 4. Dersom Statens vegvesen har en søknad til behandling, kan det heller ikke utstedes nytt sjåførkort. Dette for å sikre at sjåføren ikke kan få utstedt mer enn ett sjåførkort. Ved utstedelse av erstatningskort, vil det opprinnelige kortet bli registrert som ugyldig i Statens vegvesen register (DIFAS).

Det er sjåførens ansvar å søke om sjåførkort før vedkommende skal føre et kjøretøy med digital fartsskriver dersom kjøringen er underlagt kjøre- og hviletidsreglene. Det er brudd på regelverket å føre et kjøretøy med digital fartsskriver uten bruk av sjåførkort i disse tilfellene. Det er likevel unntak for de tilfeller som følger av Rådsforordning 3821/85 artikkel 15 nr 1, jf artikkel 16 nr 3 (skadet, defekt, tapt eller stjålet sjåførkort).

Når det gjelder kravene til bosted følger det av Rådsforordning (EØF) 3821/85 artikkel 14 nr 3 at det er myndigheten der vedkommende har vanlig bosted som skal utstede dette. Med ”vanlig bosted” menes det sted en person bor til vanlig. Artikkel 14 nr 3 a) viser til at man med vanlig bosted mener det sted der en person bor til vanlig, dvs. i minst 185 dager i et kalenderår. Bestemmelsen blir imidlertid i medlemslandene tolket slik at det ikke er et krav om at man må bo på stedet 185 dager innenfor samme kalenderår. Det er også blitt forstått slik at søker ikke allerede må ha hatt bosted i 185 dager før vedkommende søker om kort, men sjåføren må dokumentere sitt bosted på søknadstidspunktet. Dersom søker kan dokumentere at vedkommende bor i Norge på søknadstidspunktet, er norske myndigheter forpliktet til å utstede fartsskriverkort til vedkommende.

Sjåføren trenger ikke å bytte ut fører kortet dersom vedkommende flytter til et annet medlemsland og søker om sjåførkort der. For eksempel kan en svensk statsborger med svensk fører kort søke om sjåførkort i Norge. Vedkommende må dokumentere bosted (som hovedregel at vedkommende er folkeregistrert her). Det er heller ikke et krav om å bytte ut sjåfør kortet dersom vedkommende flytter til et nytt land, men dersom vedkommende for eksempel har et svensk sjåførkort fra før og han ønsker et norsk sjåførkort, må dette leveres inn før det norske sjåfør kortet utstedes.

Fører kortnummeret på sjåførens fører kort stemmer ikke alltid overens med sjåførens sjåfør kort. Dette fordi det ikke er krav i EU regelverket (vedlegg 1B til forordning 3821/85) til å skifte sjåfør kort når man skifter fører kort.

Når det gjelder sjåfør kort er det viktig å merke seg at Rådsforordning (EØF) 3821/85 artikkel 15 nr 1 setter krav til at sjåføren, når sjåfør kortet er skadet, defekt, tapt eller stjålet, innen sju virkedager skal anmode vedkommende myndigheter i medlemsstaten der vedkommende har vanlig bosted om et nytt kort. Det betyr at sjåføren i et begrenset tidsrom kan kjøre uten

sjåførkort på grunn av tilfeller som nevnt. Men for å unngå at vedkommende kjører uten sjåførkort i en ubegrenset periode, er det en plikt å melde fra til myndigheten (Statens vegvesen) og deretter søke om nytt kort. Når en sjåfør kjører med et sjåførkort som ikke fungerer korrekt eller dataene ikke er synlige, vil det bli ansett som å kjøre uten sjåførkort.

Det er sagt i samme forordning artikkel 16 nr 3 at føreren kan kjøre opptil 15 kalenderdager eller lenger dersom dette er nødvendig for at kjøretøyet skal kunne føres tilbake til foretakets hjemsted. Øvrige krav til føreren og hva han må gjøre i denne perioden for å registrere sin kjøre- og hviletid uten bruk av sjåførkort, følger av artikkel 15. Sjåføren er pålagt å kunne dokumentere alle aktiviteter som kjøre- og hviletid, rådighetstid og annet arbeid for denne perioden.

Til gjengjeld følger det at myndigheten i slike tilfeller har en plikt til å utstede et nytt kort innen fem virkedager etter å ha mottatt en behørig anmodning om dette (rådsforordning (EØF) 3821/85 artikkel 14 nr 4 bokstav a).

Annet ledd og tredje ledd:

Et sjåførkort har en varighet på fem år. Det er også sjåførens ansvar å søke om sjåførkort i tide, og senest 15 virkedager før kortets gyldighetstid utløper. Myndigheten der vedkommende har vanlig bosted har en plikt til å utstede nytt sjåførkort senest 15 virkedager før kortets gyldighetstid utløper når vedkommende har søkt i tide, jf forordning 3821/85 artikkel 14.4 a).

1.6 § 6. Bedriftkort

Bedriftkort skal brukes av foretak som utøver transport omfattet av denne forskriften og som eier eller innehar bruksrett til kjøretøy utstyrt med digital fartskriver.

Foretak skal med bedriftkortet låse de data som tilhører vedkommende foretak til de digitale fartskrivere som foretaket har benyttet ved utførelse av transport. Foretak som benytter kjøretøy utstyrt med digital fartskriver, hvor kjøretøyet også benyttes av annet foretak, skal med bedriftkortet låse opp fartskriveren slik at lagring og tilgjengeliggjøring av data i fartskriveren er mulig også for annet foretak.

Foretak skal minst hver måned sikre at alle data knyttet til transportaktiviteter utført av eller for foretaket blir lastet ned fra digital farts skriver som er benyttet ved transport utført for foretaket, og fra sjåførkort som benyttes av sjåførere som utfører transport for foretaket.

På anmodning fra vedkommende sjåfør, skal foretaket gi sjåføren en kopi av nedlastede data som kan knyttes til sjåføren og utskrifter av disse dataene.

Foretakene skal behandle farts skriverdata i samsvar med lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger.

Det følger av kjøre- og hviletidsforskriften at bedriftkort utstedes til transportbedrift eller personer som utfører transport omfattet av forordning (EF) 561/2006 og som eier eller innehar bruksrett til kjøretøy utstyrt med digital farts skriver.

Transportbedrifter må laste ned data fra farts skriver, låse og arkivere elektroniske data fra farts skriver og motta og arkivere data fra sine sjåførere. For å laste ned og låse data fra farts skriveren må bedriften ha bedriftkort.

Foruten at digital farts skriver gir et vesentlig bedre grunnlag for å drive kontrollvirksomhet sammenlignet med en analog farts skriver, vil det også gi transportbedriftene et bedre grunnlag for å følge opp det enkelte kjøretøy og planlegge virksomheten.

En transportbedrift kan være innehaver av flere bedriftkort hvis ønskelig. Det er ikke et personlig kort, og bedriftkortet kan sendes med sjåførene når de er ute på oppdrag, slik at de på vegne av transportbedriften kan laste ned data fra farts skriveren over til annet lagringsmedium ved hjelp av bedriftkortet. Arbeidsgiver for sjåførene har ansvar for å gi sjåførene opplæring i bruk av farts skriver.

Bedriftskortet kan ikke brukes under kjøring.

Første ledd:

Bedriftkort skal brukes av bedrifter/transportforetak som utfører transport underlagt kjøre- og hviletidsreglene og som har kjøretøy utstyrt med en digital farts skriver. Det er et krav om at alle bedrifter har et slikt kort.

Annet ledd:

Bedriftkort skal brukes for å kunne laste ned data fra fartsskriveren. Bedriftkortet vil også gjøre det enklere for bedriften å laste ned og oppbevare nødvendige kjøre- og hviletidsopplysninger og kontrollere sjåførens arbeidstid. Ved bruk av bedriftkort får bedriften informasjon om kjøre- og hviletid fra sine sjåførere og fra sine kjøretøy. Bedriftkortet brukes til å låse opp og igjen fartsskriveren slik at det bare er bedriftens egne elektroniske data som er tilgjengelig for dem. Låsing av elektroniske data betyr at man ved hjelp av bedriftkortet, knytter alle påfølgende registreringer i fartsskriveren til transportbedriften. En slik låsing identifiserer dermed alle data som transportbedriftens eiendom og hindrer at andre får tilgang til transportbedriftens data. Dette vil også skje hvis en annen transportbedrift overtar bilen og låser med sitt bedriftkort.

Samme kjøretøy kan brukes for flere bedrifter, og hver bedrift har sitt eget bedriftkort som brukes til å laste ned deres egne elektroniske data.

Det er transportbedriften som er ansvarlig for nedlastingen, men den praktiske ordningen rundt nedlastingen, og hvem som skal gjøre nedlastingen kan gjøres på flere måter.

Tredje ledd:

Denne plikten til å laste ned kjøre- og hviletidsopplysninger fra fartsskriveren skal gjøres minst hver måned. I tillegg er det en plikt for bedriften å sørge for at dataene fra sjåførkortet lastes ned minst hver måned. Denne bestemmelsen følger av Rådsforordning (EF) 561/2006 artikkel 10 om transportforetakenes ansvar. Det følger der et ansvar for bedriften å laste ned data fra fartsskriveren og fra sjåførkortet med den regelmessighet som medlemslandene fastsetter.

Når det gjelder sjåførkort vil disse ha en datalagringskapasitet for minimum 30 dagers aktivitet. Dette avhenger av aktiviteten/bruken av sjåførkortet. Men dataene vil bli overskrevet når sjåførkortet er fullt. Statens vegvesen er derfor av den oppfatning at et krav om nedlasting minst hver måned vil være dekkende.

Transportbedriften skal oppbevare de nedlastede data og utskrifter kronologisk, lesbart og i god orden i minimum ett år. Dataene skal ikke være manipulert eller på andre måter endret i denne perioden. Tilsvarende gjelder for opplysninger gitt til transportbedriften av sjåfør.

Dersom en kun driver med transport som ikke er omfattet av kjøre- og hviletidsreglene, er det ikke krav til nedlasting av data, utskrifter, dokumentasjon fra kontroll etc.

Fjerde ledd:

På anmodning fra vedkommende sjåfør skal transportbedriften gi sjåføren en kopi av vedkommendes nedlastede data og utskrifter av disse.

Femte ledd:

Det er en plikt for bedriften å følge regler om personopplysninger, og dette vil omfatte fartsskriverdata som er registrert i fartsskriveren og i sjåførkortet.

1.7 § 7. Kontrollkort

Kontrollkort utstedes til person som kan foreta kontroll etter § 10 og som har opplæring i samsvar med annet ledd.

Vegdirektoratet kan stille krav til nødvendig opplæring og autorisasjon av kontrollør.

Det er Statens vegvesen og politiet som er ansvarlig for å utføre kontroll av kjøre- og hviletidsreglene på veg. Statens vegvesen utfører kontroll også i bedrift. Kontroll utføres i overensstemmelse med Direktiv 2006/22/EF (Kontrolldirektivet) som opphevet det tidligere kontrolldirektivet 88/599/EØF.

For å kunne kontrollere kjøretøy med digital fartsskriver, skal det brukes et kontrollkort. For å kunne få utstedt et kontrollkort må både Statens vegvesens kontrollører og politiets kontrollører gjennomføre en opplæring i det digital fartsskriversystemet. For Statens vegvesen kontrollører følger dette av NA-Rundskriv 2010/1. Vegdirektoratet fører register over alle godkjente kontrollører som kan få utstedt kontrollkort

Kontrollkortet kan ikke brukes under kjøring. Mer om kontroll, se under §§ 9 – 13.

1.8 § 8. Typegodkjenning

Vegdirektoratet gir typegodkjenning for fartskrivere og fartskriverkort i Norge.

Den som søker om typegodkjenning av farts skriver eller fartskriverkort bærer selv omkostningene knyttet til typegodkjenningen.

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet er typegodkjenningsinstans for fartsskrivere og fartsskriverkort i Norge. Reglene om typegodkjenning følger av Rådsforordning (EØF) 3821/85 kapittel II og for mer detaljer vises det til denne.

Det eksisterer pr 1. desember 2009 fire digitale fartsskrivere på markedet, og ingen av dem er typegodkjent av Statens vegvesen.

1.9 § 9. Minstekrav til kontroll

Regionvegkontoret og politiet skal organisere og gjennomføre kontroll i tråd med direktiv 2006/ 22/ EF av 15. mars 2006 om minimumsbetingelser for gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3820/ 85 og (EØF) 3821/ 85 med hensyn til sosiale bestemmelser innenfor vegtransportvirksomhet og om opphevelse av direktiv 88/ 599/ EØF.

Minst 1 % av sjåførenes arbeidsdager skal kontrolleres. Minst 15 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 30 % skal utføres hos foretak.

Fra 1. januar 2008 skal minst 2 % av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 50 % skal utføres hos foretak.

Fra 1. januar 2010 skal minst 3 % av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres etter samme fordeling som i tredje ledd.

Statens vegvesen og politiet er forpliktet til å organisere og gjennomføre all kontroll av kjøre- og hviletid i tråd med direktiv 2006/ 22/ EF (kontrolldirektivet). Kontrolldirektivet legger til rette for en lik kontroll i medlemslandene med hensyn til eventuelle brudd på bestemmelsene i forordning 561/ 2006 (EF) og 3821/ 85. Minstekravene som er angitt i direktiv 2006/ 22 art. 2 er uttrykkelig gjengitt i denne forskriften. Det er antatt at dette vil forsterke og tydeliggjøre Norges forpliktelser i forhold til direktivbestemmelsene.

1.10 § 10. Myndighet til kontroll

Regionvegkontoret og politiet kan til enhver tid foreta kontroll hos den som er underlagt denne forskriften. På forlangende skal sjåfør eller foretak utlevere eller overføre elektronisk de opplysningene og den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere at reglene i denne forskriften er fulgt.

Vegdirektoratet er koordinerende organ i henhold til direktiv 2006/ 22/ EF artikkel 2 nr. 1 tredje ledd og artikkel 7. Når Vegdirektoratet krever det, skal regionvegkontoret og politiet sende inn oversikt over sine registreringer.

Første ledd:

Forskriften § 10 gir regionvegkontoret og politiet hjemmel til å kontrollere sjåførere og foretak som driver transport som rammes av reglene om kjøre- og hviletid, slik det fremgår av forordning 561/ 2006 art. 2 bokstav a) og b). Kontroll av kjøre- og hviletid foregår enten langs veg eller i foretak (bedriftskontroll).

Kontrollmyndighet er personell fra Statens vegvesen og politiet. I Norge er kontrollen organisert slik at personell fra vegkontoret (i praksis trafikkstasjonen) foretar kontroll langs veg og i transportforetak, mens politiet kun foretar vegkontroll. Foretakskontroll utføres som regel i samarbeid med Arbeidstilsynet.

Politidirektoratet og Vegdirektoratet har i felleskap utarbeidet en veiledning for håndheving av bestemmelsene om kjøre- og hviletidskontroll langs veg, som skal sikre at bestemmelsene håndheves likt av kontrollmyndighetene. Vegdirektoratet har også utarbeidet en egen veiledning for kontroll av kjøre- og hviletid i foretak.

Ved kontroll langs veg vil en sjåfør normalt måtte påregne at det blir kontrollert om pauser, døgnhvil, daglig og ukentlig kjøretid og ukehvil er overholdt. I tillegg vil det normalt være en kontroll av fartsskriverens funksjoner, herunder for eksempel at fartsskriveren er brukt på korrekt måte. Ved bruk av digitale fartsskrivere vil en slik kontroll i praksis innebære at kontrolløren nedlaster data både fra fartsskriveren og fra sjåførkortet. Kontrolløren skal alltid kvittere en slik kontroll i fartsskriveren ved bruk av sitt eget kontrollkort.

De sjåførene og foretakene som er underlagt ovennevnte regler er pliktig til å utlevere, eller elektronisk overføre informasjon og dokumentasjon som er nødvendig for å kontrollere at reglene er fulgt. Sjåføren er pålagt å kunne fremvise diagramskiver (analoge fartsskrivere), sjåførkort, manuelle registreringer og utskrifter gjort inneværende dag og de foregående 28 kalenderdagene ved kontroll langs veg.

Ved kontroll i transportforetak vil som hovedregel nødvendig dokumentasjon omfatte informasjon om sjåførere og andre ansatte som unntaksvis fører kjøretøyene i foretaket, samt kjøretøyer som foretaket har benyttet (eier/leier/leaser) og som omfattes av bestemmelsene.

Annet ledd:

Vegdirektoratet er utpekt som koordinerende organ i henhold til kontrolldirektivet. Fortalen i direktivet sier at et slikt koordinerende organ blant annet skal sikre at det er en ensartet praksis og fortolkning av regelverket. I tillegg skal dette organet arbeide opp mot kontrollmyndigheter i andre land.

1.11 § 11. Kontroll langs veg

Kontroll skal foregå uten forskjellsbehandling på grunnlag av kjøretøyets registreringsland, sjåførens hjemland, foretakets etableringsland, turens start- og bestemmelsessted eller fartskrivertype.

Når det innledes straffeforfølgning eller ilegges sanksjoner, skal regionvegkontoret eller politiet utstede dokumentasjon på dette. Sjåføren skal beholde og oppbevare slik dokumentasjon i en måned, og deretter overlevere den til foretaket som skal oppbevare dokumentasjonen i ett år.

Regionvegkontoret og politiet skal for egne kontroller føre statistikk over hvilke type veg kontrollen er gjennomført på og om registreringer er foretatt med analog eller digital farts skriver.

Første ledd:

Ved gjennomføring av kontroll knyttet til kjøre- og hviletid skal det ikke foretas en forskjellsbehandling. Det er for eksempel ikke tillatt for kontrollmyndighetene i Norge kun å fokusere på utenlandske kjøretøy, eller motsatt kun på norske kjøretøy. Tilsvarende bestemmelser gjelder for kontrollmyndigheter i andre EU/ EØS land.

Kontroll langs veg skal finne sted på ulike steder og ulike tider av døgnet samtidig som det skal dekke en tilstrekkelig stor del av vegnettet for å forhindre at det foretas omkjøring for å unngå kontrollpostene.

Annet ledd

Det er et krav om at regionvegkontoret eller politiet utsteder dokumentasjon på at det innledes straffeforfølgning eller ilegges sanksjoner. Dette skal forhindre at sjåfører blir utsatt for dobbeltstraff, se mer under § 14.

Når det gjelder selve utstedelsen av dokumentasjonen vil dette i praksis skje ved bruk av kontrollrapport og at kontrollen lagres digitalt i fartsskriveren.

Tredje ledd:

I tillegg er det eksplisitt sagt at regionvegkontoret og politiet skal føre statistikk for egne kontroller som et ledd i den generelle plikten Norge har til å rapportere til EU- Kommisjonen. Nasjonale kontrollmyndigheter skal rapportere statistikk til EU- Kommisjonen hvert annet år, som senere publiseres gjennom kommisjonens kanaler. I Norge vil Vegdirektoratet som koordinerende organ ha ansvar for å sende relevant statistikk til Samferdselsdepartementet som bringer dette videre til ESA.

1.12 § 12. Kontroll hos foretak

Foretak som blir kontrollert skal oppbevare dokumentasjon i ett år på at det har vært gjennomført kontroll

Regionvegkontoret og politiet skal føre statistikk over transportaktivitetstypen, størrelsen av foretakets vognpark og om registreringer er foretatt med analog eller digital fartsskriver.

Kjøre- og hviletidskontroll i transportforetakene har først og fremst som formål å kontrollere om foretakene har oppfylt de plikter og det ansvar de har etter regelverket om kjøre- og hviletid, og om sjåførene har brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Foretak har en plikt til å oppbevare dokumentasjon på at det har vært gjennomført kontroll i ett år. Foretaket skal laste ned og lagre data og dokumentasjon fra kjøretøyenheten og sjåførkort for oppbevaring i minst ett år. Foretakets plikt i forskriften § 12 første ledd må ses i lys av direktiv 2006/ 22/ EF art. 3 fjerde ledd til også å omfatte oppbevaring av kontrollrapporter som kontrollmyndighetene har utstedt til sjåførene.

Grunnlaget for å foreta en foretaks kontroll vil blant annet basere seg på erfaringer innen ulike transportkategorier, og påvisning av alvorlige overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene ved kontroll på vegen.

1.13 § 13. Pålegg om hvile

Når en sjåfør har overtrådt bestemmelsene på en slik måte at videre kjøring klart kan sette trafiksikkerheten i fare, kan regionvegkontoret og politiet pålegge sjåføren å gjennomføre nødvendig hvile.

Denne sanksjonsbestemmelsen ble innført 12. juni 2008 og er en del av den generelle aktsomhetsplikten som enhver fører har etter vegtrafikkloven § 21, hvor ingen må føre eller forsøke å føre et kjøretøy i sliten eller trett tilstand.

Innføringen av sanksjonen i forskriften § 13 har sin konkrete begrunnelse i at det var ansett unødig administrativt at Statens vegvesen måtte tilkalle politiet for å hindre kjøring som utgjorde en opplagt fare for trafiksikkerheten. Når sanksjonsmulighetene var ulike for politiet og Statens vegvesens kontrollører, kunne det også føre til forskjellsbehandling avhengig av om man ble stoppet av Statens vegvesen sine kontrollører eller politiet. I tillegg har det en preventiv effekt i den forstand at man får luket ut sjåførere som er å anse som trafikkfarlige, samtidig som man kan gripe inn for å forebygge videre straffbar handling.

For at det skal pålegges hvile må det foreligge kjøring som ”klart kan sette trafiksikkerheten i fare”. På bakgrunn av forarbeidene til endringen av vegtrafikkloven, jf. Ot.prp. nr. 17 side 10, skal vilkåret tolkes strengt. Det må bety at sanksjonen i utgangspunktet ikke skal anvendes ved enhver overtredelse av bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Samtidig er ordlyden allikevel utformet generelt, dersom erfaring med ordningen skulle vise at det vil bli nødvendig med en styrking av håndhevingen. Kriteriet for at sanksjonen skal komme til anvendelse er både at det har skjedd en overtredelse av forordning 561/ 2006 (særlig forordningens artikkel 6-9), og at kontrolløren vurderer det som åpenbart at videre kjøring utgjør en fare for trafiksikkerheten.

Det vil være mest aktuelt å anvende en slik sanksjon (pålegg om hvil) hvis det konstateres brudd på døgnhvile, eller i de tilfeller der det er kjørt lenger enn lengste daglige kjøretid. Dette

ble også fremhevet av Samferdselsdepartementet i høringen og som aktuelle grunnlag for sanksjoner. På grunnlag av dette har Vegdirektoratet i Utekontrollveiledningen for Statens vegvesen presisert dette ytterligere og sagt at ”*Ethvert aktivt brudd på kjøretid, døgnhvil og ukehvil skal sanksjoneres med pålegg om hvil før videre kjøring [...]*” og videre ”*Under spesielle omstendigheter hvor trafikksikkerheten ikke kan komme i fare, kan pålegg om hvile fravikes [...]*”.

Den pålagte hvilen må gjennomføres i tråd med forordningens vanlige bestemmelser, altså i et kjøretøy som står stille eller på et egnet sted. Hva som er å anse som nødvendig hvil i denne sammenhengen må være en fullstendig hvile i tråd med forordning 561/2006 artikkel 4 bokstav g) og h), definisjon av hvil.

Pålegget om hvil er selvfølgelig rettet mot sjåføren slik at selve kjøretøyet kan fortsette videre hvis en uthvilt sjåfør tar over, men den sjåføren som er pålagt hvil, kan ikke ta hvil i et kjøretøy i bevegelse med unntak er pause. Sjåføren som er pålagt å gjennomføre en hvil kan heller ikke føre et annet kjøretøy før hvilen er gjennomført. Mer om gjennomføring av hvil under kommentarer til forordning 561/2006 artikkel 8.

1.14 § 14. Straff

Overtredelse av denne forskriften straffes etter vegtrafikkloven § 31.

Overtredelse begått på fremmed stats territorium som oppdages i Norge skal straffes her i riket i samsvar med vegtrafikkloven § 31, uavhengig av statsborgerskap og bostedsland, jf. forordning (EF) nr. 561/ 2006 art. 19 nr. 2 første ledd.

Første ledd:

Vegtrafikklovens § 31 er den alminnelige straffebestemmelse som kommer til anvendelse ved overtredelser av vegtrafikkloven i tillegg til bestemmelser som er gitt med hjemmel i den. Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet. Dette betyr at det er tilstrekkelig for straffeskyld at en sjåfør for eksempel bryter reglene om pause i artikkel 7 ved at vedkommende ikke var klar over at han kjørte så lenge sammenhengende som han hadde gjort fordi han ikke hadde sett på klokken.

I tillegg til ovennevnte bestemmelser kan også straffeloven §§ 48 a og b (foretaksstraff) benyttes overfor foretak / arbeidsgiver for overtredelser av bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Også enkeltpersonforetak kan bli straffet etter nevnte bestemmelser.

Annet ledd:

Forordningen 561/ 2006 har lagt til rette for at overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene som oppdages i et medlemsland kan sanksjoneres i et annet medlemsland (ekstraterritorialprinsippet). Det betyr at det ikke lenger er et krav om at overtredelser som starter i utlandet må fortsette også inn i Norge for at kontrollmyndighetene kan sanksjonere. Ved innføringen av denne bestemmelsen er det nå mulig å sanksjonere i Norge for eksempel for brudd på døgnhvil foretatt i utlandet 28 dager tilbake i tid hvis sjåføren blir stoppet her og det ikke er sanksjonert for overtredelsen tidligere (kan ikke sanksjoneres to ganger for samme tilfelle). Prinsippet gjelder uavhengig av sjåførens hjemland (EU/ EØS statsborger).

1.15 § 15. Ikrafttreden

Denne forskriften trer i kraft 1. august 2007. Fra samme tid oppheves forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS- området, unntatt forskriften kap. V Bestemmelser om fartskriververksted og § 2-1 nr. 1 for så vidt gjelder kjøretøy nevnt i artikkel 13 nr. 1 e) i forordning (EØF) 3820/ 85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser innen det sosiale området.

Forskriften trådte i kraft 1. august 2007. Forskriften har senere blitt endret ved følgende forskrifter:

- forskrift 7. september 2007 nr. 1031: Enkelte unntak ble videreført.
- forskrift 12. juni 2008 nr. 587 hvor det blant annet ble tilføyd at kontrollmyndighetene kan pålegge sjåfører å gjennomføre hvile hvis videre kjøring kan sette trafiksikkerheten i fare. Prinsippet om ekstraterritorial straff ble også innført.
- forskrift 17. juli 2008 nr. 813: Fjerning av 50 kilometer radius begrensning for unntak i art. 13 nr. 1 bokstav h). Innføring av unntak i bokstav j).
- forskrift 12. juni 2008 nr 578:
- forskrift 10. februar 2010 nr 149: