

Forordning (EF) nr. 561/ 2006

Artikkel 2

1. *Denne forordning får anvendelse på:*

- a) *godstransport på vei med kjøretøyer der største tillatte totalvekt, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 3,5 tonn,*
- b) *persontransport på vei med kjøretøyer som er bygget for eller permanent tilpasset transport av mer enn ni personer medregnet føreren, og som er beregnet brukt til dette formål.*

2. *Denne forordning får, uavhengig av kjøretøyets registreringsstat, anvendelse på vegtransport som utføres:*

- a) *utelukkende innen Fellesskapet, eller*
- b) *mellom Fellesskapet, Sveits og statene som er avtaleparter i avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.*

3. *AETR får anvendelse, i stedet for denne forordning, på internasjonal vegtransport som utføres delvis utenfor områdene nevnt i nr. 2 med:*

- a) *kjøretøyer som er registrert i Fellesskapet eller i stater som er avtaleparter i AETR, under hele transporten,*
- b) *kjøretøyer som er registrert i en tredjestat som ikke er en avtalepart i AETR, bare under den delen av transporten som finner sted på Fellesskapets territorium eller på territoriet til stater som er avtaleparter i AETR.*

Bestemmelsene i AETR bør bringes i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, slik at de viktigste bestemmelsene i denne forordning gjennom AETR får anvendelse på slike kjøretøyer for alle deler av transporten som utføres innenfor Fellesskapet.

Artikkel 2 nr 1

I artikkel 2 nr 1 defineres virkeområde for forordningen. Den viser til både gods- og persontransport. Kjøretøy som faller utenfor det som fremgår av nr 1 er unntatt kjøre- og hviletidsreglene.

Kjøretøy som faller innunder regelverket om kjøre- og hviletid og har som formål å foreta transport av gods eller personer.

Kjøretøy avgrenses mot spesialkjøretøy som er permanent innrettet til andre formål enn gods- eller persontransport. Det er ikke omfattet av regelverket. Et eksempel på kjøretøy som er permanent innrettet til et annet formål enn godstransport, kan nevnes spesialkjøretøy med påmontert heisekran som er en integrert del av kjøretøyet (mobilkran), og hvor kjøretøyet ikke kan ha med gods.

En semitrailer vil som utgangspunkt – ut fra en vurdering av kjøretøyets innretning – alltid være innrettet til godstransport og dermed omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Den konkrete transporten kan imidlertid være unntatt, jf unntaksreglene i artikkel 3 og 13. Et eksempel er en semitrailer som trekker et spesialkjøretøy, for eksempel sirkusvogn (sirkusvogn som er spesialinnredet for formålet er unntatt etter artikkel 13 bokstav j). Da er hele vogntoget unntatt. Tilsvarende gjelder hvis en semitrailer utfører godstransport med en semitrailer som frakter gods som er unntatt kjøre- og hviletidsreglene.

Såfremt det kobles en tilhenger til et spesialkjøretøy som er unntatt i regelverket, og tilhengeren har med utstyr som er til bruk for den funksjonen spesialkjøretøyet skal utføre, er hele vogntoget unntatt regelverket. Motsatt vil en tilhenger som har med gods som ikke er nødvendig for spesialkjøretøyets funksjon, medføre at hele vogntoget er omfattet av regelverket.

Det kan forekomme situasjoner hvor et spesialkjøretøy som nevnt over, har med personer i tillegg til sjåføren. Såfremt disse skal utføre arbeid i forbindelse med kjøretøyets spesielle funksjon, kan de tas med i kjøretøyet og kjøretøyet regnes likevel som et spesialkjøretøy.

Spørsmålet er hva som gjelder for ”tomkjøring” til eller fra et sted når transporten i seg selv er unntatt regelverket. Det er Vegdirektoratets oppfatning at nødvendig ”tomkjøring” til og fra transporten er å regne som unntatt fra regelverket for hele transporten. Et eksempel kan være kjøretøyer som brukes til å transportere avfall fra dyr som ikke er beregnet på konsum (som er et unntak, jf artikkel 13 bokstav n), og returkjøring etter at dyrene er avlevert. Da vil hele transporten være unntatt.

For transport som er underlagt regelverket om kjøre- og hviletid i denne forordningen, medfører at kjøretøyet også må ha montert en fartsskriver (analog eller digital for kjøretøy registrert i Norge etter 9. desember 2006), jf forordning 3821/85 av 20. desember 1985 med seneste endringer i artikkel 3.

For kjøring som er unntatt regelverket, er det ikke krav til verken montering eller bruk av fartsskriver. Imidlertid er det krav til registrering av unntakskjøring som ”annet arbeid”, jf artikkel 6 nr 5 hvis det i perioden utføres kjøring som både er innenfor og utenfor regelverket.

Artikkel 2 nr 1 bokstav a)

Regelverket gjelder for godstransport som overstiger 3,5 tonn medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer. Den største tillatte totalvekt fremgår av kjøretøyets registrering. Det betyr at kjøring for eksempel med varebil med en tilhenger, tom eller lastet tilstand, hvor den samlede tillatte totalvekt for vogntoget overstiger 3,5 tonn, er omfattet av regelverket.

Et eksempel er en varebil som er registrert for inntil 3,5 tonn. Den påmonterer tilhenger fullastet med aviser og som medfører en vekt over 3,5 tonn. Denne kjøringen vil være omfattet av regelverket når samlet tillatt totalvekt av varebilen og tilhengeren er mer enn 3,5 tonn, selv om kjøretøyet kjører tomhendt til og fra hentestedet for aviser, jf også det som er sagt under artikkel 2 nr 1 om ”tomkjøring”.

Bestemmelsen om masse som er begrenset til 3,5 tonn betyr også at medlemsland ikke har anledning til å fastsette at kjøretøy som er registrert for mindre masse enn 3,5 tonn skal følge regelverket om kjøre- og hviletid i internasjonal transport.

Artikkel 2 nr 1 bokstav b)

Regelverket gjelder for persontransport som utføres med kjøretøy som er bygget for eller permanent tilpasset transport av mer enn 9 personer medregnet føreren, og som er beregnet brukt til dette formål. Det er antall personer kjøretøyet er registrert for som er avgjørende.

Kjøretøy med mellom 10 og 12 sitteplasser som brukes til persontransport av ikke-kommersiell transport er imidlertid unntatt for kjøring i Norge (nasjonalt unntak), jf forskriftens § 2 og forordning 561/2006 artikkel 13 nr 1 bokstav i).

Artikkel 2 nr 2

Med bakgrunn i økt internasjonal trafikk, og for at regelverket skal være fullstendig for reiser som begynner, slutter eller delvis utføres i ikke-EU medlemsland, signerte EU en avtale som gjelder arbeid for sjåførere i internasjonal vegtransport (AETR) av 1. juli 1970, også kjent som AETR avtalen. Den har som mål å forbedre trafikksikkerheten og regulere kjøre- og hviletidsreglene. Denne gjelder som en integrert del av forskrift av 28. april 1987 (AETR). Reglene om kjøre- og hviletid i denne avtalen følger av AETR avtalens artikler 5, 6, 7, 8 og 9. Denne avtalen skal regulere sjåførens aktiviteter i internasjonal trafikk som helt eller delvis foregår utenfor EØS området. I dag har 49 land signert avtalen.

(Albania, Armenia, Andorra, Aserbajdsjan, Belgia, Bosnia, Bulgaria, Danmark, England, Estland, Finland, Frankrike, Hellas, Hviterussland, Irland, Italia, Kasakhstan, Kroatia, Kypros, Latvia, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Monaco, Montenegro, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Makedonia, Moldova, Romania, Russland, San Marino, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spania, Sverige, Sveits, Tsjekkia, Tyrkia, Turkmenistan, Tyskland, Ukraina, Ungarn, Usbekistan, Østerrike)

Hvor transporten utføres, vil være avgjørende for hvilket regelverk som vil komme til anvendelse (AETR reglene eller EU reglene)

Sjåførenes aktiviteter er regulert både av europeiske regler (EU) og internasjonale regler (AETR reglene). Det europeiske regelverket fremgår av forordning (EF) 561/2006. Det er et ønske og mål å endre AETR avtalens regler om kjøre- og hviletid slik at reglene bringes i overensstemmelse med forordning (EF) 561/2006. Dette er det også vist til i fortalen til forordningen.

Artikkel 2 tar for seg kjøring innenfor tre ulike territorier;

- Innenfor EØS området (innen fellesskapet),
- Innenfor land som er avtaleparter i AETR, men utenfor EØS området
- Innenfor de såkalte tredjeland som ikke er en del EU/EØS og som ikke har signert AETR avtalen.

Utgangspunktet er at EU/EØS reglene gjelder innenfor EØS område (for eksempel kjøring mellom Norge og Sverige). AETR reglene gjelder for de landene som har signert AETR avtalen, men som ikke er EU/EØS medlem (for eksempel Russland, Tyrkia). Såkalte tredjeland (som ikke har signert AETR avtalen og heller ikke er EU/EØS medlem for eksempel Marokko, Syria) har ingen regler om kjøre- og hviletid og krav til bruk av fartsskriver.

I mange tilfeller vil et kjøretøy kjøre gjennom et ikke-EU medlemsland, og da skal AETR reglene følges, se mer i kommentarene til artikkel 2 nr 2 og nr 3.

Artikkel 2 nr 2 a og b) Regler for virkeområdet for forordning 561/2006

Denne bestemmelsen fastsetter at forordningen får anvendelse for kjøring utelukkende innenfor fellesskapet, eller mellom fellesskapet, Sveits og avtaleparter i EØS. Dette gjelder uavhengig av kjøretøyets registreringsstat. Det vises i bestemmelsen til at *denne forordning skal anvendes uavhengig av kjøretøyets registreringsstat.*

Artikkel 2 i AETR avtalen og artikkel 2 i forordning 561/2006 er ikke harmonisert. AETR avtalen legger til grunn at kjøretøy som er registrert i et AETR land skal følge AETR reglene i AETR område. Altså at denne internasjonale avtalen skal gjelde foran EU reglene. Som et eksempel kan nevnes at AETR avtalen fastsetter at russisk registrert kjøretøy som kjører mellom Tyskland og Frankrike (som er EU medlemsland og part i AETR avtalen) skal følge AETR reglene (forutsetter en tillatelse til å utføre tredjelandstransport). Dette i motsetning til forordningen 561/2006 sin artikkel 2 som viser til at kjøring som utelukkende skjer på fellesskapets område (for eksempel Tyskland - Frankrike) skal følge EU reglene uavhengig av kjøretøyets registreringsstat.

Denne problemstillingen er ikke løst, og det som fremkommer videre her er slik EU/EØS-medlemslandene praktiserer reglene.

- En russisk sjåfør med et norskregistrert kjøretøy må følge reglene i denne forordningen (561/2006) når vedkommende *utelukkende* kjører i Norge.

- En norsk sjåfør som kjører et kjøretøy (norsk- eller russiskregistrert er ikke avgjørende) fra Norge til Spania bare gjennom EØS området, eller fra Tyskland gjennom Sveits til Frankrike må følge reglene i denne forordningen (561/2006).

Den avgjørende hovedregelen er om kjøretøy kjører utelukkende kjører innenfor EØS området. I de tilfellene skal vedkommende sjåfør følge kjøre- og hviletidsreglene som er gitt i forordning 561/2006.

Artikkel 2 nr 3 bokstav a) og b). Regler for virkeområdet for AETR reglene

Artikkel 2 nr 3 angir og utdyper anvendelsesområde for forordningen og AETR reglene. Det følger her at AETR reglene, og ikke EU reglene om kjøre- og hviletid, skal komme til anvendelse for internasjonal transport som skjer både innenfor og utenfor fellesskapet.

Artikkel 2 nr 3 bokstav a)

Dersom sjåføren kjører i transport utenfor EU/EØS/Sveits blir reglene annerledes enn det som følger av artikkel 2 nr 2. AETR reglene får anvendelse i stedet for forordning 561/2006. Et eksempel er transport mellom Polen og Russland, hvor AETR reglene vil komme til anvendelse.

Denne bestemmelsen er også i overensstemmelse med AETR avtalens artikkel 2, og prinsippet om at EU regelverket ikke skal overstyre internasjonale regler som følger av AETR avtalens regler.

Artikkel 2 nr 3 skiller mellom kjøretøyer som:

- a) er registrert i EU/EØS og andre stater som er avtalepart med AETR
- b) kjøretøyer som er registrert i tredjestater som ikke er avtalepart i AETR

Artikkel 2 nr 3 bokstav a)

Det følger av bokstav a) at AETR avtalens regler om kjøre- og hviletid vil komme til anvendelse *for hele transporten*. Det er viktig å merke seg at man ikke deler opp transporten slik at noe av kjøringen skal følge reglene i forordning 561/2006 og noe skal følge AETR

reglene, men hele transporten følger AETR avtalens regler. I utgangspunktet vil det ikke føre til utfordringer så lenge det er gitt at det er én transport og med én sjåfør. Utfordringen er dersom flere sjåførere skifter på å kjøre kjøretøyet, eller å definere hva som kan regnes som én transport. De ulike medlemslandene har ulike måter å kontrollere dette på.

Eksempel:

En sjåfør kjører et kjøretøy som utfører en transport fra Amsterdam til Moskva.

Bestemmelsen sier at AETR avtalens regler kommer til anvendelse da hele transporten utføres delvis utenfor EU/EØS og delvis innenfor AETR.

Dersom sjåfør A går av i Berlin og kjører et annet kjøretøy i retur til Amsterdam, mens kjøretøyet går videre til Moskva og erstattes med sjåfør B, er spørsmålet om man legger til grunn at transporten følger sjåføren eller kjøretøyet. Dersom man sier at *hele transporten* går fra Amsterdam til Moskva vil det for begge sjåførere være AETR avtalens regler som kommer til anvendelse, jf ordlyden i artikkel 2 nr 3 bokstav a).

Artikkel 2 nr 3 bokstav b)

Denne bestemmelsen kommer til anvendelse for kjøretøy som er registrert i en tredjestat som *ikke* er avtalepart i AETR. Reglene om kjøre- og hviletid (AETR avtalens artikler 5, 6, 7, 8 og 9) sier at også tredjeland må akseptere de reglene, samt bruk av fartsskriver (artikkel 10) i internasjonal transport i AETR området. I dag aksepteres det likevel at kjøretøy fra tredjeland registrerer kjøre- og hviletiden manuelt tilsvarende bruk av kjørebok (når analog fartsskriver ikke er montert), og dersom kjøretøyet har analog fartsskriver, registreres kjøre- og hviletid med skiver.

- For kjøring utelukkende innenfor området til tredjestater vil ingen regler om kjøre- og hviletid verken EU regelverket eller AETR reglene komme til anvendelse.
- For kjøring fra en tredjestat til et land som ikke er et EU/EØS-medlemsland, men del av AETR avtalen, sier bestemmelsen at AETR reglene vil gjelde for den delen av transporten som utføres innenfor AETR land(ene)s territorium. Et eksempel er kjøretøy som går fra Tunis (tredjeland) til Tyrkia (AETR land). AETR reglene vil gjelde for den delen av kjøringen som gjennomføres i Tyrkia.
- For kjøring fra en tredjestat til et EU/EØS land, vil AETR reglene gjelde også for den delen av transport som utføres i EU/EØS, altså for hele transporten. Her har AETR reglene forrang for EU reglene, jf artikkel 2 nr 3 bokstav a). Et eksempel er transport

fra Marokko til Frankrike gjennom Spania. AETR reglene kommer til anvendelse for all kjøring i Spania og Frankrike. Tilsvarende vil gjelde dersom kjøringen også går gjennom AETR medlemsland (for eksempel Marokko, Spania, Andorra og Frankrike).

Det avgjørende i artikkel 2 nr 3 og som bestemmer hvilket regelverk som kommer til anvendelse, er hvilket land kjøretøyet er registrert i, jf ”*kjøretøyer som er registrert i...*”.

Dette i motsetning til artikkel 2 nr 2 a) og b) der transporten fra A til B er avgjørende ”*uavhengig av kjøretøyets registreringsstat..*” for hvilke regler som kommer til anvendelse uavhengig av kjøretøyets registreringsstat.

Denne bestemmelsen fastsetter at AETR reglene skal gjelde til og fra tredjestater. Dette er i motsetning til Van Swieten saken (sak 313/92 Van Swieten) der retten kom frem til at EU-regelverket (i tidligere 3820/85) også var ment å omfatte transport til og fra tredjestater for den delen av transporten som skjer innenfor EU/EØS området med et kjøretøy som er registrert i en medlemsstat.

Det betyr at forordningens område var ment også å omfatte transport til eller fra tredjestater utenfor det området som reguleres av AETR bestemmelsene for den del av transporten som skjer innenfor EØS-området med kjøretøy som er registrert i en medlemsstat. Slik er ikke bestemmelsen i dag. Dette er endret og etter forordning 561/2006 vil AETR reglene komme til anvendelse i slike tilfeller.