



**Statens vegvesen**

# Høring om endringer i kjøre- og hviletidsforskriften

Forslag om gjennomføring i norsk rett av (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav f)  
- unntak fra kjøre- og hviletidsreglene for kjøretøy inntil 7 500 kg som bruker alternativt drivstoff

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
15. januar 2019

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning og bakgrunn .....	3
2	Kjøre- og hviletidsreglene .....	3
3	Nærmere om forslaget .....	4
3.1	Førerkortunntaket .....	4
3.2	Unntaksadgangen i kjøre- og hviletidsreglene .....	4
3.3	Vurdering .....	5
3.3.1	Innledning .....	5
3.3.2	Særlig om rekkevidden av unntaket .....	6
3.3.3	Om unntak er forenlig med (EF) 561 /2006 artikkel 1 .....	6
4	Forslaget .....	7
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	7

## 1 Innledning og bakgrunn

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Vegdirektoratet på høring forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (heretter «kjøre- og hviletidsforskriften») § 2. Endringene går ut på å gjennomføre i norsk rett artikkel 13 nr. 1 bokstav f) i forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse sosiale bestemmelser for veitransport (heretter «kjøre- og hviletidsforordningen» eller «forordning (EF) 561/2006»).

Forslaget har sammenheng med en annen høring som ble sendt ut 19. desember 2018, om endringer i forskrift 19 januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (heretter «førerkortforskriften»). Nevnte høring gjelder forslag om innføring av en nasjonal unntaksregel fra vektbegrensningene i førerkortklasse B for kjøretøy med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg.

## 2 Kjøre- og hviletidsreglene

Sjåfører som driver godstransport med kjøretøy over 3 500 kg, eller persontransport av flere enn ni personer medregnet føreren, må følge visse regler om kjøretid, pauser og hviletid. Disse reglene er angitt i to EU-forordninger, forordning (EF) 561/2006 og forordning (EU) 165/2014 om bruk av fartsskriverer innen veitransport (heretter «fartsskriverforordningen» eller «forordning (EU) 165/2014»). Forordningene gjelder i sin helhet som norsk forskrift, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 1.

Fartsskriverforordningen pålegger den som er omfattet av kjøre- og hviletidsforordningen å montere og bruke fartsskriver slik at det blir registrert hvorvidt sjåføren overholder reglene. Formålet med reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver er å harmonisere konkurransevilkårene mellom forskjellige landtransportsystemer, særlig innen veisektoren, samt å bedre arbeidsvilkårene for sjåfører og trafikksikkerheten. Formålet er også å fremme bedre kontroll og regelhåndheving i medlemsstatene, samt bedre arbeidspraksis innen veitransportsektoren.

Det finnes flere unntak fra kjøre- og hviletidsreglene, og disse er hovedsakelig angitt i enten artikkel 3 eller 13 i forordning (EU) 561/2006. Artikkel 3 gjør unntak fra hele forordningens virkeområdet, dvs. alle bestemmelsene i forordning (EF) 561/2006. Artikkel 13 derimot, gir kun en adgang for det enkelte medlemslandet til å gjøre unntak fra artiklene 5–9 på sitt territorium, såfremt det er forenlig med formålene fastsatt i artikkel 1. Er man omfattet av unntakene i kjøre- og hviletidsforordningen, er man også unntatt fra kravet om bruk av fartsskriver.

I Norge har vi gjennom kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd gjort gjeldende unntakene i forordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstavene a), b), c), d), e), g), h), i), j), l), n) og p).

## 3 Nærmere om forslaget

### 3.1 Førerkortunntaket

Den 19. desember 2018 sendte Vegdirektoratet på vegne av Samferdselsdepartementet på høring forslag om endringer i førerkortforskriften. Forslaget består i å innføre en regel i førerkortforskriften § 3–5 andre ledd ny nr. 4 om at førerretten i klasse B også omfatter kjøretøy som bruker alternative drivstoff, som angitt i direktiv 96/53/EF artikkel 2, med en største tillatte totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg. Regelen gjør dermed unntak fra utgangspunktet om at førerrett i klasse B kun gir rett til å føre kjøretøy med en største tillatte totalvekt til og med 3 500 kg. Regelen vil i det følgende benevnes som «førerkortunntaket».

Forslaget om førerkortunntaket har sammenheng med at Europaparlamentet og Rådet vedtok endringer i yrkessjåførdirektivet og førerkortdirektivet som åpnet for at medlemsland kunne tillatte slikt unntak på visse vilkår.

På grunn av vekten av batteri og gasstanker vil kjøretøy som benytter alternative drivstoffer kunne bli betydelig tyngre sammenlignet med tilsvarende kjøretøy med forbrenningsmotor. Uten å redusere lastekapasiteten betraktelig, vil føring av slike kjøretøy kunne kreve førerkort i en annen klasse. Den reduserte lastekapasiteten gir en konkurranseuleppe og dermed en hindring for målet om å fremme bruk av slike kjøretøy. For å stimulere til økt bruk av kjøretøy med alternativt drivstoff, ønsker man å tilrettelegge ved å utjevne disse forskjellene.

For mer informasjon om førerkortunntaket, viser vi til høringen som ligger offentlig tilgjengelig på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under fag/publikasjoner/offentlige høringer.

### 3.2 Unntaksadgangen i kjøre- og hviletidsreglene

Innslagspunktet for hvorvidt man er omfattet av kjøre- og hviletidsreglene når man driver godstransport er om kjøretøyet eller kjøretøykombinasjonen har en tillatt totalvekt over 3 500 kg. Førere som velger å benytte varebiler som går på alternativt drivstoff, og som på grunn av ekstrautstyret får en største tillatte totalvekt på over 3 500 kg, vil dermed bli omfattet av kjøre- og hviletidsreglene. Å være omfattet av kjøre- og hviletidsreglene innebærer en rekke forpliktelser som antakelig vil utlikne fordelene med førerkortunntaket, hvilket betyr at det blir vanskelig å nå målet om økt bruk av varebiler som drives frem ved hjelp av alternativt drivstoff.

Det finnes imidlertid en artikkel 13 nr. 1 bokstav f) i kjøre- og hviletidsforordningen, som på visse vilkår tillater at en medlemsstat kan gjøre unntak for kjøretøy som benytter alternativt drivstoff. Vegdirektoratet foreslår derfor at kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd endres slik at dette unntaket tas inn i norsk rett.

Det aktuelle unntaket i forordning (EF) 561/2006 lyder:

Forutsatt at det er forenlig med formålene fastsatt i artikkel 1, kan hver medlemsstat på sitt territorium, eller, med samtykke fra den berørte medlemsstaten, på en annen medlemsstats territorium, tillate unntak fra artikkel 5–9 og gjøre unntakene avhengige av individuelle vilkår som får anvendelse på transport med følgende kjøretøy:

[...]

f) kjøretøyer som brukes til godstransport innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, som drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet, og som har en største tillatte masse, medregnet massen til en tilhenger eller semitrailer, som ikke overstiger 7,5 tonn.

Etter ordlyden kan altså Norge velge å unnta kjøretøyene som er beskrevet i unntaket, og stille egne vilkår for unntaket. Det er ikke tillatt å utvide unntakets virkeområde, men det er tillatt å innskrenke det. For eksempel kan man sette ned totalvektsbegrensningen, radiusbegrensningen, eller man kan gjøre unntaket gjeldende kun for kjøretøy som drives ved hjelp av elektrisitet.

En grunnleggende forutsetning for unntak er at unntaket er forenlig med formålene fastsatt i artikkel 1. Denne vurderingen må den enkelte medlemsstat foreta ved innføring av et eventuelt unntak på sitt territorium. Etter bestemmelsen er det kun artiklene 5–9 i forordning (EF) 561/2006 som det kan gjøres unntak fra, altså de materielle reglene om kjøretider, pauser og hviletider. Videre angår det kun kjøretøyer som benyttes til godstransport innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende. De aktuelle kjøretøyene som vil være unntatt må drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet, og må ha en største tillatte totalvekt som ikke overstiger 7 500 kg, inklusiv eventuell tilhenger.

Ifølge offentlig tilgjengelig informasjon på EU-kommisjonens nettsider (oppdatert i august 2018), har følgende land innført unntaket: Kroatia, Kypros, Tsjekkia, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Ungarn, Irland, Litauen, Polen, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spania og Storbritannia.<sup>1</sup> Verdt å merke seg er at Kroatia, Kypros, Tsjekkia, Estland, Finland, Frankrike, Ungarn, Litauen, Polen, Portugal, Slovakia og Spania har valgt å sette individuelle vilkår i form av en radiusbegrensning på 50 km, altså tillater de unntakskjøringen på et mindre område enn forordningen krever.

## 3.3 Vurdering

### 3.3.1 Innledning

Kjøre- og hviletidsunntaket omfatter tyngre kjøretøy enn førerkortunntaket, og stiller ingen krav knyttet til lastekapasitet. Derfor vil innføring av kjøre- og hviletidsunntaket gå lengre

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national\\_exceptions\\_regulation\\_2006\\_561.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf)

enn formålet bak innføringen av førerkortunntaket. Samferdselsdepartementet har likevel vurdert det ønskelig å innføre unntaket i sin helhet, uten å stille individuelle vilkår som for eksempel å senke vektgrensen eller radiusbegrensningen.

### 3.3.2 Særlig om rekkevidden av unntaket

Unntakets vilkår og begrensninger er angitt i ordlyden i artikkel 13 nr. 1 bokstav f). Unntaket vil kun gjelde kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner som benyttes innenfor en radius på 100 km fra der foretaket er hjemmehørende, som har en største tillatte totalvekt på 7500 kg og som drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet.

Når det gjelder rekkevidden av betegnelsen «drives frem ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet», foreslår Vegdirektoratet at det i likhet med for førerkortunntaket skal gjelde kjøretøy som omfattes av definisjonen av «alternatively fuelled vehicle» i direktiv 96/53/EF artikkel 2. Denne definisjonen er ganske vid, og omfatter kjøretøy som helt eller delvis drives frem ved hjelp av alternativt drivstoff (inkludert elektrisitet) og som har blitt godkjent etter Direktiv 2007/46/EF.

### 3.3.3 Om unntak er forenlig med (EF) 561/2006 artikkel 1

For å kunne gjennomføre unntaket, må det anses for å være forenlig med ivaretagelse av hensynet til arbeidsmiljøet til sjåførere, konkurransen i transportbransjen og trafiksikkerheten, jf. (EF) forordning 561/2006 artikkel 1.

I utgangspunktet står ethvert unntak fra kjøre- og hviletidsreglene i et visst motsetningsforhold til ett eller flere av de hensynene reglene har til formål å ivareta. Samtidig betyr det faktum at det finnes mulighet for unntakene nevnt i artikkel 13 nr. 1, at de lovgivende organene i EU allerede har vurdert at hensynene ikke i betydelig grad forringes ved denne typen kjøring.

Vegdirektoratets vurdering er at radiusbegrensningen vil sikre at hensynene i artikkel 1 ivaretas. Den vil sørge for at sjåførene kan bo hjemme og at de ikke blir gjenstand for langtidslitasje som følge av arbeid langt hjemmefra og lange transportetapper. Arbeidsmiljølovens regler vil uansett sette begrensninger for arbeidstid for arbeidstakere. På grunn av rekkevidden vil de heller ikke noe særlig konkurransefortrinn i forhold til større kjøretøy.

Det er for øvrig også relevant å vektlegge de interessene unntaket skal ivareta, nemlig miljøet. Hensynet til ivaretagelse av miljøet er blitt stadig mer fremtredende og aktuelt, og transportsektoren har et betydelig potensiale til å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp. Økt bruk av kjøretøy som drives frem ved hjelp av alternative drivstoffer vil bidra til dette.

## 4 Forslaget

Vegdirektoratet foreslår at bokstav f) i forordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1 tas med i oppramsingen i kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd, og at det tas inn en presiserende setning som viser til hvilke kjøretøy unntaket gjelder for.

Kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd første punktum vil da lyde:

Innenlands vegtransport med kjøretøy nevnt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav a, b, c, d, e, f, 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.

Den presiserende setningen om hvilke kjøretøy unntaket skal gjelde for, foreslås å lyde som følger:

*Unntaket i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav f) gjelder kjøretøy som bruker alternative drivstoff, definert i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav k., og som er godkjent etter forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.*

Hensikten med å presisere hvilke kjøretøy unntaket skal gjelde for, er å sikre lik tolkning og praksis som etter førerkortunntaket, samt å gjøre det enkelt å benytte seg av unntaket og kontrollere etterlevelsen av det.

I forslag til ordlyd i førerkortunntaket er det kun skrevet at det skal gjelde kjøretøy som bruker alternativt drivstoff angitt i direktiv 96/53/EF artikkel 2. At vi velger å vise til bruksforskriften (som gjennomfører direktiv 96/53/EF) og bilforskriften, innebærer ingen realitetsforskjell fra det som skal gjelde i førerkortunntaket.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget har nær sammenheng med realisering av formålene med innføring av førerkortunntaket, hvilket betyr at de positive konsekvensene beskrevet i høringen om innføring av førerkortunntaket også gjelder i denne høringen. Høringen om førerkortunntaket ligger offentlig tilgjengelig på hjemmesidene til Statens vegvesen.

Forslaget vil antakeligvis gjøre det mer attraktivt å benytte biler med alternativt drivstoff til varetransport og derigjennom bidra til reduksjon av klimagassutslipp og forbedring av luftkvaliteten.

Siden kjøre- og hviletidsunntaket går lengre enn førerkortunntaket vil det også isolert og selvstendig bidra til å fremme økt bruk av kjøretøy med alternativt drivstoff. Det er en del kostnader forbundet med å være omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelser. De som i dag benytter varebiler med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg vil antakeligvis se gevinster ved å gå til innkjøp av kjøretøy med alternativt drivstoff.

Per 11. januar 2019 var det 137 stk. påregistrerte kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg til og med 7 500 kg, som bruker alternativt drivstoff. Av disse er 108 stk. drevet frem av gass. Vi vet ikke hvor mange av disse som aktuelle for varetransport, men vi vet det er få. Tallene viser at det er få kjøretøy per i dag som kommer til å kunne dra nytte av et eventuelt unntak. Vi vet imidlertid at det i et relativt kort tidsperspektiv vil skjer en økning i tilbud og på slike kjøretøy. Ved anskaffelse av varebil til transport som skal skje innenfor en 100 km radius, vil et kjøre- og hviletidsunntak motivere til å anskaffe kjøretøy på alternative drivstoffer fremfor fossile.

Unntakets geografiske begrensning tilsier at det vil være aktører i lokal varetransport som vil komme til å benytte seg av unntaket.

For Statens vegvesen vil innføring av unntaket medføre mindre kostnader til opplæring og oppdatering av undervisningsmateriell og instruksjer.