



Statens vegvesen

Høringsnotat

Endring av forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS

Høring om forslag til endring i:

- forskrift av 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS

Vegdirektoratet
Trafikant og kjøretøyavdelingen
15. mars 2016

1 Innledning

Den 4. februar 2014 vedtok EU ny forordning (EU) 165/2014¹ om fartsskrivere (den nye fartsskriverforordningen) som skal erstatte dagens fartsskriverforordning (EØF) 3821/85².

Den nye fartsskriverforordningen introduserer en ny generasjon fartsskrivere. Disse nye, såkalte smarte fartsskriverne skal kunne kobles sammen med ITS-tjenester, benytte satellittnavigeringssystemer til automatisk logging av kjøretøyets posisjon og kommunisere med kontrollutstyr langs veien. Forordningen legger videre opp til at det skal vedtas utfyllende rettsakter knyttet til konkrete temaer.

Forordningens ulike regler har hatt en trinnvis ikrafttredelse. Fristen for gjennomføring av artiklene 24, 34 og 45 gikk ut 2. mars 2015, mens resten av den nye forordningen fullt ut erstatter den gamle i EU 2. mars 2016.

Gjennomføring i norsk rett av noen av artiklene i den nye fartsskriverforordningen krever endringer i vegtrafikkloven. Det vil derfor ved innlemmelse i EØS-avtalen måtte tas forbehold om Stortingets samtykke, jf. EØS-avtalen artikkel 103. Selv om den nye fartsskriverforordningen foreløpig ikke er inntatt i EØS-avtalen, foreslås det likevel å gjennomføre deler av forordningen i norsk rett gjennom endring av kjøre- og hviletidsforskriften.

Denne høringen begrenses til å gjelde artiklene 34 og 45 i den nye fartsskriverforordningen som ikke krever lovendring for å gjennomføres i norsk rett.

2 Nærmere om endringene

2.1 Forordning (EU) 165/2014 artikkel 45

Gjennom artikkel 45 i den nye fartsskriverforordningen endres visse bestemmelser i forordning (EF) 561/2006³ om kjøre- og hviletid (kjøre- og hviletidsforordningen). For det første blir det såkalte håndverkerunntaket flyttet fra å være et frivillig nasjonalt unntak etter artikkel 13. nr. 1 til å være omfattet av de obligatoriske unntakene som følger av artikkel 3, samtidig som den geografiske radiusen for dette unntaket utvides fra 50 km til 100 km. I tillegg endres den geografiske radiusen i de nasjonale frivillige unntakene i artikkel 13 nr. 1 bokstav d), f) og p) fra 50 km til 100 km.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

² Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse sosiale bestemmelser innenfor vegtransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt opphevelse av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85

2.1.1 Artikkel 13 nr. 1 bokstav d

Det følger av artikkel 45 nr. 1) i den nye fartsskriverforordningen at det etter bokstav a i artikkel 3 innsettes en ny bokstav aa) som skal lyde: *«køretøjer eller kombinationer af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, og som kun benyttes inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, dog kun på den betingelse, at kørslen af køretøjet ikke er førerens hovedaktivitet».* (Dansk versjon)

Dette unntaket følger i dag av artikkel 13. nr. 1 bokstav d andre strekpunkt. Med andre ord endrer den nye fartsskriverforordningen det såkalte håndverkerunntaket fra å være et valgfritt nasjonalt unntak til å være et obligatorisk unntak fra hele forordningens virkeområde. Samtidig utvides den geografiske radiusen for unntaket fra 50 km til 100 km.

Som følge av at håndverkerunntaket flyttes til artikkel 3, endres artikkel 13 nr. 1 bokstav d til å kun beskrive unntaket for kjøretøy eller kombinasjoner av kjøretøyet med største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn som brukes av ytere av universelle tjenester som definert i [postdirektivet], til å levere sendinger som en del av den universelle tjenesten jf. artikkel 45 2) bokstav b).

Gjennom artikkel 45 2) bokstav a endres for øvrig den geografiske radiusen i artikkel 13. nr. 1 bokstav d fra 50 km til 100 km.

2.1.2 Artikkel 13 nr. 1 bokstav f

Radiusutvidelsen i artikkel 45 2) bokstav a gjelder også transport med «kjøretøyer som brukes til godstransport innenfor en radius av 50 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», jf. artikkel 13 nr. 1 bokstav f.

2.1.3 Artikkel 13 nr. 1 bokstav p

Til slutt gjelder radiusutvidelsen «kjøretøyer som brukes til transport av levende dyr fra gårder til lokale markeder og omvendt, eller fra markeder til lokale slakterier innenfor en radius av inntil 50 km», jf. artikkel 13 nr. 1 bokstav p.

2.1.4 Vegdirektoratets vurdering

Norge har gjennom kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd gjort gjeldende unntakene i forordning 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav a–e, g–j, l, n og p for innenlandsk transport.

Når radiusen utvides for et valgfritt, nasjonalt unntak i forordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1, må det vurderes på nytt om unntaket i ny versjon stadig oppfyller vilkåret om at unntaket skal være «forenlig med målene fastsatt i artikkel 1».

Vegdirektoratet vil her peke på at ethvert unntak fra kjøre- og hviletidsreglene i prinsippet står i et motsetningsforhold til ett eller flere av de hensynene som reglene har til formål å ivareta. På generelt grunnlag vil det kunne være, særlig av hensyn til trafikksikkerheten,

betenkelig å utvide unntakene fra kjøre- og hviletidsreglene. Å benytte geografisk radius som avgrensning for et unntak er etter Vegdirektoratets syn lite hensiktsmessig som begrensende vilkår; det er som kjent mulig å kjøre både svært lenge og svært langt innenfor en geografisk avgrenset radius.

Vegdirektoratet mener likevel ikke at de aktuelle unntakene går fra å være akseptable til å bli uakseptable utelukkende fordi radiusen utvides fra 50 km til 100 km. Tilsvarende kan man vanskelig konkludere med at et unntak er akseptabelt bare fordi det er geografisk avgrenset.

Når det gjelder radiusutvidelsen for kjøretøy omfattet av artikkel 13 nr. 1 bokstav f, er ikke dette unntaket innført i Norge, og det foreslås heller ikke innført ved denne høringen.

Vegdirektoratet har ingen motforestillinger til at håndverkerunntaket går fra å være et valgfritt nasjonalt unntak til et obligatorisk unntak fra hele forordningen.

Vegdirektoratet foreslår for øvrig at unntaksregelen i ny form i artikkel 13 nr. 1 bokstav d, gjøres gjeldende i norsk rett gjennom endring av kjøre- og hviletidsforskriften § 2. Tilsvarende endring av artikkel 13 nr. 1 bokstav p, foreslås ikke innført i denne omgang.

2.2 Fjerning av utdatert henvisning

Gjennom kjøre- og hviletidsforskriften § 15 er den gamle forskriften om kjøre og hviletid⁴ opphevet med unntak av kapittel V som gjaldt bestemmelser om fartsskriververksted og § 2-1 nr. 1 for så vidt gjelder kjøretøy nevnt i artikkel 13 nr. 1 e) i den gamle kjøre- og hviletidsforordningen (EØF) 3820/85⁵ (som gjaldt før 561/2006).

Henvisningen til kapittel V om bestemmelser om fartsskriververksteder, er overflødig idet fartsskriververkstedene siden 2008 har vært regulert i en egen forskrift om fartsskriververksteder⁶. På bakgrunn av dette foreslås det at henvisningen i § 15 til kapittel V i den gamle forskriften om kjøre- og hviletid, fjernes.

2.3 Forordning (EU) 165/2014 artikkel 34

Direktiv 2006/22/EF («Kontrolldirektivet») artikkel 11 nr. 3, presisert ved kommisjonsbeslutningene 2007/230/EF og 2009/959/EU, regulerer bruken av et eget skjema (ofte omtalt som *leave letter*, *attestation form* eller *letter of attestation*) til bruk i situasjoner hvor fartsskriveren tier om sjåførens aktiviteter og kontrollmyndighetene ser iøynefallende hull i fartsskriverens registreringer, eksempelvis ved sjåførens sykefravær eller ferieavvikling.

Bruken av slike skjemaer har vært et kontroversielt punkt i håndhevingen av kjøre- og hviletidsreglene, og skjemaet har høstet kritikk fra kontrollmyndighetene i ulike land. Dette blant annet fordi skjemaet innebærer en analog egenrapportering med åpenbare forfalskningsmuligheter. Videre har kontrollpraksisen variert; noen land krever at sjåførene

⁴ Forskrift av 28. september 1993 nr. 910

⁵ Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor vegtransport

⁶ Forskrift av 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder

fører og framviser slike skjema, andre ikke. I tillegg har noen land innført egne nasjonale varianter av skjemaet og krevd at også utenlandske sjåførere skulle bruke disse.

Artikkel 34 nr. 3 andre ledd i den nye fartsskriverforordningen fastslår at ingen land skal kunne kreve at sjåfører framviser et slikt skjema. Artikkel 34 viderefører for øvrig de reglene som i dag fremgår av artikkel 15 nr. 1 første ledd, nr. 2, nr. 3, nr. 5, og nr. 5a om bruk av diagramskiver eller sjåførkort.

Dagens praksis i Norge er at vi ikke krever fremlagt slike skjemaer. På bakgrunn av dette foreslår Vegdirektoratet at den nye fartsskriverforordningens artikkel 34 gjennomføres i norsk rett gjennom endring av kjøre- og hviletidsforskriften § 4. Det gjøres likevel oppmerksom på at det i andre EØS-land fortsatt kan eksistere avvikende praksis rundt bruk av slike skjemaer.

3 Økonomiske og administrative konsekvenser av de foreslåtte endringene

Utvidelsen av den geografiske radiusen for unntakene i forordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav d medfører at flere vil kunne påberope seg unntak fra kjøre- og hviletidsreglene, altså vil andelen godstransport som utføres utenfor rammene av reglene om kjøre- og hviletid økes.

Flyttingen av det såkalte håndverkerunntaket fra artikkel 13 nr. 1 til artikkel 3 medfører at det ikke lenger står den enkelte staten fritt å velge om unntaket skal gjelde der eller ikke. For håndverkernæringen øker det fleksibiliteten at radiusen utvides til 100 km.

Endringen av unntaket for gass- og el-drevne kjøretøy i forordning (EF) 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav f er ikke innført i Norge, og antas derfor ikke å få konsekvenser.

Med regelen i forordning (EU) 165/2014 artikkel 34 nr. 3 andre ledd om at ingen land skal kunne kreve at en sjåfør framviser et *leave letter*, søkes det å oppnå en håndheving som er mer harmonisert innen EØS-området og som er enklere for så vel sjåførere som kontrollører.

For Norges del har vi ikke hatt praksis for å kreve fremlagt *leave letter*, således vil det ikke innebære konsekvenser å gjennomføre den nye fartsskriverforordningens regel i norsk rett. Det knytter seg imidlertid en viss usikkerhet til om alle berørte stater vil rette seg etter denne nye regelen, og det er dermed usikkert om den tilsiktede konsekvensen vil inntre for sjåførere som kjører i land som eventuelt unnlater å innrette sin kontrollvirksomhet etter regelen.

4 Ikrafttredelse

Artiklene 24, 34 og 45 i forordning (EU) 165/2014 har vært gjeldende i EU siden 2. mars 2015. Resten av forordningen trådte i kraft i EU 2. mars 2016. Hensynet til transportnæringens internasjonale karakter tilsier at Norge søker å oppnå harmoniserte regler der hvor det er

mulig og ubetenkelig. Dette tilsier at de endringene som her foreslås i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS bør tre i kraft snarest mulig etter de fristene som gjelder for EU.

Siden fristene har gått ut foreslås det at endringene trer i kraft straks etter vedtakelsen.

5 Forslag til endringsforskrift

Forskrift om endring av forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS

I

I forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS gjøres følgende endringer:

I § 2 inntas et nytt fjerde og siste ledd som skal lyde:

«Unntaket i forordning (EF) 561/2006 artikkel 3 og artikkel 13 nr. 1 bokstav d som er nevnt i første ledd i denne paragrafen gjelder med de endringene som følger av forordning (EU) 165/2014 artikkel 45.»

I § 4 inntas et nytt niende og siste ledd som skal lyde:

«Forordning (EU) 165/2014 artikkel 34 om bruk av sjåførkort og diagramskiver erstatter forordning (EØF) 3821/85 artikkel 15 nr. 1 første ledd, nr. 2, nr. 3, nr. 5 og nr. 5a.»

Ny § 15 skal lyde:

«Ikrafttreden

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

II

Endringene trer i kraft straks.