

## Forordning (EF) 561/2006 artikkel 4 - kommentarer

*I denne forordning gjelder følgende definisjoner:*

*a) «veitransport»: enhver kjøring helt eller delvis på offentlig vei av kjøretøy, med eller uten last, som brukes til person- eller godstransport,*

*b) «kjøretøy»: en motorvogn, trekkbil, tilhenger eller semitrailer, eller en kombinasjon av disse kjøretøyene, i samsvar med følgende definisjoner:*

*– «motorvogn»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke permanent beveger seg på skinner, og som normalt brukes til person- eller godstransport,*

*– «trekkbil»: ethvert kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke beveger seg permanent på skinner, og som er spesielt utformet for å trekke, skyve eller bevege tilhengere, semitrailere, redskaper eller maskiner,*

*– «tilhenger»: ethvert kjøretøy som er utformet for tilkobling til en motorvogn eller trekkbil,*

*– «semitrailer»: en tilhenger uten foraksel koblet på en slik måte at en stor del av dens egenvekt og av lastens vekt bæres av trekkbilen eller motorvognen,*

*c) «fører»: enhver person som kjører kjøretøyet, også bare for en kort periode, eller som sitter på – som ledd i sine plikter – for eventuelt å kjøre det,*

*d) «pause»: enhver periode som en fører ikke får benytte til kjøring eller noe annet arbeid, og som utelukkende brukes til hvile,*

*e) «annet arbeid»: alle aktiviteter, unntatt «kjøring», som er definert som arbeidstid i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, herunder ethvert arbeid for samme eller en annen arbeidsgiver, innenfor eller utenfor transportsektoren,*

*f) «hviletid»: enhver uavbrutt periode som føreren fritt kan benytte,*

*g) «døgnhvil»: daglig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være «normal døgnhvil» eller «reduisert døgnhvil»:*

*– «normal døgnhvil»: enhver hvileperiode på minst elleve timer; en «normal døgnhvil» kan alternativt tas i to omganger, hvorav den første må bestå av en uavbrutt periode på minst tre timer og den andre av en uavbrutt periode på minst ni timer,*

*– «reduisert døgnhvil»: enhver hvileperiode på minst ni, men mindre enn elleve timer,*

*h) «ukehvil»: ukentlig periode som føreren fritt kan benytte og som kan være en «normal ukehvil» eller en «reduisert ukehvil»:*

*– «normal ukehvil»: enhver hvileperiode på minst 45 timer,*

*– «reduisert ukehvil»: enhver hvileperiode på under 45 timer som, med forbehold for vilkårene fastsatt i artikkel 8 nr. 6, kan reduseres til en periode med en minste varighet på 24 sammenhengende timer,*

*i) «uke»: tidsrommet mellom mandag kl.00.00 og søndag kl. 24.00,*

*j) «kjøretid»: kjøreaktivitetens varighet, registrert:*

*– automatisk eller halvautomatisk av en fartsskriver som definert i vedlegg I og I B i forordning (EØF) nr. 3821/85, eller*

*– for hånd, som fastsatt i artikkel 16 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 3821/85,*

*k) «daglig kjøretid»: sammenlagt kjøretid mellom slutten av en døgnhvil og begynnelsen av neste døgnhvil, eller mellom en døgnhvil og en ukehvil,*

*l) «ukentlig kjøretid»: sammenlagt kjøretid i løpet av en uke,*

*m) «største tillatte totalmasse»: største tillatte totalmasse, medregnet nyttelast, for kjøretøy under kjøring,*

*n) «persontransport i rute»: nasjonal og internasjonal transport som definert i artikkel 2 i rådsforordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport med turvogn og buss(1);*

*o) «flerbemanning»: situasjon der minst to førere befinner seg i kjøretøyet for å kjøre det i hver kjøreperiode mellom to på hverandre følgende døgnhviler, eller mellom en døgnhvil og en ukehvil. I den første timen med flerbemanning er bruk av minst to førere valgfritt, men obligatorisk resten av tiden,*

*p) «transportforetak»: enhver fysisk eller juridisk person, enhver sammenslutning eller gruppe av personer uten status som juridisk person, med ideell virksomhet eller næringsvirksomhet som formål, eller ethvert offentlig organ som enten selv har status som juridisk person eller er underlagt en annen myndighet med slik status, som driver veitransport, uavhengig av om dette gjøres for en annens eller egen regning,*

*q) «kjøreperiode»: samlet kjøretid fra det tidspunkt da føreren starter kjøringen etter en hvileperiode eller en pause og fram til neste hvil eller pause. Kjøreperioden kan være sammenhengende eller oppdelt.*

I denne forordningen er det tatt inn flere definisjoner enn det har vært tidligere. Bakgrunnen er som det står i fortalen til forordningen, at det er et ønske å tydeliggjøre uttrykk som brukes i forordningen ved hjelp av definisjoner, slik at det skal være få muligheter for individuelle fortolkninger av reglene som tidligere førte til et betydelig antall klagesaker ved EF-domstolen, og store forskjeller i håndhevelsen av reglene for sjåfører som kjører i EØS området. Artikkel 4 har en rekke definisjoner som skal legges til grunn ved anvendelsen av forordningen. De er ikke helt ulike fra definisjonene i tidligere Rådsforordning 3820/85. Det fremgår av artikkel 2 i Rådsforordning (EØF) 3821/85 (krav til montering og bruk av fartsskriver) at definisjonene i artikkel 4 i Rådsforordning 561/2006 også kommer til anvendelse for denne forordningen.

### **Bokstav a) vegtransport:**

I den norske utgaven av forordningen ble "roads open to the public" oversatt til "offentlig vei". Offentlig veg defineres i vegloven 21. juni 1963 nr. 23 § 1 som "veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune".

Tidligere gjaldt kjøre- og hviletidsreglene for vegtransport bare for kjøring på offentlig veg. Det følger av forarbeidene til forordningen og av ordlyden at vegtransport vil gjelde for kjøring både på og utenfor offentlig veg. Ordlyden er endret til "helt eller delvis på offentlig veg".

Ved kjøring på offentlig veg som definert, vil kjøring utelukkende på privat veg ikke omfattes av kjøre- og hviletidsreglene. For eksempel vil kjøring utelukkende inne på et flyplassområde være unntatt da dette er kjøring på veg som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Dersom det foregår kjøring både på offentlig og privat veg, er kjøringen underlagt regelverket.

For enkelte typer transport vil store deler av kjøretiden tilbringes på private veger/lukket område, for eksempel tømmertransport og enkelte typer massetransport. En massetransport som kjører deler av transporten på privat veg og deler av transporten på offentlig veg, vil for hele kjøreperioden være underlagt reglene om kjøre- og hviletid. Tilsvarende vil gjelde for kjøring fra offentlig veg inn på et lukket område for eksempel inn på foretakets område til lasteramper, eller kjøring fra lukket område for eksempel et flyplassområde ut på offentlig veg

Det er viktig å merke seg at hvorvidt kjøringen er underlagt regelverket eller ikke, er ikke avhengig om det kjøres med last eller ikke, jf kommentarene til artikkel 2.

I den norske oversettelsen står det: "en hver kjøring helt eller delvis..." I den engelske teksten står det " 'carriage by road' means any journey made entirely..." I den engelske utgave er ordet "turen (journey)", som skaper problemer for flere medlemsland for nasjonal lovgivning om regelverkets område.

En tur starter, når en fører overtar et kjøretøy for å kjøre det og kan omfatte et mindre antall turer. En tur refererer seg til daglig kjøretid mellom to kvalifiserte hviletider. Hvis kjøring

utenfor offentlig vei ikke avbrytes med en døgnhvil, medregnes denne kjøringen som en del av hele turen.

Det må skilles mellom tilfeller der kjøringen utelukkende skjer inne på et lukket område, og der det er kjøring både innenfor og utenfor et lukket område. For eksempel vil en som laster og lossrer inne på et lukket område, for å overlate kjøretøyet til en fører som skal kjøre videre være omfattet av regelverket da "turen" starter i forbindelse med lasting og lossing. Motsatt vil en som utelukkende for eksempel vasker kjøretøyene inne på et lukket område, være unntatt fordi turen ikke starter før et transportoppdrag begynner.

Vegdirektoratet er av den oppfatningen at hensyn til en effektiv kontroll må ligge til grunn for en isolert vurdering av turen fra A til B som avgjørende for hvorvidt man er underlagt reglene eller ikke. Dersom kjøringen kjøringen fra A til B gjennomføres både innenfor og utenfor et lukket område må hele kjøringen være å anse som underlagt regelverket.

### **Bokstav b) Kjøretøy:**

Begrepet kjøretøyer er utførlig definert i forordningen, og det er ikke kjent at disse definisjonene byr på problemer i forhold til definisjoner av kjøretøy slik vi kjenner dem i norsk rett.

I forordningens forarbeider er det vist til at ordlyden er endret fra tidligere "som ikke er et kjøretøy på skinner" til "som ikke permanent beveger seg på skinner". Dette for å hindre at unntaket skal gjelde for kjøretøy som av og til kjører på skinner, men hovedsaklig på veg.

### **Bokstav c) fører:**

En fører av et kjøretøy er enhver person som kjører kjøretøyet (her vil vi bruke fører og sjåfør om hverandre). Fører er også den som sitter på i kjøretøyet som ledd i sine plikter for eventuelt å kjøre det. Ordlyden har tatt opp i seg den tidligere forståelsen av førerbegrepet. Med andre ord er det ikke mulig å unngå å bli ansett som fører ved at man sitter på med et annet (fartsskriver)kjøretøy enn det man eventuelt skal kjøre, da dette vil være en ren omgåelse av regelverket. Dette er det også i vist til i forarbeidene, der det spesielt er nevnt at en fører som sitter i et kjøretøy og bytter til et annet for eventuelt å kjøre det, fortsatt vil være omfattet av bestemmelsene.

### *Kjøreopplæring*

Når det drives kjøreopplæring er det i utgangspunktet ledsager/lærer som er å anse som fører av motorvognen, jf. vegtrafikkloven § 26. Ledsager skal derfor følge de krav kjøre- og hviletidsregelverket bestemmer. Det som er bestemt i eller i medhold av vegtrafikkloven kapittel II og §§ 21, 22 og 22a, gjelder likevel også for eleven, jf. § 26 siste ledd siste punkt. Kjøre og hviletidsbestemmelsene er gitt med hjemmel blant annet i vegtrafikkloven § 21. Dette innebærer med andre ord at også eleven, når det gjelder kjøre- og hviletidsregelverket, anses som fører av motorvognen og derfor må følge bestemmelsene, selv om det drives opplæring.

Det er med hjemmel i forordningen artikkel 13 nr. 1 bokstav g, jf. forskriften § 2 første ledd likevel gjort unntak for kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring med sikte på å oppnå et førerkort. Slik kjøring er et nasjonalt unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene og også unntatt krav til bruk av fartsskriver. Det betyr at eleven som kjører er unntatt fra å bruke sjåførkort, og hele kjøringen er unntakskjøring.

Imidlertid må en være oppmerksom på at dersom det er kommersiell transport i forbindelse med kjøreopplæring som et ledd i undervisning for å oppnå førerkort, jf artikkel 13 bokstav g) må det likevel forstås slik at både eleven og sjåførlærer blir regnet som sjåfører etter kjøre- og hviletidsreglene, selv om eleven ikke har førerrett for aktuell kjøretøy. Sjåførlærer må ha sitt sjåførkort i skriverens spalte 2, og det blir registrert som rådighetstid, mens eleven som faktisk kjører må ha eget sjåførkort som må sitte i spalte 1. Dette er ikke å anse som unntakskjøring eller flerbemannning, men ren mengdetrening innenfor kommersielle rammer.

### **Bokstav d) Pause**

Dette er enhver periode som en fører ikke får benytte til kjøring eller noe annet arbeid, og som utelukkende brukes til hvile. I forarbeidene til forordningen ønsket noen medlemsland en klarere definisjon av begrepet pause, men det ble ikke vedtatt da arbeidsmarkedets parter viste til at definisjonen, slik den i dag fremstår, er mest hensiktsmessig.

I direktiv om organisering av arbeidstiden til personer som utfører mobilt arbeid innenfor vegtransport 2002/15/EF (heretter kalt arbeidstidsdirektivet) artikkel 3 bokstav b) er tilgjengelighetstid definert som noe annet enn pause. I praksis er det enighet blant medlemslandene at tilgjengelighetstid bør aksepteres som pause i enkelte tilfeller med mindre

det enkelte medlemsland heller ønsker å registrere det som nettopp tilgjengelighetstid, for eksempel pga lønnsmessige forhold. Tid til rådighet for arbeidsgiver vil altså alltid bli akseptert som pause i sammenheng med kjøre- og hviletidsreglene selv om dette ikke er helt i tråd med definisjonen i arbeidstidsdirektivet. Med andre ord vil en sjåfør som venter på nye oppdrag, kunne avholde pause i ventetiden, selv om sjåføren er såkalt tilgjengelig for arbeidsgiveren.

Et annet eksempel er tosjåførsordning der den ene sjåføren kan avvikle pause mens han sitter på i kjøretøyet som passasjer, jf under bokstav o) om flerbemanning. Men det er ikke lov å servere kaffe, guiding etc da dette er å anse som annet arbeid. Mer om hva som ligger i begrepet annet arbeid viser vi til bokstav e).

Forutsetningen for at tilgjengelighetstiden skal kunne godkjennes som pause, er naturligvis at vilkårene for å avholde pause er oppfylt, jf artikkel 7.

Det er viktig at sjåføren bruker tidsgruppevelgeren på fartskriveren korrekt slik at de ulike aktivitetene blir registrert under riktig betegnelse. I den forbindelse kan det nevnes at sjåføren, når det er tale om tilgjengelighetstid, skal registrere tiden som rådighetstid på fartsskriveren, selv om han i praksis altså får godskrevet denne tiden som pause. Ved en kontroll vil han få godkjent denne registrerte rådighetstiden som pause.

Køkjøring regnes ikke som pause selv om kjøretøyet står stille. Sjåføren sitter bak rattet og dette er kjøretid, jf under bokstav j). Lasting og lossing vil heller ikke være pause etter ordlyden. Dette er å anse som annet arbeid. Mens ved overfart med ferge vil sjåførens tid på fergen regnes som pause.

#### *Avbrytelse av pause*

Som hovedregel skal ikke pause avbrytes da det er å anse som brudd på regelverket. Men det kan i særskilte unntakstilfeller forekomme at føreren blir **pålagt** å avbryte en pause (tilsvarende for døgn- eller ukehvil) for å føre et kjøretøy frem til en terminal, holdeplass eller ved grenseområder.

I regi av EU-Kommisjonen har det vært avholdt noen arbeidsgruppemøter der et tema var muligheter for avbrytelser av pause. EU-Kommisjonen utarbeidet en Guidance note 3 for disse tilfellene, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport)

Det vises her til hovedregelen om at avbrytelse av pause er brudd på regelverket, men at det kan tenkes tilfeller der dette likevel må aksepteres. I visse tilfeller dersom det av nødvendige grunner, eller det blir pålagt av en myndighet å flytte kjøretøyet, kan føreren gjøre dette i få minutter og over en kort strekning. Som eksempel er det vist til at sjåføren må avbryte pausen for å flytte kjøretøyet på en terminal, parkeringsplasser, grenseoverganger og i nødstilfelle der det blir gitt ordre om å flytte bilen av en offentlig myndighet. Dette er tilfeller som ikke skal sanksjoneres, og det må vises toleranse. Slik avbrytelse må registreres manuelt av sjåføren, og dersom mulig bli bekreftet av den myndighet som har gitt ordre om å flytte kjøretøyet.

Vegdirektoratet har også fått flere henvendelser angående fergetrafikk, og at de nye pausereglene gjør at det er vanskelig å avholde nok pause. Samferdselsdepartementet har også uttalt seg i saken. Mer om avbrytelse av pause, følger av kommentarene til artikkel 7.

#### **Bokstav e) annet arbeid:**

Annet arbeid vil omfatte tid som benyttes til lasting, lossing, kontorarbeid, vasking og vedlikehold av kjøretøy, hjelp av passasjers av- og påstinging, administrative formaliteter og kontroller med politi, tollvesen, Statens vegvesen m.m. I tillegg er det etter avgjørelsen i Skills-saken (sak C-297/99) klart at tiden som en fører bruker på transport som er nødvendig for å overta et fartsskriverkjøretøy som befinner seg et annet sted enn førerens hjemsted eller arbeidsgivers driftssted, skal betraktes som annet arbeid.

I noen sammenhenger vil også annet arbeid anses å være transport som generelt sett ville være unntatt forordningen (f.eks. kjøring med personbil eller utføring av ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk), men hvor det etter en nærmere konkret vurdering er klart at den aktuelle kjøringen utføres i saklig og tidsmessig sammenheng med et transportoppdrag. Det kan for eksempel vises til tysk praksis for å illustrere: Det foretas turbuskjøring med to sjåfører på kjøretøyet. Normalt vil den av sjåførene som ikke kjører, ikke opptjene hviletid når kjøretøyet er i bevegelse, jf artikkel 8 nr 8, og som er i samsvar med tidligere forståelse av regelverket i Rådsforordning 3820/85 artikkel 8 nr. 7. Denne regelen ble etter de tidligere reglene forsøkt omgått ved at den ene sjåføren kjørte etter bussen i personbil. Tysk

forvaltningspraksis fastslår at slik kjøring står i slik saklig og tidsmessig sammenheng til transportoppdraget, at kjøringen ikke kan godskrives som hviletid.

Definisjonen av annet arbeid inkluderer alt annet arbeid som utføres av en sjåfør for andre arbeidsgivere både innenfor og utenfor transportsektoren, jf artikkel 6 nr 5. *”all den tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et som kjøretøy som ikke omfattes av forordningens virkeområde”*. Dette skal registreres som annet arbeid.

Annet arbeid omfatter altså transport som er unntatt forordningens virkeområde, jf artikkel 3 og 13. For eksempel er unntakskjøring som persontransport i rutelengde på under 50 kilometer, jf artikkel 3 bokstav a) å anse som annet arbeid. Dette skal registreres som annet arbeid. I tillegg vil også unntakskjøring etter artikkel 14 være annet arbeid.

Annet arbeid kan aldri anses som lovlig døgn/ukehvil. En som kjører langtransport i uken, vil derfor være avskåret fra å kjøre persontransport i rute innenfor 50 kilometer i helgen, fordi han er pålagt å avholde ukehvil.

Ved kombinasjon av kontorarbeid og kjøring som er underlagt regelverket vil kontorarbeidet være å anse som annet arbeid.

For en sjåfør som har to eller flere arbeidsgivere vil alt arbeid som utføres for disse ses i sammenheng. Med andre ord en sjåfør som er ansatt i bedrift A for å kjøre godstransport og samtidig er ansatt som ambulansesjåfør (unntakskjøring og derfor annet arbeid) for et sykehus bedrift B, vil alle aktiviteter registreres og skal ses i sammenheng.

Definisjonen av ”arbeidstid” i arbeidstidsdirektivet artikkel 3 bokstav a) legger til grunn innholdet i hva som anses for å være ”annet arbeid” i kjøre- og hviletidsreglene. Reglene er tilpasset forholdene i transportbransjen, og definisjonen er felles i hele EØS-området.

#### *Mer om arbeidstid etter Arbeidstidsdirektivet*

Inn under arbeidstid hører i utgangspunktet all den tiden arbeidstakeren er på arbeidsplassen sin og står til disposisjon for arbeidsgiveren. Dette er presisert nærmere i arbeidstidsdirektivet artikkel 3 bokstav a) som:

- Kjøring



- Lasting og lossing
- Rengjøring, teknisk vedlikehold, og lignende
- Administrative oppgaver underveis, for eksempel på- og avlesning, hjelp i forbindelse med passasjerens på- og avstigning, administrative formaliteter og kontroll med politi/tollvesen og Statens vegvesen
- Ventetid når det ikke er kjent på forhånd hvor lenge dette kan ventes å vare

Tilgjengelighetstid som følger av Arbeidstidsdirektivet, vil i kjøre- og hviletidssammenheng bli godkjent som pause, og pauser skal ikke anses som annet arbeid. Men det kreves at arbeidstakeren kjenner til disse periodene på forhånd, vet hvor lenge de kommer til å vare jf artikkel 3 bokstav b) i arbeidstidsdirektivet.

Slike perioder er bl.a.:

- Reisetid med ferje eller tog når kjøretøyet er om bord i ferja eller toget
- Ventetid ved grenser
- Ventetid som følge av trafikkforbud (for eksempel helgeforbud og nattforbud i Tyskland)
- Opphold ved siden av føreren eller i køye når det er to sjåførere i samme kjøretøy, selv om kjøretøyet er i bevegelse

Mer om registrering av annet arbeid følger av kommentar til art. 6 nr. 5.

### **Bokstav f) Hviletid**

Definisjonen i forordningen har liten selvstendig betydning og må derfor ses i sammenheng med døgnhvil og ukehvil. Det sentrale er at enhver hviletid må etter definisjonen gjennomføres uavbrutt. Unntak fra dette følger av artikkel 9 og 12.

### **Bokstav g) Døgnhvil**

Det er to måter å avholde døgnhvil på. En normal døgnhvil vil som hovedregel være på minst 11 timer, men det er åpnet for at denne kan tas i to omganger (minst 3 + minst 9 timer). Det fremgår av ordlyden at den alternative normale døgnhvilen på minst 3 + minst 9 timer skal være uavbrutt.

En redusert døgnhvile er enhver hvileperiode på minst ni timer, men mindre enn elleve. Det er kun lov å benytte seg av muligheten for redusert døgnhvile maksimalt tre ganger mellom to ukehviler, jf. artikkel 8 nr. 4. Man har fjernet kravet til kompensasjon fordi man har innsett at begrensningen på antall reduserte døgnhvil mellom to ukehviler gir tilstrekkelig vern samtidig som regelverket blir mer fleksibelt.

Arbeidsdagens utstrek	Døgnhvile	
24 timer		Ny 24 timers periode →
13 timer	11 timer	Normal døgnhvile
15 timer	9 timer	Redusert døgnhvile
15 timer	9 timer	4 timer Redusert døgnhvile

Sjåføreren kan forlenge en døgnhvile slik at det utgjør en ukehvil.

Hovedregelen er at hviletid skal avholdes uavbrutt og at føreren skal fritt benytte denne tiden. Det er imidlertid unntak fra dette både for den normale døgnhvile og for redusert døgnhvile, jf. mer under artikkel 9 og 12.

Dersom det ikke avholdes en kvalifisert døgnhvile, vil overskridelse av minimumsbetingelsene for at det skal godkjennes som døgnhvile føre til man ser bort fra døgnhvilen, og kjøretiden blir summert frem til en godkjent døgn- eller ukehvil.

### **Bokstav h) Ukehvil:**

Ukehvil er en periode som sjåføren fritt kan benytte. Det har hersket en del tvil om hvordan "fritt kan benytte" skal fortolkes. Men det må legges til grunn at sjåføren i disse tilfellene ikke skal være tilgjengelig for arbeidsgiveren. I og med at intensjonen bak pauser og hviletid er den samme, kan man hevde at det heller ikke under hviletiden skulle være tillatt å utføre annet arbeid. I dag følger det av artikkel 6 nr 5 at transportoppdrag som er unntatt forordningen etter artiklene 3 eller 13 skal registreres som annet arbeid, jf det som står under bokstav e).

Det er to måter å avholde en ukehvil på, nemlig en normal og redusert ukehvil. En normal ukehvil er definert som en enhver hvileperiode på 45 timer. En redusert ukehvil er en periode på minst 24 timer sammenhengende men mindre enn 45 timer. Sistnevnte hvileperiode må kompenseres i tråd med artikkel 8 nr. 6 (i motsetning til redusert døgnhvile som ikke krever kompensasjon). Begrunnelsen for å ha et system med redusert ukehvil og kompensasjon, er

for å sikre at regelverket er fleksibelt for sjåførene. En må merke seg at kompensasjon av redusert ukehvil må tas samlet i forbindelse med en hvil på minst 9 timer.

En redusert ukehvil kan gjennomføres hvor som helst, også i kjøretøy med tilfredsstillende sovemulighet og når kjøretøyet står i ro, jf. artikkel 8 nr. 8. Videre forstår Vegdirektoratet regelverket slik at en normal ukehvil ikke kan gjennomføres i kjøretøyet – og det er av hensyn til sjåførenes arbeidsforhold for å unngå at sjåfører slipper å bli låst til et kjøretøyet over lengre perioder ved at all ukehvil må avholdes i kjøretøyet.

En ukehvil må starte senest etter seks 24 timers perioder regnet fra slutten av forrige ukehvil. Det er fra 4. juni 2010 (Rådsforordning EF 1073/2009) blitt innført et unntak for internasjonal persontransport der det på spesielle vilkår nå er mulighet til å utsette ukehvil til etter tolv 24 timers perioder regnet fra siste ukehvil, ny artikkel 8 punkt 6 bokstav a).

L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To		
Uke1		Uke 2						Uke 3						Uke 4							
Ukehvil (45 timer)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Red ukehvil	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Ukehvil (45 timer)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Red ukehvil		
	4					6							4								
	24-timersperioder							24-timersperioder							24-timersperioder						

### Bokstav i) Uke:

Definisjonen av en uke i forordningen er ikke ansett å være til hinder for at en sjåfør kan starte sin arbeidsuke på en hvilken som helst ukedag, (jf. også fortalen til forordningen punkt 13 der det heter ”Definisjonen av uke i denne forordning bør ikke være til hinder for at føreren kan påbegynne sin arbeidsuke på en hvilken som helst ukedag).

En ukehvil som begynner i en uke og fortsetter inn i den påfølgende, kan knyttes til den ene eller den annen av disse ukene, men ikke til begge ukene samtidig.

L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To
Uke 1		Uke 2							Uke 3						Uke 4				
Arbeid/kjøring	Red ukehvile (uke 1)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Ukehvile (uke 2)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Red ukehvile (uke 3)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring
		6							5						4				
		24-timersperioder							24-timersperioder						24-timersperioder				

Feil. Mangler ukehvile i uke 3.

L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To	F	L	S	M	Ti	O	To
Uke 1		Uke 2							Uke 3						Uke 4				
Arbeid/kjøring	Red ukehvile (uke 1)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Ukehvile (uke 2)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Red ukehvile (uke 4)	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring	Arbeid/kjøring
		6							6										
		24-timersperioder							24-timersperioder										

### Bokstav j) Kjøretid:

Med kjøretid menes samlet kjøretid fra det tidspunktet føreren starter kjøringen etter en hvileperiode eller en pause, fram til neste hvileperiode eller pause. Kjøretid er den tiden fører sitter bak rattet og **fartsskriveren registrerer kjøring**, eller registreres manuelt av føreren dersom fartsskriveren er ute av funksjon. Når kjøretøyet er i bevegelse vil fartsskriveren automatisk registrere kjøring (og tilgjengelighetstid for sjåfør nr 2 hvis det er to sjåfører).

Kjøretiden kan være enten sammenhengende eller oppstykket. Kjøretiden er også en del av arbeidstiden etter reglene om arbeidstid for sjåfører (forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport, jf arbeidstidsdirektivet).

For en analog fartsskriver vil stans automatisk bli registrert som det tidsgruppevelgeren er stilt på. I en digital fartsskriver må sjåføren manuelt velge "pause" på tidsgruppevelgeren for å få perioden registrert som pause. Hvis ikke tidsgruppevelgeren benyttes, blir perioden registrert som "annet arbeid". Oppholdet må være av minst 15 minutter etterfulgt av ett opphold på

minst 30 minutter for å regnes som en lovlig pause. Kortere opphold går kun til fradrag i kjøretiden.

I de tilfeller hvor fartsskriveren er i ustand eller fungerer galt, eller det av andre grunner må registreres manuelt, skal føreren notere opplysninger om alle tidsperiodene i den utstrekning det ikke blir korrekt registrert eller skrevet ut på fartsskriveren. Dette vil i praksis bli notert på diagramskiver, midlertidige diagramskiver eller på utskriftspapir fra en digital fartsskriver. Dette vedlegges sjåførkortet/ diagramskive, med navn, førerkortnummer, underskrift, angivelse av hvilke tidsgrupper som er benyttet samt årsaken til at sjåførkortet/ diagramskiver ikke er brukt. Denne fremgangsmåten gjelder både for analog og digital fartsskriver og følger av forordning 3821/85 artikkel 15 og 16.

### **Bokstav k) daglig kjøretid:**

Daglig kjøreperiode er som før inntil 9 timer. Som kjøreperiode regnes den totale, samlede kjøretiden fra slutten av en døgnhvileperiode til begynnelsen av neste døgnhvileperiode. Inntil to ganger i uken kan daglig kjøretid utvides til 10 timer. Kjøretiden kan være samlet eller oppdelt.

Vegdirektoratet har definert kjøretid som den tiden føreren befinner seg bak rattet for å kjøre kjøretøyet, se nærmere kommentaren til artikkel 4 j). Kjøring fra hjemsted til det sted transportoppdraget begynner, og kjøring tilbake til hjemsted etterpå, når det dreier seg om transport som i seg selv er omfattet og med samme kjøretøy, vil etter Vegdirektoratets oppfatning måtte anses som ordinær kjøretid. Enkelte har hevdet at slik kjøring må anses som "privat kjøring", og derfor må være unntatt bestemmelsene. Vegdirektoratet påpeker i denne sammenhengen at det i regelverket ikke finnes noe unntak fra kjøretiden som fritar kjøring som beskrevet. Dette støttes også av artikkel 15 nr 2 i Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 hvor det heter at man skal bruke diagramskive/sjåførkort hver dag det kjøres, fra det øyeblikk man overtar kjøretøyet. På samme måte skal man ikke ta ut diagramskiven/sjåførkortet før den daglige arbeidsperioden er avsluttet. Det ville virke lite konsekvent om en sjåfør skal kunne tillates å kjøre hjem fra arbeidet med det samme kjøretøyet uten at kjøretiden registreres, mens han neste dag i det han "overtar kjøretøyet" og dette også er hjem, etter denne bestemmelsen må registrere kjøring. Denne argumentasjonen ble også lagt til grunn av Høyesterett i England i sak 17. juni 1997 (The Director of Public Prosecutions v. D. A. Guy). I denne saken ble en sjåfør stoppet på veg hjem etter avsluttet arbeid. Domstolen konkluderte

med at en sjåfør ut fra ovennevnte argumentasjon ikke kunne tillates å utvide tillatte timer kjøring ved å bruke kjøretøyet til å kjøre hjem etter arbeidslagens slutt. Også reelle hensyn og trafikksikkerhetsmessige betraktninger tilsier at kjøring som nevnt bør omfattes av kjøre- og hviletidsregelverket. Slik kjøring kan strekke seg over svært lange avstander, i følge våre kontrollører opptil flere hundre kilometer. Ut fra det vi vet om hvordan ulykkesrisikoen øker mot slutten av kjøretiden, bør såkalt privatkjøring ikke tillates.

Det foreligger ikke noen praksis fra EF-domstolen og heller ikke direkte sammenlignbar Høyesterettspraksis fra Norge. Spørsmålet om hvorvidt kjøring fra hjemsted til arbeidsplass eller omvendt skal omfattes av bestemmelsene, var oppe i en dom fra Orkdal herredsrett 13. mars 1998. Retten la til grunn at forordningen må forstås slik at kjøring fra hjemstedet og dit oppdraget begynner eller omvendt, samt annen privatkjøring med trekkvognen, omfattes av bestemmelsene. Det ble også vist til at denne forståelsen er lagt til grunn ellers i EØS-området. Unntak fra dette, er kjøring i privat bil til arbeidsplassen som regnes som hviletid. Altså at det er et skille mellom hvorvidt sjåføren kjører med sin privatbil på veg til og fra arbeid, og kjøring med kjøretøy som er underlagt regelveker.

Imidlertid vil kjøring i privat bil til et annet sted enn arbeidsplassen for så å kjøre et kjøretøy som er underlagt regelverket være omfattet. Det siste vil regnes som at sjåføren utfører annet arbeid. Dette følger nå av Skillsdommen, jf over under bokstav e).

Det vises også til et sammenlignbart tilfelle i Rettstidende 1999 s.393. Her var det spørsmål om beregningen av 24-timersperioden i artikkel 8 (forordning 3820/85) skulle starte fra det tidspunktet en sjåfør hentet bilen på verkstedet, eller fra et senere tidspunkt da han tok fatt på selve transportoppdraget. Høyesterett viste i sin begrunnelse til at dersom bestemmelsene om kjøre- og hviletid skal nå sitt formål, må 24-timersperioden i slike tilfeller begynne å løpe fra det tidspunkt bilen ble hentet på verkstedet. Kjøring fra verkstedet ble altså ikke godkjent som en type kjøring som kan unntas kravet om å sette inn diagramskive. Kjøretid er også en del av arbeidstid etter reglene om arbeidstid for sjåførere (Arbeidstidsdirektivet 2002/15/EF) artikkel 3.

Daglig kjøretid regnes mellom avslutningen av en døgnhvile til starten på neste døgnhvile. Det gjelder unntak for av/påstigning ferge/tog, jf artikkel 9 nr 1. Avbrudd av døgnhvile inntil 1 time der det utføres kjøring, vil den kjøringen som foretas i forbindelse med i land og ombord

kjøring på ferge/tog ikke regnes som daglig kjøretid, bare ukentlig kjøretid. Det betyr at denne kjøringen må regnes som en del av ukentlig kjøretid, jf nedenfor under bokstav l), og ikke som daglig kjøretid.

### Bokstav l) ukentlig kjøretid:

Ukentlig kjøretid defineres som sammenlagt kjøretid i løpet av en uke. Etter artikkel 6 nr. 2 kan en ukentlig kjøretid maksimalt utgjøre 56 timer. I løpet av to på hverandre følgende uker kan kjøretiden til sammen være maksimalt 90 timer, jf artikkel 6 nr 3.

Eksempel:

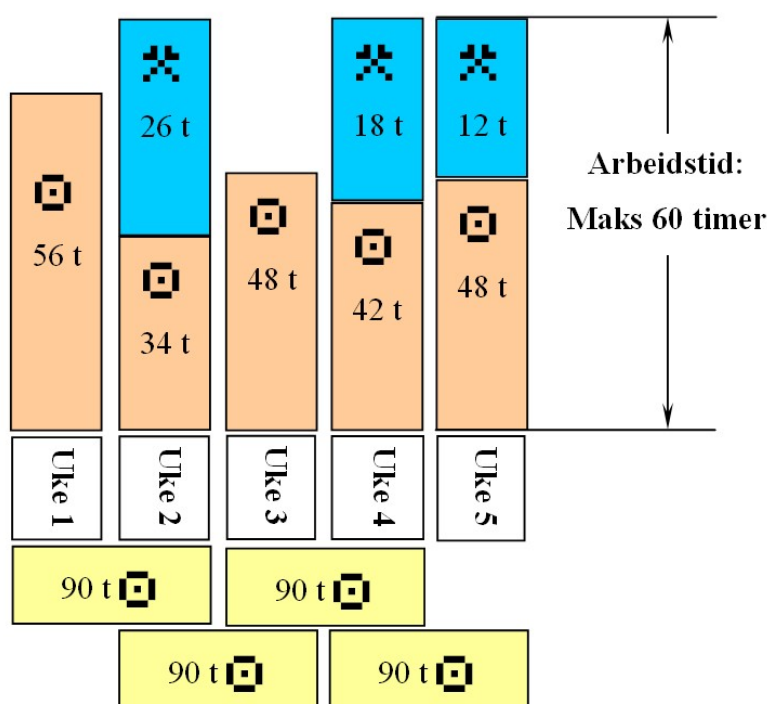
Lø	Sø	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø	Ma	Ti	On	To	Fr
Uke																				
Kjøring (10 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (5 t)	Red. ukeløst	Kjøring (10 t)	Kjøring (9 t)	Red. ukeløst	Kjøring (10 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (10 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (9 t)	Ukeløst (45 t)	Kjøring (10 t)	Kjøring (10 t)	Kjøring (10 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (9 t)	Kjøring (9 t)	Red. ukeløst
3 24-t perio			2 24-t perio			6 24-timersperioder						5 24-timersperioder								
Ukentlig kjøretid									Kjøretid i to etterfølgende uker											
Kjøretid i to etterfølgende uker												Kjøretid i to etterfølgende uker								

Kjøre- og hviletidsreglene må også ses i sammenheng med reglene om arbeidstid for sjåførere, arbeidstidsdirektivet. Kjøretiden kan ikke føre til overskridelser av den øvre grensen for arbeidstid som følger av arbeidstidsdirektivet, jf. også forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport. Forskrift om arbeidstid utfyller bestemmelsene i kjøre- og hviletidsforskriften. Ved motstrid går bestemmelsene i kjøre- og hviletidsforskriften foran bestemmelsene i forskrift om arbeidstid, så lenge dette ikke reduserer vernet av arbeidstakeren.

Etter arbeidstidsdirektivet artikkel 4 bokstav a) kan en arbeidstaker gjennomsnittlig arbeide maksimalt 48 timer i løpet av en uke som er mindre enn de 56 timene som følger av kjøre- og hviletidsreglene. Den øvre grensen for arbeidstid per uke kan imidlertid utvides til 60 timer dersom arbeidstakeren over en periode på fire måneder ikke arbeider mer enn gjennomsnittlig 48 timer i uken. Det samme følger av gjeldende forskrift om arbeidstid for sjåførere m.m., se dens § 13.1 ledd og 2.ledd. Forslag til ny forskrift på dette området vil forbli uendret.

Dette betyr at i samme grad som arbeidstakeren altså velger å utvide den ukentlige arbeidstiden opptil 60 timer som beskrevet ovenfor og oppfyller ovennevnte vilkår om at gjennomsnittet like fullt skal være maksimalt 48 timer arbeidstid i uken, kan han altså kjøre opptil 56 timer pr uke, men med den begrensning om maksimalt 90 timer kjøretid i løpet av to på hverandre følgende uker. Eksempelvis kan en sjåfør i løpet av den uken sjåføren foretar utvidelsen av den ukentlige arbeidstiden på opptil 60 timer, kjøre opptil 56 timer, forutsatt at 90-timers begrensning overholdes.

Ett eksempel kan illustrere dette; Kjøretid + annet arbeid som altså til sammen utgjør arbeidstiden:



Sjåføren kjører etter det mønsteret som følger av ovennevnte bilde. De etterfølgende ukene jobber han hovedsakelig 48 timer i gjennomsnitt og kjører etter et mønster som gjør at han overholder begrensninger på maksimalt 90 timers kjøring i løpet av to på hverandre følgende uker, som nevnt i dette eksempelet. Men, i løpet av de neste ukene og innenfor gjennomsnittsberegningsperioden på fire måneder, må sjåføren sørge for å redusere arbeidstiden med totalt 44 timer for å oppnå kravet om gjennomsnittlig arbeidstid på maksimalt 48 timer (redusere 8 timer fra uke 1 + 12 timer fra uke 2 + 12 timer fra uke 4 + 12 timer fra uke 5).



Hovedregelen om en øvre grense for arbeidstid pr uke på 48 timer i gjennomsnitt i en periode på fire måneder, jf arbeidstidsdirektivet artikkel 4 bokstav a), kan fravikes på visse vilkår iht. arbeidstidsdirektivet artikkel 8, dersom det ”vedtakast gjennom tariffavtale”, jf arbeidsmiljøloven § 10-12(4). Bestemmelsen må like fullt ses i sammenheng med reglene om kjøre- og hviletid, og hvor kravet er at kjøretiden ikke må overstige 90 timers kjøring i løpet av to på hverandre følgende uker, jf artikkel 6 nr 3.

#### **Bokstav m) største tillatte totalmasse:**

Største tillatte totalmasse (tidligere definert som totalvekt) defineres som største tillatte totalmasse, medregnet nyttelast, for kjøretøy under kjøring. Det er kjøretøyets største tillatte masse som er avgjørende i vurderingen. Det skal ikke tas med i vurderingen hva som eventuelt kan tilkobles.

#### **Bokstav n) persontransport i rute:**

Definisjonen av persontransport i rute fremgår av Rådsforordning (EF) nr. 1073/2009. Denne forordningen gjelder for internasjonal persontransport, men bestemmelsen må forstås slik at definisjonen av persontransporten i denne forordningen og gjelder for nasjonal transport. I forordningen artikkel 2 nr 2 og nr 3 (dansk) heter det:

*” rutekørsel: personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder.*

*Spesiel rutekørsel: rutekørsel, uanset hvem der organiserer befordringen, af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes”.*

*Samme forordning artikkel 5 nr 2:*

*”Spesiel rutekørsel omfatter bl.a.:*

*a) befordring af arbejdstagere og mellem bopæl og arbejde*

*b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution.*

*Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at den specielle rutekørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov.*

*Der kræves ikke tilladelse til speciel rutekørsel efter kapitel III, såfremt sådan kørsel er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden.”*

I sak C-47/97 (E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd og D.J.Ferne), ble EF domstolen bedt om å ta prejudisiell stilling til om kjøring med passasjerer, som foretas flere ganger i henhold til en rammeavtale med et reisebyrå, i form av enkeltturer mellom en flyplass og et hotell, og hvor det leilighetsvis ble gjort opphold ved en severdighet og den nøyaktige rute ikke var fastsatt på forhånd, kan betraktes som regelmessig transport av bestemte kategorier passasjerer (artikkel 2 nr. 1.2 i tidligere definisjon av persontransport i rute) og dermed være unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene i samsvar med artikkel 4 nr. 3 i tidligere Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Domstolen var klar i sin fortolkning, og konkluderte med at den nevnte kjøringen ikke falt inn under begrepet persontransport i rute. For det første var det her ikke snakk om regelmessig transport, da hyppigheten av transporten ikke var fastsatt på forhånd, men var avhengig av de behov reisebyrået til enhver tid hadde. For det andre var ikke kravet til bestemte ruter oppfylt, da det kreves at passasjerene kan bli tatt opp og sluppet av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Dessuten var ikke kravet om bestemte kategorier passasjerer oppfylt, da dette vilkåret måtte forstås som passasjerer som tilhører samme persongruppe, og hvor det ikke var tilstrekkelig at eneste fellestrekk var at man hadde bestilt reise gjennom samme reisebyrå.

Samferdselsdepartementet har avgitt følgende uttalelse til Norges Taxiforbund:

”Ved persontransport i rute benyttes bestemte stoppesteder, kjøreruter og avgangstidspunkt. I utgangspunktet skal også transport som anses å være ”persontransport i rute” være åpen for allmennheten. Fra sistenevnte foretas det likevel en modifisering ved at det for (blant annet) transport av skoleelever til og fra utdanningsinstitusjonen, særskilt presiseres at dette er å anse som ”persontransport i rute”. Forordning (EØF) nr. 684/ 92 artikkel 2 benevner dette som ”special regular services”. Det presiseres også at slik rutetransport av skoleelever til og fra utdanningsinstitusjonen anses som ”persontransport i rute” uavhengig av hvem som organiserer transporten.”

Departementet har videre uttalt at aktuelle persontransporter i rute som består av en blanding av forhåndsbestemte holdeplasser og stopp på signal også vil være å anses som persontransport i rute.

**Bokstav o) Flerbemanning:**

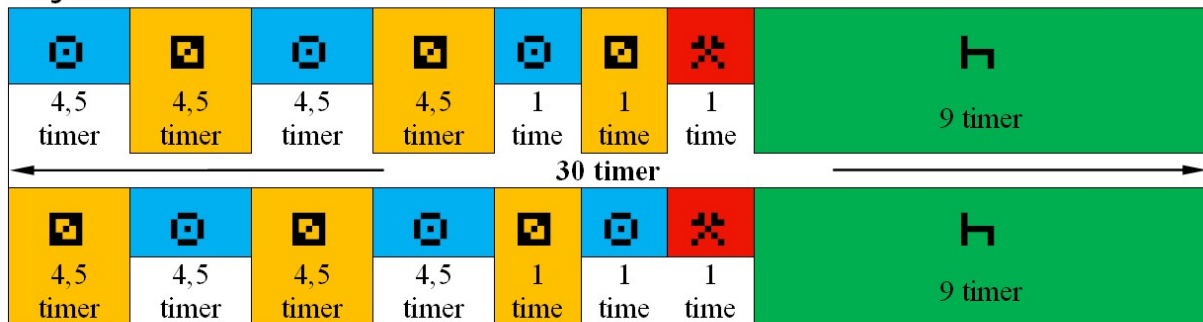
Dette er situasjoner hvor det befinner seg (minst) to sjåførere i kjøretøyet for å kjøre det i hver kjøreperiode mellom to pålagte hviler, (mellom to på hverandre følgende døgnhviler eller mellom en døgnhvile og en ukehvil). Dersom et kjøretøy er bemannet med to eller flere sjåførere, gis det adgang til å avvikle døgnhvilen i løpet av en 30-timersperiode i stedet for i løpet av en 24-timersperiode (etter foregående døgn- eller ukehvil), jf artikkel 8 nr 5, jf nr 2. En slik ordning gjør det mulig på nærmere bestemte vilkår å forflytte det aktuelle kjøretøyet i lengre tidsperioder. Nedenfor følger en kort redegjørelse for hvilke vilkår som er knyttet til ”flerbemanning”. Den aktuelle døgnhvilen skal være på minst 9 timer.

Det er valgfritt med (minst) to sjåførere den første timen med flerbemanning, men obligatorisk resten av tiden. Sjåfør A kan altså ikke hoppe av kjøretøyet når sjåfør B overtar, men må befinne seg i kjøretøyet hele tiden frem til det er krav om å avvikle døgn/ eller ukehvil. Dette er begrunnet i hensynet til effektiv håndhevelse og kontroll av regelverket. Samtidig kan det forrykke konkurransevilkårene hvis et foretak bemanner et kjøretøy med to eller flere sjåførere med de omkostninger dette medfører, samtidig som et annet firma fritt rokerer med sjåførere i samme periode. Dette var noe uklart i de tidligere kjøre- og hviletidsreglene, men er nå tatt inn i bestemmelsen.

Det understrekes at den totale daglige kjøretiden for den enkelte sjåfør ved flerbemanning fortsatt vil være totalt 9 timer (4 ½ timer x 2) som eventuelt kan utvides til 10 timer to ganger i uken, jf. forordning 561/ 2006 artikkel 6 nr. 1. Men samtidig vil det med minst to sjåførere i kjøretøyet være mulig å forflytte kjøretøyet over en lengre tidsperiode ved at for eksempel sjåfør B overtar når sjåfør A har kjørt i 9 timer.

Eksempel på hvordan det kan kjøres:

### Sjåfør A

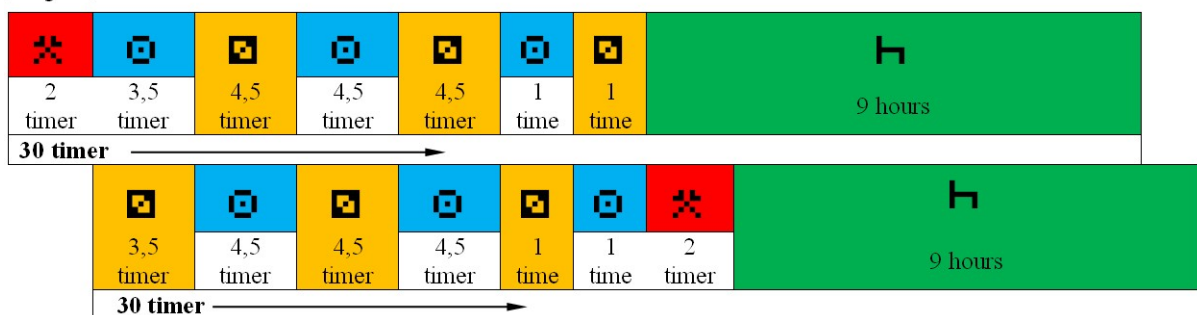


### Sjåfør B

I de tilfeller hvor et kjøretøy er ”flerbemannet” kan den ene sjåføren avvikle pause (tidsgruppebryter skal vise tilgjengelighetstid) selv om den andre sjåføren kjører. Sjåfør A vil avholde pause mens vedkommende sitter ved siden av sjåfør B. Hviletid kan derimot ikke avvikles i kjøretøy som er i bevegelse, jf. artikkel 8 nr. 8 der forutsetningen for å avholde lovlig døgnhvil og reduserte ukehviler i kjøretøyet er at det er utstyrt med tilfredsstillende sove muligheter for hver fører og at kjøretøyet står i ro.

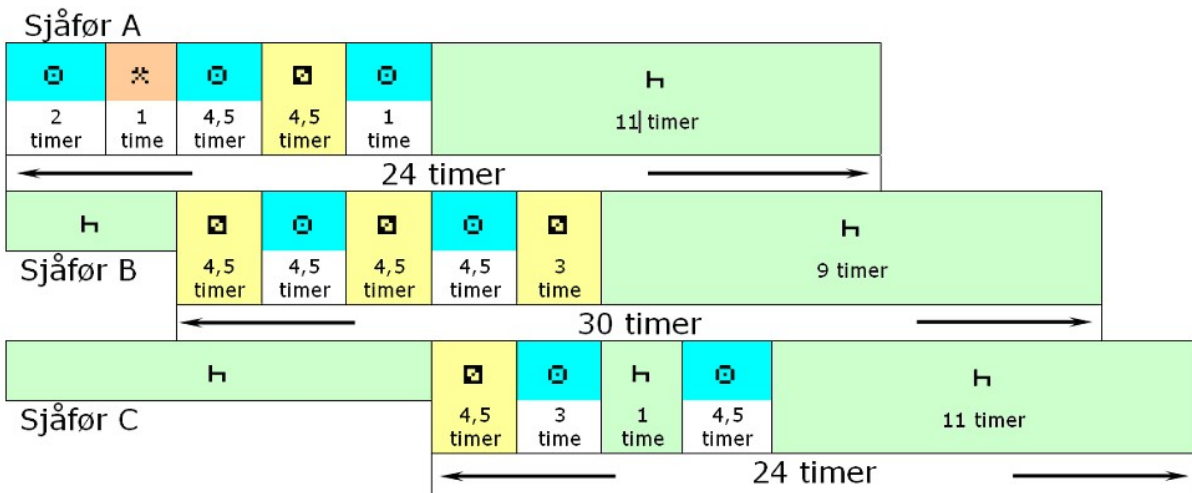
Sjåfør A kan ikke fungere som en ”backup” for sjåfør B under kjøring fordi han skal være lovlig til rådighet for sjåfør B.

### Sjåfør A




### Sjåfør B

Flermannsbetjening kan også utføres slik at sjåfør A er en 24-timers mann, og sjåfør B med flere følger 30 timers regelen når sjåfør A sin arbeidsperiode utløper. Det er ikke et krav at det er de samme sjåførene som er til rådighet for hverandre fra start til slutt når det er flere enn 2 sjåførere.



Den som kjører et kjøretøy med digital fartsskriver skal ha sitt sjåførkort i kortholder nummer 1 som registrerer kjøring i fartsskriveren. Sjåfør B i kortholderen nr 2 ved siden av, som registrerer aktivert tilgjengelighetstid.

Så fremt sjåføren ikke har pause ved opphold ved siden av føreren eller i køye mens kjøretøyet er i bevegelse (for øvrig kreves det at vedkommende er sikret for å oppholde seg i køyen når kjøretøyet er i bevegelse), skal denne perioden (tiden) i en analog fartsskriver (digital fartsskriver automatisk) registreres som "perioder arbeidstageren er *tilgjengelig*" med tegnet  jf. forordning (EØF) 3821/ 85 artikkel 15 nr. 3 bokstav c). Denne bestemmelsen henviser til direktiv 2002/15/EF som er gjort til norsk rett ved forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport 10. juni 2005 nr. 543.

### Bokstav p) transportforetak:

Definisjonen av transportforetak er ment å klargjøre hva de nye bestemmelsene i artikkel 10 og 19 omfatter.

Enhver art av virksomhet som driver kjøring som er å anses som vegtransport etter artikkel 2 vil kunne omfattes av begrepet "transportforetak" etter forordningen. Virksomheten kan være enhver fysisk eller juridisk person eller enhver sammenslutning eller gruppe av personer uten status som juridisk person, med ideell virksomhet eller næringsvirksomhet som formål. For eksempel vil en idrettsklubb som kjører fotballaget kunne regnes som et transportforetak. Skoler og barnehager vil tilsvarende kunne anses som et transportforetak.

Definisjonen av transportforetak medfører et større ansvar for transportforetak sammenlignet med de tidligere reglene, jf artikkel 10. Det er tilføyd flere regler for å gi en større forpliktelse. Samtlige aktører som er innblandet i en transport er ansvarlige for å sørge for at alle involverte følger kjøre- og hviletidsreglene. Det inkluderer eksempelvis sjåførere, foretak, speditører, reisearrangører, utleie av sjåførere, underentreprenører og hovedentreprenører. Transporten skal planlegges slik at bestemmelsene kan følges. Transportforetakene skal til og med kontrollere at reglene etterleves. Om overtredelse av reglene oppdages, kan alle som har mulighet til å påvirke transportopplegget stilles til ansvar. Dette ansvaret kan ikke fravikes ved avtale/kontrakt eller lignende forretningsavtaler.

### Bokstav q) Kjøreperiode:

Med kjøreperiode menes samlet kjøretid, som definert i bokstav j), fra det tidspunktet føreren starter kjøringen etter en hvileperiode eller en pause, fram til neste hvileperiode eller pause.

