

Den 11. april 2006 ble det innført nye kjøre- og hviletidsregler for medlemsstatene i EU. Norge innførte regelverket gjennom norsk forskrift om kjøre- og hviletid 1. august 2008. Her følger kommentarer og tolkning av kjøretøy som er utenfor virkeområde i hele EU/EØS. Dette er internasjonale unntak som vil gjelde uavhengig hvilket land man kjører i. Det er flere av disse bestemmelsene som også har vært unntatt tidligere, og tolkningen av bestemmelsen som er gjort tidligere gjelder fortsatt.

Likeså vil informasjon om tolkning av de nasjonale reglene vil komme om kort tid.

Unntakene i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 3

Artikkel 3

Denne forordning får ikke anvendelse på veitransport med:

- a) kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer,*
- b) kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 kilometer per time,*
- c) kjøretøyer som eies eller leies uten fører av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, når transporten skjer som en følge av oppgaver som disse myndighetene har ansvaret for, og som står under deres kontroll,*
- d) kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner, herunder kjøretøyer som brukes til ikke-kommersiell transport i forbindelse med humanitær hjelp,*
- e) spesialkjøretøyer for medisinske formål,*
- f) spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari, som opererer innenfor en radius på 100 km fra stedet der de er hjemmehørende,*
- g) kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er tatt i bruk,*
- h) Kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer, der største tillatte masse ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til godstransport av ikke-kommersiell art,*
- i) nyttekjøretøyer som har en historisk status i henhold til lovgivningen i den medlemsstaten der de brukes, og som brukes til person- eller godstransport av ikke-kommersiell art.*

Generelt om unntak fra forordningen

Artikkel 3 fastsetter generelle unntak som gjelder i alle EU/EØS-landene. Dersom kjøretøyet/kjøretøygruppen kommer innunder artikkel 3 er de utenfor virkeområde for regelverket. Det er da heller ikke krav til bruk av fartskriver. Dersom kjøretøyet er installert med en fartskriver, vil det heller ikke være krav til at den brukes.

Det er i følge EU-Kommisjonen tre hovedgrunner som rettferdiggjør de unntak forordningen opererer med: Den første er kjøretøyets tekniske kjennetegn (vekt, dimensjoner, fart), den andre er kjøretøyets bruk og spesielt for så vidt det brukes til noe annet enn transport, og den tredje grunnen er en virksomhets lokale karakter. Det kan også foreligge en kombinasjon av disse.

a) – kjøretøyer som brukes til persontransport i rute under 50 km

Når det gjelder begrepet “persontransport i rute” er dette definert i artikkel 4 bokstav n) og med henvisning til Rådsforordning (EØF) 683/92 som sier følgende:

“1.1. Rutetransport er regelmessig transport av passasjerer langs bestemte ruter der passasjerene blir tatt opp og sluppet av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Rutetransport skal kunne brukes av alle uansett om det eventuelt må foretas reservasjon.

1.2. Regelmessig transport av bestemte kategorier passasjerer slik at andre passasjerer utelukkes, skal også anses som rutetransport uansett hvem som står for organiseringen av transporten og i den grad denne transporten utføres i henhold til vilkårene angitt i nr. 1.1. Denne type transporttjenester kalles heretter “spesiell rutetransport”.

Spesiell rutetransport skal omfatte:

- a) transport av arbeidere mellom hjem og arbeidsplass,*
- b) transport av skoleelever og studenter mellom hjem og utdanningsinstitusjon,*
- c) transport av militært personell og deres familier mellom hjemstat og kaserneområde,*

1.3. Organisering av parallell eller midlertidig transport for den samme kundekrets som benytter eksisterende rutetransport, samt at eksisterende rutetransport foregår uten at den stopper ved visse stoppesteder eller at den stopper ved ekstra stoppesteder, omfattes av de samme regler som eksisterende rutetransport.”

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, kunne betraktes som regelmessig transport av bestemte kategorier passasjerer (jf nr. 1.2 over) og dermed være unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene i samsvar med (den gang) artikkel 4 nr. 3 i 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.

Det er videre et vilkår at ”rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer”. Vegdirektoratet har tolket dette vilkåret på følgende måte:

- Rutens lengde regnes som utkjørt distanse fra A til B i følge kilometertelleren.
- Ruten regnes fra utgangspunktet A til endestasjonen B ifølge ruteplanen. Retur som i det vesentlige følger samme trasé fra B til A regnes ikke med.
- For ring-ruter regnes hele strekningen fra utgangspunktet og tilbake til utgangspunktet.
- Bytte av sjåfør og/eller lenger opphold regnes ikke som at ny rute påbegynnes.

Hvis to eller flere ruter som hver er på 50 kilometer kjøres i forlengelse av hverandre, men kjøringen har karakter av å være den samme ruten på for eksempel 2 x 50 kilometer, det vil si at det i praksis skjer en endring bare ved å ”splitte ruten”, vil kjøringen etter Vegdirektoratets

vurdering ikke være unntatt da det i realiteten er to ruter. Det vil i vurderingen blant annet bli lagt vekt på om det er samme buss, fører, passasjerer og om kjøringen fremstår som en rute. Vegdirektoratet vil imidlertid påpeke at arbeidstaker skal følge arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser ved unntakskjøring.

b) – kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 km/t

Det må tas utgangspunktet i det kjøretøyet som har den laveste hastigheten i vogntogkombinasjonen. Dersom et av kjøretøyene i kombinasjonen er registrert med høyeste tillatte hastighet maks 40 km/t, vil unntaket komme til anvendelse.

Unntaket vil i første rekke være aktuelt for de kjøretøyer som har lavere hastighet, men det kan også gjelde traktor. Lovgiver har blant annet ut fra forordningens formål funnet det lite hensiktsmessig å pålegge slike kjøretøyer å montere fartsskriver, selv om de kan benyttes til transport av personer eller gods.

c) – kjøretøyer som eies eller leies uten fører av de væpnede styrker, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, når transporten skjer i forbindelse med oppgaver som disse myndighetene har ansvaret for og står under deres kontroll,

Unntaket gjelder for Forsvaret, Sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten som har kjøretøy som skal være eiet av dem, eller som leies uten fører. Det er nytt i bestemmelsen at kjøretøy som leies, må leies uten fører. Det betyr at den aktuelle myndighet skal være registrert som bruker av kjøretøyet/leiekontrakt eller lignende og skal ha en egen ansatt sjåfør, eller at det er et ansettelseslignende forhold.

Innleie av kjøretøy med sjåfør er å regne som et rent transportoppdrag og er ikke omfattet av dette unntaket.

Dette unntaket gjelder etter Vegdirektoratets oppfatning kjøretøyer som brukes til utøvelse av aktiviteter som vedkommende myndighet har spesielt ansvar for, herunder forflytting av personale og materiell under utrykning og øvelser.

Som en del av ordensmakten regnes etter Vegdirektoratets oppfatning også fengselsvesenet. Private vaktordninger og vaktelskaper slik som f.eks. Securitas og lignende omfattes ikke av begrepet ordensmakten.

d) – kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner, herunder kjøretøyer som brukes til ikke-kommersiell transport i forbindelse med humanitær hjelp.

Unntaket er generelt for alle kjøretøyer når de brukes i forbindelse med katastrofer, redningsoperasjoner eller ikke-kommersiell humanitær hjelp. Det er med andre ord ikke noe krav om at kjøretøyene må være spesialutrustet på noen måte.

Med begrepet “katastrofe” forstår Vegdirektoratet uforutsette situasjoner som er oppstått f.eks. på grunn av krig, store ulykker, jordskjelv eller andre hendelser som følge av ekstreme værforhold, eller lignende, og hvor det kreves ekstraordinær innsats for å redde liv eller verdier av betydning. Begrepet “redningsoperasjoner” tolkes på tilsvarende måte som uforutsette situasjoner hvor det kreves ekstraordinær innsats for å redde liv eller betydelige materielle verdier.

Bestemmelsen presiserer nå at unntaket også omfatter humanitær hjelp, men vilkåret er at transporten må være av ikke-kommersiell art, og at transporten må være i tilknytning til en katastrofe eller redningsoperasjon. Skal det fraktes klær, mat, eller lignende, til f.eks. krigsrammede i andre land, og situasjonen er av en slik art at det ikke kreves en ekstraordinær innsats for å redde liv eller verdier av betydning, vil unntaket ikke komme til anvendelse. Hvis en nødhjelpsorganisasjon for eksempel med sine egne kjøretøy utfører transport av gods mellom lagre av nødhjelpsprodukter, vil kjøringen være omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Da er det ikke en transport av nødhjelp til nødlidende.

e) – spesialkjøretøyer for medisinske formål

Det er et krav at kjøretøyet skal være spesialinnredet for medisinske formål. Kjøretøyet skal derfor være innrettet med faste innretninger og utstyr for slike formål.

Spesialkjøretøy er blant annet blodbusser, skjermbilbusser og andre spesialkjøretøy som brukes i forbindelse med medisinsk behandling.

Ambulanse er unntatt i kraft av at de i Norge er registrert som en personbil.

Helseekspressbusser med bæreplasser registrert som ”leilighetsambulanser” kan ikke falle inn under dette unntaket. Dette er etter Vegdirektoratets mening regulær passasjertransport. Det har da ingen betydning hvilken kode kjøretøyet er registrert i. (Autosys). Tilsvarende vil gjelde for transport av personer til rehabilitering, sykehjem som ikke er omfattet dersom transporten er av mer ordinær karakter uten krav til at kjøretøyet er spesialinnredet på noen måte.

I enkelte andre land i Europa fortolkes denne bestemmelsen til også å omfatte kjøretøyer som brukes av dyrlegetjeneste. Vegdirektoratet er ikke kjent med at det finnes slike spesialinnredede biler her hjemme, men kan på den annen side ikke se at unntakets ordlyd vil være til hinder for en slik tolkning. Unntaket vil imidlertid ikke omfatte kjøretøy for nødslakt.

f) - spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari som opererer innenfor en radius på 100 km fra stedet der de er hjemmehørende

I motsetning til hva som er tilfelle med de andre unntakene i artikkel 3, fremgår det av denne bestemmelsen ikke noe vilkår om at disse spesialkjøretøyene må brukes til eller brukes i forbindelse med en spesiell transportoppgave. Unntaket er derimot knyttet opp til kjøretøytypen (engelsk: specialized breakdown vehicles). Kjøretøy skal være registrert som bilbergingsbil, kode 323 eller 363 (se vognkort).

I sak C-79/86 (Joseph S.W. Whitelock) for EF-domstolen 21. mai 1987, var det for å fastslå unntakets anvendelsesområde derfor nødvendig å definere det nærmere innhold av begrepet “spesialkjøretøy for hjelp ved bilhavari”. Domstolen uttalte at dette begrepet skulle forstås som *“et kjøretøy, der er bygget, utstyret og i øvrigt ved faste indretninger er bestemt til at anvendes hovedsakelig til bortfjernelse af køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, eller andre defekte køretøjer.”*

Som vi ser, gir domstolen her uttrykk for et prinsipp for bruken av kjøretøyet, og overlater dermed til den nasjonale domstolen å ta stilling til prinsippets konkrete anvendelse i den aktuelle saken. Domstolen uttaler i premissene likevel at et kjøretøy med type karakteristika som nevnt, som ved sin størrelse er uegnet for hjelp ved bilhavari, ikke skal omfattes av unntaket (kjøretøy som f.eks. brukes til transport av biler). Dommen er fortsatt relevant, siden unntaket etter dagens regelverk omfatter de samme kjøretøyene.

Etter det Vegdirektoratet er kjent med, har det ikke vært prøvd noen saker om dette unntaket i Norge.

Spesialutrustede verkstedbiler, beregnet til å rykke ut for å assistere blant annet tungtrafikken, kan ikke anses å komme inn under det samme unntaket.

Det er nytt i regelverket at ved bruk av slike kjøretøy er det en begrensning på 100 kilometer radius fra stedet der kjøretøyet er hjemmehørende. Tolkningen av hjemmehørende forstås i utgangspunktet adressen for registrering av kjøretøyet. I tilfeller der virksomheten for eksempel har flere adresser, vil hjemmehørende kunne anses for å være det normale arbeidsstedet som kjøretøyet tilhører.

g) – kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er tatt i bruk,

Hva som nærmere ligger i begrepene ”prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold” og ”nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er tatt i bruk” har så vidt vi vet ikke vært oppe til avgjørelse for norsk domstol eller EF-domstolen.

Unntaket gjelder etter Vegdirektoratets fortolkninger også generelt trafikk med prøvekjennemerker. Reglene om bruk av prøvekjennemerker fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990, nr 92 § 2-7.

Det ene unntaket er at kjøretøyet ”prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjoner eller vedlikehold”. Dette vil for eksempel være en mekanikers arbeid på kjøretøyet, reparasjon, vedlikehold og kjøring i forbindelse med dette. Slik prøvekjøring kan forekomme før og/eller etter slik reparasjon. Kjøring til og fra verksted er derimot omfattet av regelverket. Det andre tilfellet er ”nye eller ombygde kjøretøy som ennå ikke er tatt i bruk”. Dette vil være nye kjøretøy fra produsenten, og ombygde kjøretøy som har endret sin oppbygging. Det er et vilkår at kjøretøyet ikke er tatt i bruk og kjøres med prøvekjennemerker.

Når det gjelder begrepet “ikke tatt i bruk”, har Vegdirektoratet uttalt at dette må være ensbetydende med ikke registrert. Bakgrunnen for dette er at det har vært tilfeller der firma har registrert biler for utlån til kunder i forbindelse med blant annet demonstrasjon for kortere

eller lengre perioder, men unnlatt å installere fartsskriver ut fra det synspunkt at bilene ikke er tatt i bruk. I disse periodene har så kjøretøyene blitt brukt til ordinært transportarbeid som omfattes av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Vilkåret om ”ikke tatt i bruk” i bestemmelsen refererer seg som beskrevet ovenfor til ”nye eller ombygde kjøretøy”. Likevel kan det tenkes tilfeller der også bruktbiler kan være unntatt så lenge de ikke er tatt i bruk. Dersom kjøretøyet kjører på prøveskilt, er kjøretøyet avregistrert (i autosys) og kan ikke brukes til transport. Demonstrasjonskjøring med en potensiell kunde med et brukt kjøretøy hvor kjøringen skjer på prøveskilt og er av kort varighet, er etter Vegdirektoratets oppfatning likestilt med demonstrasjonskjøring av et nytt kjøretøy og er likeså unntatt fra kjøre- og hviletidsreglene.

h) – kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer, der største tillatte totalvekt ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til godstransport av ikke-kommersiell art

Det er to betingelser som må være oppfylt for at unntaket skal komme til anvendelse; transporten skal være ikke-kommersiell, og transportenheten (dvs. enten enkeltkjøretøyet eller vogntogkombinasjonen) skal ikke ha tillatt (registrert) totalvekt over 7,5 tonn. Vilkåret om vektbegrensningen på 7,5 tonn er nytt.

Det at transporten skal være ”ikke-kommersiell” må forstås etter Vegdirektoratets oppfatning at bilføreren og/eller bileieren ikke får noen form for vederlag for transporten. Ikke-kommersiell transport betyr at det som transporteres ikke har sammenheng med næring.

Eksempel på dette kan være transport av private eiendeler og innbo, gjenstander som er knyttet til hobby- og fritidsaktiviteter mv. Det må videre skilles mellom hobbyaktiviteter og tilsvarende aktiviteter som har preg av næring, f.eks. når det gjelder transport av musikkinstrumenter, travhester, e.l. Transport av hest til ren privat bruk vil være unntatt fra kjøre- og hviletidsreglene, mens transport av hest vil være næring når utgifter til blant annet oppstalling og fôr føres til fradrag ved ligningen. Tilsvarende vurderinger vil måtte benyttes ved transport av annet gods som brukes til aktiviteter, som for noen er næring og for andre er hobby.

i) - nyttekjøretøyer som har en historisk status i henhold til lovgivningen i den medlemsstaten der de brukes, og som brukes til person- eller godstransport av ikke-kommersiell art.

Dette gjelder kjøretøy som etter forskriften er definert som veterankjøretøy. Hva som anses for kjøretøy med historisk status i de ulike medlemsland kan variere. Eiere/brukere av kjøretøy som kommer inn under veteranbilstatus i Norge, bør før de kjører til andre land undersøke disse lands bestemmelser. De enkelte land kan ha forskjellig alder for veteranbil.

Pr 1. desember 2007 er veteranbilstatus som følger i norden:

Norge 30 år

Danmark 35 år og har i tillegg vilkår om at kjøringen må være sporadisk kjøring

Sverige 30 år

I tillegg til at kjøretøyet må ha en historisk status, er det også et vilkår at kjøringen er av ikke-kommersiell art (se under bokstav h)