



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat om endringer i kjøre- og hviletidsforskriften

Høring om forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS – implementering av forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
29. januar 2018

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Regelverket om kjøre- og hviletid og om fartsskrivere.....	3
2.1	Regelteknisk struktur og (u)tilgjengelighet.....	3
2.2	Nærmere om forordning (EU) 165/2014.....	5
2.2.1	Kapittelvis omtale.....	5
2.2.2	Fartsskriverforordningens kapittel I.....	5
2.2.3	Fartsskriverforordningens kapittel II.....	6
2.2.4	Fartsskriverforordningens kapittel III.....	6
2.2.5	Fartsskriverforordningens kapittel IV.....	7
2.2.6	Fartsskriverforordningens kapittel V.....	7
2.2.7	Fartsskriverforordningens kapittel VI.....	7
2.2.8	Fartsskriverforordningens kapittel VII.....	8
2.2.9	Fartsskriverforordningens kapittel VIII.....	9
3	Merknader til forskriftsendringene.....	10
3.1	Innledning.....	10
3.2	EØS-henvisninger.....	11
3.3	Endringer i forskriftens enkelte bestemmelser.....	11
3.3.1	Til § 1 – Gjennomføring av forordninger.....	11
3.3.2	Til § 2 – Unntak.....	12
3.3.3	Til § 3 – Opphevelse av bestemmelsen.....	13
3.3.4	Til § 4 – Generelt om fartsskrivere og fartsskriverkort.....	14
3.3.5	Til § 5 – Sjøførkort.....	15
3.3.6	Til § 6 – Bedriftskort.....	16
3.3.7	Til § 7 – Kontrollkort.....	16
3.3.8	Til § 8 – Typegodkjenning.....	17
3.3.9	Til § 9 – Minstekrav til kontroll.....	17
3.3.10	Til § 10 – Myndighet til kontroll.....	18
3.3.11	Til § 11 – Kontroll langs veg.....	20
3.3.12	Til § 12 – Kontroll hos foretak.....	20
3.3.13	Til § 13 – Pålegg om hvile.....	21
3.3.14	Til § 14 – Straff.....	21
3.3.15	Til § 15 – Ikrafttreden.....	22
4	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	22

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på vegne av Samferdselsdepartementet forslag om endring av forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (kjøre- og hviletidsforskriften) på offentlig høring.

Hovedformålet med endringene er å gjennomføre i norsk rett Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om bruk av 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 sosiale bestemmelser for veitransport (heretter benevnt «den nye fartsskriverforordningen» eller «forordning (EU) 165/2014»).

Harmoniserte europeiske regler om tillatt kjøretid og påkrevd hviletid for sjåfør har eksistert siden siste halvdel av 1960-tallet. Lenge har det sentrale verktøyet for kontroll av etterlevelsen av kjøre- og hviletidsreglene vært fartsskriveren, et kontrollapparat innmontert i det enkelte kjøretøyet. I 2006 inntraff et teknologisk generasjonsskifte da analoge fartsskrivere ble avløst av digitale fartsskrivere. Da EU-organene i 2014 vedtok den nye fartsskriverforordningen, forberedte de innføringen av neste generasjon digitale fartsskrivere, såkalt smart fartsskriver.

Den nye fartsskriverforordningen ble vedtatt i EU 4. februar 2014. Artiklene 24, 34 og 35 trådte i kraft i EU 2. mars 2015, de øvrige delene 2. mars 2016 med forbehold for de overgangs-ordninger som nevnes i forordningen artikkel 46. Forordningen legger til rette for senere utfyllende rettsakter (gjennomføringsforordninger). Frist for gjennomføring av forordningen var i mars 2016.

2 Regelverket om kjøre- og hviletid og om fartsskrivere

2.1 Regelteknisk struktur og (u)tilgjengelighet

Reglene om fartsskriver er uløselig knyttet til reglene om kjøre- og hviletid for sjåfør. De to regelsettene springer ut av hver sin forordning. Forordning (EU)165/2014 gjelder fartsskrivere, mens forordning (EF) 561/2006 gjelder kjøre- og hviletid for sjåfør. Av sistnevnte følger de materielle maksimumsreglene for kjøretid og minimumsreglene for hviletid. En tredje sentral rettsakt er direktiv 2006/22/EF om kontroll og håndhevelse av kjøre- og hviletidsforordningen og fartsskriverforordningen.

Fartsskriverforordningen inneholder en kombinasjon av materielle bestemmelser og hjemmelsbestemmelser. Hjemmelsbestemmelsene gir EU-kommisjonen kompetanse til å gi nærmere regler i form av gjennomføringsrettsakter (implementeringsrettsakter). EU-kommisjonens vedtagelse av forordning (EU) 2016/799 med hjemmel i forordning (EU) 165/2014 artiklene 11 og 12 nr. 7 og av forordning (EU) 2016/68 med hjemmel i forordning

(EU) 165/2014 artikkel 31 nr. 5 viser lovgivningsteknikken i praksis. Strukturen i regelverket trer tydeligst fram når rettsanvenderen leser rettsaktene i sammenheng.

I EU har EU-forordninger direkte virkning, men i Norge må de gjennomføres særskilt. Den vanligste framgangsmåten er inkorporering, som går ut på å vedta en norsk forskrift som fastslår at de aktuelle forordningene *gjelder som forskrift* i Norge. På feltet for kjøre- og hviletidsreglene er det denne metoden som er benyttet. EU-rettsaktene på feltet er viktige å kjenne til. Av dem framgår både de sentrale hovedreglene og de langt fleste detaljreglene. Formålet med de norske nasjonale forskriftene er først og fremst at disse skal fungere som bindeledd mellom vegtrafikklovens forskriftshjemler og forordningene. Kjøre- og hviletidsreglene er i dag hjemlet i vegtrafikkloven § 10, § 13 fjerde og femte ledd, § 14, § 19 a, § 20, § 21 annet ledd, § 32 og § 36.

For så vidt gjelder materielle endringer som følger av forordning (EU) 165/2014, understreker Vegdirektoratet at det politiske valget om å innføre reglene allerede ble tatt ved beslutningen om å innlemme forordningen i EØS-avtalen. Denne høringen gjelder dermed først og fremst spørsmålet om hva som ut fra regeltekniske og pedagogiske hensyn er en hensiktsmessig måte å gjennomføre fartsskriverforordningen og dens etterfølgende gjennomføringsrettsakter på. Hvilke materielle regler som skal gjelde for kjøre- og hviletid og bruk av fartsskrivere, er allerede gitt når forordningene blir vedtatt i EU og siden tatt inn i EØS-avtalen.

Spørsmålet om det foreligger tilstrekkelig forskriftshjemmel for gjennomføringsrettsaktens detaljregler i vegtrafikkloven eller annen lov vil måtte vurderes fortløpende etter hvert som ytterligere gjennomføringsrettsakter foreslås og vedtas i EU.

For så vidt gjelder fartsskriverforordningen slik den i dag foreligger.

Samferdselsdepartementet fremmet til Stortinget Prop. 8 LS (2017–2018) Endringer i vegtrafikkloven (køyretøykontroll og fartsskrivar) og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014. Proposisjonen inneholder forslag til lovendringer knyttet til forordningens artikler 24, 38 og 39.

Selv om rettsaktene må ses i sammenheng, gjelder denne høringen gjennomføring av fartsskriverforordningen. Når en fullgod gjennomføring av visse detaljregler i de eldre forordning (EF) 561/2006 og direktiv 2006/22/EF stadig gjenstår, er det forhold som Vegdirektoratet anser å falle utenfor rammene for denne høringen.

Vegdirektoratet har i utarbeidelsen av forslagene til nye forskrifter lagt vekt på å synliggjøre forordningene i noe større grad enn tidligere. Dels innebærer dette å eksplisitt nevne forordningene, som i forslaget til ny § 1 i kjøre- og hviletidsforskriften. Dels innebærer det å foreslå opphevet forskriftstekst som regulerer forhold som allerede er regulert i forordningene. Dobbelregulering er problematisk av minst to grunner. Regulering i forskriften kan gi et feilaktig inntrykk av at forskriften sier alt som lovgiveren har å si om saken, altså at forskriften tilslører de underliggende forordningene. Ved regulering av samme forhold to ulike steder oppstår det risiko for avvik mellom de to, enten ved avvikende ordlyd eller ved avvikende tolkning.

Vegdirektoratet anser det som viktig å sette rettsanvenderne i stand til å finne vegen helt fram til detaljreglene. Det vil være uheldig om den som leser de nasjonale forskriftene ikke forstår at det finnes mer bakenfor forskriftene. Vegdirektoratet bemerker at EU-rettsaktens opplevde utilgjengelighet blant norske rettsanvendere er en velkjent utfordring.

Rettsanvenderne er mange. Reglene om kjøre- og hviletid og bruk av fartsskrivere retter seg mot en sammensatt gruppe av både privatpersoner og profesjonelle aktører, både jurister og andre. Begrepet kjøre- og hviletid henviser naturligvis til sjåførenes kjøretid og hviletid. Også sjåførene er mange og ulike. Når reglene gjelder for persontransport med kjøretøy med flere enn 9 seter og for godstransport med kjøretøy (kombinasjoner) med tillatt totalvekt over 3,5 tonn, vil de fleste bussjåførene og lastebilsjåførene være yrkessjåførere, men reglene er ikke avgrenset til bare å gjelde yrkessjåførene. I tillegg må en rekke andre aktører enn sjåførene ha kjennskap til regelverket. I transportbransjen må trafikkledere og planleggere ta hensyn til regelverket i organiseringen av transportoppdragene. I kontrollmyndighetene – Statens vegvesen og politiet – må kontrollørene som kontrollerer etterlevelsen selv kjenne regelverket godt. I fartsskriververkstedene må kunnskapen sitte godt for å muliggjøre installasjon, kontroll, reparasjon og kalibrering av fartsskrivere og kjøretøy og slik ivareta kontrollapparatets integritet. Overtredelser av regelverket er gjort straffbare i Norge; dermed må også påtalejurister, forsvarsadvokater og dommere anvende og forstå regelverket.

2.2 Nærmere om forordning (EU) 165/2014

2.2.1 Kapittelvis omtale

Vegdirektoratet gir her en kort, kapittelvis presentasjon av fartsskriverforordningens bestemmelser. For et ytterligere dypdykk i bakgrunnen for fartsskriverforordningens regler, henviser direktoratet til betraktningene i forordningens fortale.

2.2.2 Fartsskriverforordningens kapittel I

Kapittel I «Principles, scope and requirements» (artiklene 1–7) inneholder en rekke grunnleggende regler om fartsskrivere generelt.

Allerede i artikkel 1 kobles fartsskriveren eksplisitt til forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletidsregler. Artikkel 2 gir tallrike legaldefinisjoner, som skal ses i sammenheng med legaldefinisjonene i forordning (EF) 561/2006 og de avledede gjennomføringsforordningene på kjøre- og hviletidsfeltet. Virkeområde angis i artikkel 3. Artikkel 3 nr. 4 krever smart fartsskriver fra og med 2034 hvis kjøretøyet skal brukes til grensekryssende transport, men krever så langt ikke ettermontering av smart fartsskriver i eksisterende kjøretøy, noe som er begrunnet i antatt manglende teknisk kompatibilitet samt uavklart forholdsmessighet for så vidt gjelder økonomiske konsekvenser for private bransjeaktører. Bestemmelsen, dersom den består i sin nåværende form, antas å motivere til fornyelse av kjøretøyparken. Imidlertid knytter det seg en viss usikkerhet til bestemmelsen; EU-kommisjonen vurderer per slutten av 2018 å innføre plikt til å ettermontere ny, smart fartsskriver i alle kjøretøy som før sommeren 2019 er tatt i bruk med fartsskriver av eldre modell. EU-kommisjonen er bekymret for at eldre fartsskrivere med eldre teknologi vil forbli i bruk i svært lang tid. Artiklene 4 og 5 stiller overordnede funksjonelle krav til fartsskriverne og angir kategorier av

aktiviteter og hendelser som fartsskriveren skal registrere. Artikkel 6 angir hvordan fartsskriveren skal vise sine registreringer og varsler til brukerne.

Artikkel 7 omhandler personvern og behandling av personopplysninger. Bestemmelsen presiserer at behandling av personopplysninger etter reglene i forordningen utelukkende kan skje når formålet er å kontrollere etterlevelsen av kjøre- og hviletidsreglene og når behandlingen samtidig er i tråd med europeiske og nasjonale personvernregler. Vegdirektoratet bemerker at når lovgiveren flere ganger gjennom artikkel 7 slår fast at personopplysninger ikke skal behandles for andre formål enn kjøre- og hviletidskontroll, står dette i et visst motsetningsforhold til en uttalt politisk vilje i EU til å benytte nettopp fartsskriverens registreringer til kontroll av andre forhold som eksempelvis etterlevelse av reglene om kabotasje. Henvisningene til personvernreglene må fra 2018 forstås som henvisninger til den nye europeiske personvernforordningen (GDPR, forordning (EU) 2016/679) og den varslede nye norske personopplysningsloven.

2.2.3 Fartsskriverforordningens kapittel II

Kapittel II «Smart tachograph» (artiklene 8–11) regulerer neste generasjon digitale fartsskrivere, såkalt smart fartsskriver. Smart fartsskriver er en digital fartsskriver med utvidet funksjonalitet som planlegges innført i nye kjøretøy fra sommeren 2019.

Artikkel 8 fastsetter at fartsskriveren skal benytte satellittposisjonering til å logge kjøretøyets posisjon ved arbeidstidas start og slutt samt ved hver tredje time akkumulert kjøretid. Artikkel 9 fastsetter at fartsskriveren selv skal kunne kommunisere indikasjoner på manipulasjon eller andre overtredelser under kjøring. Fartsskriveren skal benytte såkalt *dedicated short-range communications* (DSRC) og under kjøring varsle kontrollutstyr som kontrollmyndighetene har utplassert langs vegen. Kontrollmyndighetene skal innledningsvis ha muligheten til å velge å bruke slikt utstyr til å målrette sin kontrollvirksomhet, og etter 15 år skal det være obligatorisk for kontrollmyndighetene å besitte slikt utstyr. Med «vedkommende kontrollmyndigheter» i artikkel 9 forstås i Norge regionvegkontoret (Statens vegvesen) og politiet. Artikkel 10 åpner for at fartsskriveren – med sjåførens samtykke – skal kunne kommunisere med såkalte *intelligent transport systems* (ITS). ITS-teknologi benyttes i dag blant annet til å formidle oppdatert, relevant trafikkinformasjon til trafikantene. Artikkel 11 gir EU-kommisjonen myndighet og plikt til å vedta gjennomføringsrettsakter og detaljregler om den teknologien som artiklene 8 til 10 regulerer. Forordning (EU) 2016/799 med sitt vedlegg 1C er gitt med hjemmel i forordning (EU) 165/2014 artikkel 11 (og artikkel 12 nr. 7).

2.2.4 Fartsskriverforordningens kapittel III

Kapittel III «Type-approval» (artiklene 12–21) omhandler typegodkjenning av fartsskrivere. Typegodkjenningsreglene anses å ha begrenset relevans i Norge så lenge produksjon av fartsskrivere ikke finner sted her.

Det har likevel vært en viss juridisk interesse for artikkel 12 nr. 3 og artikkel 16 nr. 5. Artikkel 12 nr. 3 regulerer blant annet hvilke sikkerhets-, funksjons- og samvirkingssertifikater som skal vedlegges en søknad om typegodkjenning. Artikkel 16 nr. 5

regulerer en tvisteløsningsprosedyre knyttet til manglende anerkjennelse av typegodkjenning gitt av en annen stat. Tilsynelatende reiser begge artiklene prinsipielle spørsmål om suverenitetsavståelse for Norges del. Samferdselsdepartementet har imidlertid i samråd med Utenriksdepartementet avklart at spørsmålene som springer ut av artiklene etter departementenes vurdering ikke anses problematiske eller innebærer behov for tilpasningstekster.

2.2.5 Fartsskriverforordningens kapittel IV

Kapittel IV «Installation and inspection» (artiklene 22–25) omhandler arbeid på fartsskriver utført av installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter. Temaet er behandlet adskilt fra dette høringsnotatet i forslaget til endringer i fartsskriververkstedforskriften og det tilhørende høringsnotatet.

2.2.6 Fartsskriverforordningens kapittel V

Kapittel V «Driver cards» (artiklene 26–31) omhandler sjåførkort, som er det fartsskriverkortet som sjåføren benytter i fartsskriveren for at vedkommendes kjøretid og hviletid skal registreres i sjåførkortets chip og i fartsskriverens kjøretøyenhet. Reglene i kapitlet viderefører i all hovedsak de gjeldende reglene om sjåførkort. Artikkel 26 nr. 4 tillater statene å utstede et midlertidig sjåførkort til en sjåfør som midlertidig oppholder seg i staten og som ikke er fast bosatt i en stat som kan utstyre vedkommende med sjåførkort. Dette er en ny regel. Ved å gjøre unntak fra hovedregelen som krever fast bosted i utstedelsesstaten, søker regelen å legge til rette for sesongarbeidere og andre midlertidige arbeidere som ellers ville ha vært forhindret fra å skaffe seg europeisk sjåførkort og som dermed ville ha vært utestengt fra å utøve sjåføryrket i Europa. Med «vedkommende myndighet» i artikkel 26 nr. 1, nr. 3 og nr. 5 forstås i Norge regionvegkontoret (Statens vegvesen). Med «vedkommende myndighet» i artikkel 26 nr. 7 forstås i Norge regionvegkontoret (Statens vegvesen) og politiet. Med «vedkommende myndighet» i artiklene 28 og 29 forstås i Norge regionvegkontoret (Statens vegvesen). Artikkel 31 viderefører dagens ordning med utveksling av personopplysninger statene imellom i forbindelse med utstedelse av sjåførkort og kontroll av kjøre- og hviletid. Vegdirektoratet bemerker at slik behandling av personopplysninger innebærer utveksling over landegrensene, både innen EØS og mellom en rekke av de 51 statene som er tilsluttet AETR-avtalen (en FN-avtale om kjøre- og hviletidsregler). Vegdirektoratet anser at slik behandling av personopplysninger kan skje – og skjer – i tråd med personvernreglene som er nevnt i omtalen av artikkel 7 ovenfor. Forordning (EU) 2016/68 er gitt med hjemmel i forordning (EU) 165/2014 artikkel 31 nr. 5.

2.2.7 Fartsskriverforordningens kapittel VI

Kapittel VI «Use of equipment» (artiklene 32–37) regulerer sjåførenes og transportforetakenes bruk av fartsskriver og fartsskriverkort. Reglene i kapitlet viderefører i stor grad dagens gjeldende regler.

Artikkel 32 fastsetter en plikt til å bruke fartsskriveren på korrekt måte og avstå fra å manipulere eller unndra fartsskriverens registreringer. Artikkel 32 nr. 3 første og annet

punktum pålegger statene en plikt til å forby brukeren av fartsskriveren å forfalske, skjule, utelate, ødelegge eller manipulere registreringer. Vegdirektoratet antar at denne plikten for Norges del er oppfylt av reglene i straffeloven kapittel 29. Artikkel 32 nr. 3 siste punktum fastsetter at innretninger som kan brukes til de nevnte overtredelsene ikke skal finnes i kjøretøyene. Artikkel 32 nr. 5 pålegger statene å «forby produksjon, distribusjon, annonsering og/eller salg av innretninger som er konstruert for og/eller beregnet på manipulering av fartsskriverer». Vegdirektoratet bemerker at bestemmelsene i artikkel 32 nr. 3 siste punktum og i nr. 5 stiller materielle krav til straffebud som ikke uten videre kan anses hjemlet i vegtrafikkloven §§ 13 og 21 og som derfor reiser uavklarte spørsmål om mulig behov for lovendring.

Artikkel 33 regulerer transportforetakenes ansvar. Dette omfatter både ansvar for opplæring av sjåførene, plikt til å avstå fra å motivere sjåførene til å begå overtredelser, ansvar for å sikre og lagre fartsskriverregistreringer, og (strafferettslig) ansvar for sjåførenes overtredelser. Vegdirektoratet bemerker at artikkel 33 nr. 3 går langt i å foreskrive et tilnærmet objektivt ansvar for sjåførenes overtredelser. Dette må i Norge, hvor overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene er gjort straffbare, ses i sammenheng med både forordning (EF) 561/2006 artikkel 10 nr. 1 og 2 og straffelovens regler om foretaksstraff.

Artikkel 34 gjelder bruk av sjåførkort i digitale fartsskriverer og diagramskiver i analoge fartsskriverer. Artikkel 35 gjelder bruk av manuelle registreringer («å kjøre på utskrift») når fartsskriveren er defekt. Artikkel 36 omhandler sjåførens plikt til å medbringe og framlegge tidligere fartsskriverregistreringer. Artikkel 37 regulerer plikter som oppstår når fartsskriveren er defekt. Med «vedkommende myndighet» i artikkel 37 nr. 1 annet ledd forstås i Norge regionvegkontoret (Statens vegvesen) og politiet.

2.2.8 Fartsskriverforordningens kapittel VII

Kapittel VII «Enforcement and sanctions» (artiklene 38–41) regulerer kontrollmyndighetenes virksomhet. Artikkel 38 fastsetter regler om kontrollørens verktøy og myndighet. Artikkel 38 nr. 2 fastsetter at kontrollørene skal ha myndighet til å dirigere et kjøretøy til kontroll ved et fartsskriververksted, og nr. 3 supplerer bestemmelsen med å fastsette at kontrollørene skal kunne kreve bistand fra verkstedet. Vegdirektoratet legger til grunn at en forskriftsbestemmelse som den i artikkel 38 nr. 2 om å dirigere kjøretøyet fra kontrollstedet langs vegen til et fartsskriververksted for der å fortsette kontrollen har tilstrekkelig lovhjemmel i vegtrafikkloven § 10 første ledd annet punktum, hvoretter kjøretøyets fører «plikter å [...] straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i denne lov». Den korresponderende adgangen i artikkel 38 nr. 3 til å kreve at fartsskriververkstedet bistår i kontrollen, søkes hjemlet i foreslått ny § 19 b i vegtrafikkloven, jf. høringsnotatet om forslag til endringer i fartsskriververkstedforskriften. Artikkel 39 gjelder opplæring av kontrollører. Adgangen til å stille krav til kontrollørutdanning i forskrifts form søkes hjemlet i foreslått ny § 19 annet ledd i vegtrafikkloven. Bestemmelsen legger opp til at opplæringen i større grad enn i dag skal harmoniseres med felles minstekrav for alle stater. I Norge er den nasjonale kontrollør opplæringen organisert som særskilte kurs i regi av Statens vegvesen og politiet. For Statens vegvesens egne kontrollører er slike kurs integrert i Statens vegvesens etatsutdanning, og for politiets kontrollører tilbyr Statens vegvesen tilpassede kurs som

supplement til politiets egne etatsinterne kurs. Statens vegvesens utdanning vurderes som god av observatører fra andre stater. Vegdirektoratet antar at økt harmonisering vil styrke opplæringen ytterligere ved at felleseuropeiske opplæringsløp rettet særskilt mot fartsskrivermanipulasjon i større grad vil kunne bli tilgjengelig for norske kontrollører, jf. artikkel 39 nr. 3. Artikkel 40 gjelder statenes gjensidige plikt til å bistå hverandre i kontrollarbeidet. Med «vedkommende myndighet» i artikkel 40 annet ledd forstås i Norge Vegdirektoratet.

Artikkel 41 gjelder sanksjoner for overtredelser. I likhet med tilsvarende bestemmelser i andre EU-rettsakter, eksempelvis forordning (EF) 561/2006 artikkel 19, fastsetter forordning (EU) 165/2014 artikkel 41 blant annet at nasjonale sanksjoner skal være effektive, proporsjonale, avskrekkende og ikke-diskriminerende. Statene kan velge mellom forvaltningsrettslige og strafferettslige sanksjoner. I Norge er overtredelser som hovedregel straffbare. Vegdirektoratet viser i denne anledning til omtalen av straff under forslaget til forskriftens § 14 nedenfor. Vegdirektoratet bemerker at gjennomføringen av forordning (EU) 165/2014 igjen aktualiserer nødvendigheten av å endre forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. (tapsforskriften) § 2–5 nr. 13. Tapsforskriften har vært utdatert siden 2007 for så vidt gjelder overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene; for å rette feilen samt for å unngå at samme situasjon oppstår for så vidt gjelder reglene om fartsskriver, må tapsforskriften oppdateres i tråd med forordning (EF) 561/2006, forordning (EU) 165/2014 og direktiv 2006/22/EF.

2.2.9 Fartsskriverforordningens kapittel VIII

Kapittel VIII «Final provisions» (artiklene 42–48) er en samling av forskjellige sluttbestemmelser. Artiklene 42 og 43 gir regler om EU-kommisjonens underordnede organer på fartsskriverfeltet. Vegdirektoratet og/eller Samferdselsdepartementet er vanligvis representert i vegtransportkomiteen, jf. artikkel 42, og Vegdirektoratet har vært representert i fartsskriverforumet, jf. artikkel 43. Artikkel 44 fastsetter statenes plikt til å orientere EU-kommisjonen om nasjonale regler på fartsskriverfeltet. For Norges del gjelder en tilsvarende plikt til å orientere EFTAs overvåkingsorgan ESA om norske nasjonale regler.

Artikkel 45 fastsetter materielle endringer i forordning (EF) 561/2006. Visse unntak fra kjøre- og hviletidsreglene i forordning (EF) 561/2006 har som vilkår at de bare kan påberopes innenfor en geografisk avgrenset radius. Forordning (EU) 165/2014 artikkel 45 endrer disse unntakene slik at den geografiske radien utvides fra 50 til 100 kilometer. Av de fire unntakene som får sin geografiske radius utvidet fra 50 til 100 kilometer, forblir tre plassert i artikkel 13 nr. 1. Dette gjelder posttransport etter bokstav d samt bokstavene f og p. Av disse tre er det i dag bare bokstavene d og p som er innført i Norge (men for bokstav p likevel med de nasjonale tilpasninger som framgår av omtalen av forslaget til forskriftens § 2 nedenfor). Unntaket i bokstav f er heller ikke foreslått innført nå. Bokstav d gjelder etter endringen «kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes [...] av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet, til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle

tjenesten». Bokstav f gjelder «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». Bokstav p gjelder «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. Når radien 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 presiserer overfor høringsinstansene at når det, som her, er snakk om materielle endringer i nasjonale unntaksregler, bør høringsinstansene reelt vurdere innholdet i de foreslåtte nye reglene; det som er sagt innledningsvis i dette høringsnotatet om at formålet med forskriftsendringene og høringen i liten grad er å vurdere materielle endringer, men derimot i større grad er å vurdere forskriftsendringene i egenskap av gjennomføringsregler, gjelder altså ikke for artikkel 45. Vegdirektoratet vil 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. Vegdirektoratet mener på generelt grunnlag at det av hensyn til særlig trafiksikkerheten kan være betenkelig å utvide unntakene fra kjøre- og hviletidsreglene. Direktoratet mener likevel ikke at de aktuelle unntakene går fra å være akseptable til å bli uakseptable utelukkende fordi radien utvides fra 50 kilometer til 100 kilometer. Tilsvarende kan man vanskelig konkludere med at et unntak er akseptabelt bare fordi det er geografisk avgrenset. Direktoratets syn på en geografisk radius som avgrensning for et unntak er at den er lite hensiktsmessig som begrensende vilkår; det er som kjent mulig å kjøre både svært lenge og svært langt innenfor en geografisk avgrenset radius. I tillegg til å gjelde for de tre valgfrie nasjonale unntakene som er omtalt ovenfor, gjelder tilsvarende utvidelse av den geografiske radien fra 50 til 100 kilometer for det såkalte håndverkerunntaket for «kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes [...] til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid», jf. artikkel 13 nr. 1 bokstav d. Dette unntaket flyttes fra de frivillige, nasjonale unntakene i artikkel 13 nr. 1 til de faste, felleseuropeiske i artikkel 3.

Artikkel 46 inneholder en overgangsregel. Artikkel 47 opphever den forrige fartsskriverforordningen. Vegdirektoratet bemerker at de tekniske spesifikasjonene for dagens digitale fartsskriver i forordning (EØF) 3821/85 vedlegg 1B likevel gjelder. Artikkel 48 regulerer ikrafttredelsestidspunkter.

3 Merknader til forskriftsendringene

3.1 Innledning

I det følgende gjøres det rede for Vegdirektoratets forslag til forskriftsendringer. Vegdirektoratet minner om det som er sagt i punkt 2.1 ovenfor om vektleggingen av å synliggjøre EU-rettsaktene i kjøre- og hviletidsforskriften i større grad enn tidligere, dels ved å eksplisitt nevne forordningene, dels ved å foreslå opphevet forskriftstekst som innebærer dobbeltregulering. Forordninger skal gjennomføres i norsk rett ved inkorporering,

noe som innebærer at forordningen i EØS-tilpasset form gjelder som forskrift og utgjør et vedlegg til kjøre- og hviletidsforskriften.

3.2 EØS-henvisninger

Forslag:

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 19ac (forordning (EU) 2016/403), nr. 21 (forordning (EØF) 3821/85 som endret ved forordning (EØF) 3314/90, forordning (EØF) 3572/90, forordning (EØF) 3688/92, forordning (EF) 2479/95, forordning (EF) 1056/97, forordning (EF) 2135/98, forordning (EF) 1360/2002, forordning (EF) 432/2004, forordning (EF) 561/2006, forordning (EF) 1791/2006, forordning (EF) 68/2009, forordning (EU) 1266/2009, forordning (EU) 517/2013, forordning (EU) 1161/2014 og forordning (EU) 2016/130), nr. 21a (direktiv 2006/22/EF som endret ved direktiv 2009/4/EF, direktiv 2009/5/EF og forordning (EU) 2016/403), nr. 21b (forordning (EU) 165/2014), nr. 21ba (forordning (EU) 2016/68), nr. 21bb (forordning (EU) 2016/799), nr. 24e (forordning (EF) 561/2006 som endret ved forordning (EF) 1073/2009 og forordning (EU) 165/2014) og nr. 24eb (forordning (EU) 581/2010).

EØS-henvisningene er oppdatert i tråd med utviklingen av EØS-avtalens vedlegg XIII.

3.3 Endringer i forskriftens enkelte bestemmelser

3.3.1 Til § 1 – Gjennomføring av forordninger

Forslag:

§ 1. Gjennomføring av forordninger om kjøre- og hviletid, fartsskriver mv.

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 19ac, 21, 21b, 21ba, 21bb, 24e og 24eb gjelder som forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.

Forordning (EF) 561/2006 gir regler om kjøre- og hviletid for sjåførere.

Forordning (EU) 165/2014 gir regler om fartsskriver.

Forordning (EU) 165/2014 vedlegg 1 fastsetter tekniske spesifikasjoner for analog fartsskriver.

Forordning (EØF) 3821/85 vedlegg 1B fastsetter tekniske spesifikasjoner for førstegenerasjons digital fartsskriver som definert i forordning (EU) 2016/799 artikkel 2 annet ledd nr. 1.

Forordning (EU) 2016/799 vedlegg 1C fastsetter tekniske spesifikasjoner for digital smart fartsskriver som definert i forordning (EU) 2016/799 artikkel 2 annet ledd nr. 7.

Vegdirektoratet foreslår å endre henvisningene til EØS-avtalens vedlegg XIII i forskriftens § 1 slik at de gir et oppdatert bilde av hvilke rettsakter som er tatt inn i EØS-avtalen og utgjør relevante rettskilder på området for kjøre- og hviletid. Den nye fartsskriverforordningen, forordning (EU) 165/2014, skjuler seg bak betegnelsen vedlegg XIII nr. 21b. De tekniske spesifikasjonene til neste generasjon digital fartsskriver, såkalt smart fartsskriver, har her betegnelsen vedlegg XIII nr. 21bb. Disse tekniske spesifikasjonene omtales ellers som forordning (EU) 2016/799 vedlegg 1C. Vedlegg XIII nr. 21 rommer den forrige fartsskriverforordningen, forordning (EØF) 3821/85. Hoveddelen av forordning (EØF) 3821/85 er i dag opphevet i EU, men forordningens vedlegg 1B lever videre, fordi man der

finner de tekniske spesifikasjonene til dagens digitale fartsskriver, som er den typen digital fartsskriver som ble innført i 2006 og som finnes i dagens nye kjøretøy. På dette punktet er passasjen «om oppheving av forordning (EØF) 3821/85» i tittelen på forordning (EU) 165/2014 misvisende. Vedlegg XIII nr. 21ba rommer forordning (EU) 2016/68, som omhandler sammenkobling av fartsskriverkortregistre i ulike stater. Vedlegg XIII nr. 24e rommer forordning (EF) 561/2006, som inneholder selve de materielle kjøre- og hviletidsreglene. På dette punktet videreføres dagens rettsregler. Vedlegg XIII nr. 24eb rommer forordning (EU) 581/2010, som omhandler nedlasting av opplysninger registrert i fartsskriverens kjøretøyenhet og sjåførkort. Forordning (EU) 581/2010 utfyller forordning (EF) 561/2006 artikkel 10 nr. 5.

Forslagets § 1 første ledd er betydelig forkortet, sammenlignet med den gjeldende § 1, selv om nytt første ledd inneholder flere henvisninger til EØS-avtalens vedlegg XIII. Årsaken er at den språklige tilnærmingen er annerledes. Hele den gjeldende § 1 er én setning, og setningen er tilnærmet uleselig. Med tanke på at mange ikke-jurister har behov for å orientere seg i regelverket, ofte uten advokatbistand, mener Vegdirektoratet det er betenkelig å innlede en forskrift med en språklig sett avskrekkende vegg som ikke er til hjelp for leseren. Vegdirektoratet mener dette hensynet bør veie tyngre enn den regeltekniske tradisjonen som antas å være bakgrunnen for utformingen av den gjeldende § 1. Paragrafens formelle funksjon som implementerende tekst vil etter Vegdirektoratets syn ivaretas fullt ut også med den foreslåtte språklige utformingen. Den antatte gevinsten er at forskriften unngår å støte leseren fra seg allerede i første paragraf.

Vegdirektoratet ønsker å tydeliggjøre for leseren at detaljreglene finnes i forordningene. Ut fra pedagogiske hensyn foreslår direktoratet derfor fem nye ledd (andre til sjette ledd) i § 1. Disse er ikke ment å gi selvstendige regler utover det som uansett følger av første ledd, men Vegdirektoratet mener det er grunn til å tro at leddene bidrar positivt for den som prøver å orientere seg i møtet med et fragmentert regelverk.

3.3.2 Til § 2 – Unntak

Forslag:

§ 2. Unntak

Innenlands vegtransport med kjøretøy nevnt i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstavene a, b, c, d, e, g, h, i, j, l, n og p er unntatt fra kravene i forordningens artikler 5 til 9. Unntaket i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav i begrenses til kjøretøyer med høyst 12 sitteplasser inkludert førerasetet.

Kjøretøy omfattet av unntakene er også unntatt fra bestemmelser om fartsskriver, jf. forordning (EU) 165/2014 artikkel 3 nr. 2 og 3.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskriften i den utstrekning forordningene nevnt i § 1 tillater det.

Innholdet i den gjeldende § 2 foreslås videreført. Forslaget til ny § 2 inneholder imidlertid visse justeringer, herunder at teksten er noe forkortet, men dette er ikke ment å medføre materielle endringer. Gjeldende § 2 første ledd foreslås delt opp i nytt første og annet ledd.

Forslaget til ordlyd i første ledd viderefører dagens henvisning til kjøretøy som er unntatt fra deler av kravene i kjøre- og hviletidsforordningen. Et av unntakene det henvises til i bestemmelsen er kjøre- og hviletidsforordningen artikkel 13. nr. 1 bokstav p. Ordlyden i dette unntaket er «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 100 km [50 km før endringen som kom ved forordning (EU) 165/2014]».

I Norge gjelder det i dag ingen radiusbegrensning for dette unntaket, jf. gjeldende forskrift § 15 annet punktum, og henvisningen derfra til forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området § 2-1 nr. 1 og videre til den ellers opphevede forordning (EØF) 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstav e.

Videre er unntaket tolket slik at det heller ikke stilles vilkår om at transporten må inntre innenfor et marked slik ordlyden i utgangspunktet påbyr. Dette følger av langvarig norsk praksis av unntaket.

I vårt forslag til endringer i kjøre- og hviletidsforskriften, foreslår vi at henvisningen i § 15 til den gamle forskriften og den gamle forordningen oppheves, slik at unntaket slik det er beskrevet i kjøre- og hviletidsforordningen (med radiusbegrensningen på 100 km) tas inn i norsk rett (jf. punkt 3.3.15 nedenfor).

Når det gjelder praktisering av unntaket i Norge, har det vært noe korrespondanse mellom EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og Samferdselsdepartementet, hvor ESA har informert om at de mener det norske unntaket på grunn av manglende radiusbegrensning og praktisering uten markedsvilkår, ikke er i samsvar med kjøre- og hviletidsforordningen 561/2006. Dette har resultert i at Samferdselsministeren ved brev til ESA har orientert om at Norge kommer til å innføre radiusbegrensning på unntaket, men fortsette praksisen med at transporten ikke trenger å være innenfor et marked for å være omfattet av unntaket.

Dette innebærer ifølge forslaget at unntaket slik det lyder i forordningen vil gjelde i Norge (radiusbegrensning på 100 km), likevel slik at det også gjelder transport av levende dyr fra gård direkte til slakteri uten at transporten må ha vært innenfor et marked.

I forslag til nytt annet ledd er henvisningen til den gamle fartsskriverforordningen erstattet med en oppdatert henvisning til den nye.

Gjeldende § 2 annet ledd blir etter forslaget nytt tredje ledd uten at det gjøres materielle endringer i bestemmelsen.

For øvrig foreslås at gjeldene § 2 siste ledd oppheves, uten at dette innebærer en materiell endring, siden bestemmelsen følger direkte av forordning (EF) 561/2006 artikkel 8 nr. 6a.

3.3.3 Til § 3 – Opphevelse av bestemmelsen

Forslag:

§ 3. [Opphevet]

Vegdirektoratet foreslår å oppheve den gjeldende § 3. Opphevingen innebærer ingen materiell endring, men paragrafen er overflødig. De ulike fartsskrivertypene er tilstrekkelig definert i forordning (EU) 165/2014 artikkel 2 og forordning (EU) 2016/799 artikkel 2.

3.3.4 Til § 4 – Generelt om fartsskrivere og fartsskriverkort

Forslag:

§ 4. Generelt om fartsskriver og fartsskriverkort

Regionvegkontoret utsteder fartsskriverkort. Søknad om fartsskriverkort framsettes på den måten som Vegdirektoratet fastsetter.

Fartsskriverkort utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger eller forfalskede dokumenter, skal inndras. Tilsvarende gjelder ved bruk av en annens fartsskriverkort, forfalsket fartsskriverkort eller annen urettmessig bruk. Fartsskriverkort som er inndratt etter urettmessig bruk, skal ikke utleveres igjen, men kan erstattes av nytt kort.

Fartsskriverkort som er i ustand eller fungerer galt, skal korteier returnere til regionvegkontoret.

Tapt eller stjålet fartsskriverkort skal korteier uten ugrunnet opphold melde fra om til regionvegkontoret.

Fartsskriverkort som er meldt tapt eller stjålet og som gjenfinnes, skal ikke brukes med mindre det er registrert ved et regionvegkontor at kortet er kommet tilbake til rette korteier eller kortbruker og det ikke er utstedt erstatningskort.

Vegdirektoratet fører register over utstedte, stjalne, tapte og defekte fartsskriverkort. Registeret benyttes av utstedende myndighet, jf. første ledd, og av kontrollmyndighetene, jf. § 10.

For utstedelse av fartsskriverkort betales kr 710,- i gebyr.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre § 4 med visse endringer. Regionvegkontoret skal fortsette å være utstedende myndighet for fartsskriverkort. I tråd med Instruks for Statens vegvesen og etablert regelteknikk i lov og forskrift menes med regionvegkontoret ikke det fysiske regionvegkontoret, men Statens vegvesens regioner. Dette er et uttrykk for at etaten forvaltningsrettslig er delt i to nivåer: regionene og Vegdirektoratet. I tråd med gjeldende § 4 første ledd skrives søknad om fartsskriverkort på et skjema som innleveres ved frammøte på trafikkstasjonen. Denne metoden planlegges supplert med en alternativ, nettbasert selvbetjeningsløsning, som vil la søkeren søke om fartsskriverkort på nett uten fysisk frammøte. Vegdirektoratet mener det vil være hensiktsmessig å ikke regulere søknadsløsningene i detalj i forskriften. Vilkårene for å søke følger direkte av forordning (EU) 165/2014, og Vegdirektoratet antar at utover dette vil det være tilstrekkelig at praktisk informasjon om søknadsprosedyrer er tilgjengelig på Statens vegvesens nettsider, på telefon og på trafikkstasjonene.

Betraktningene ovenfor knyttet til utviklingen av nettbaserte selvbetjeningsløsninger begrunner også forslaget om å fjerne henvisningen til «fastsatt skjema» i fjerde ledd.

Paragraf 4 annet til femte ledd speiler regler som for sjåførkortets del allerede følger av forordning (EU) 165/2014. Forordningen har en strengere regulering av sjåførkortet enn av de øvrige fartsskriverkortene. Statens vegvesen har i egenskap av både utstedende

myndighet og kontrollmyndighet høstet gode erfaringer med å la reguleringen av sjåførkortet gjelde tilsvarende også for de øvrige fartsskriverkortene. Reguleringen tydeliggjør viktigheten av fartsskriveren og fartsskriverkortenes rolle som verktøy for kontrollmyndighetene. På denne bakgrunn foreslår Vegdirektoratet å videreføre denne tilnærmingen.

Vegdirektoratet foreslår å slette ordene «tilbakekalles eller» og bare beholde «inndras» i annet ledd. Produksjonen av fartsskriverkort skjer i dag så hurtig at tilbakekalling av feilprodusert kort i produksjonen er lite praktisk. Tilbakekalling etter produksjon og distribusjon ved at den som feilaktig har fått tilsendt et kort tilskrives kan være aktuelt, men Vegdirektoratet antar at slike tilfeller dekkes av «inndras». For øvrig antas formuleringen «tilbakekalles eller inndras» å være en ikke fullt ut dekkende oversettelse av, eller i hvert fall å være inspirert av, formuleringen «withdrawn or suspended» som er videreført i forordning (EU) 165/2014 artikkel 26 nr. 7. Suspended angir at forbudet mot bruk av kortet er midlertidig, en suspensjon. Det midlertidige aspektet kommer i liten grad til uttrykk i den norske terminologien i § 4, men Vegdirektoratet anser at dette er uproblematisk idet behovet for midlertidig inndragning ikke er til stede.

Vegdirektoratet foreslår et nytt siste punktum i § 4 annet ledd for å regulere en praktisk situasjon som skaper betydelig usikkerhet i hverdagen hos berørte sjåførere, utstedende myndighet og kontrollmyndighetene. Det er viktig at den som får sitt sjåførkort misbrukt av en annen, ikke selv bruker det etterpå, siden kortet da vil inneholde registreringer som ikke gjenspeiler den rette kortinnehaverens kjøring og hvile og som vil kunne skape vansker i en etterfølgende kontrollsituasjon.

I sjette ledd foreslår Vegdirektoratet å presisere at fartsskriverkortregisteret benyttes av både utstedende myndighet og kontrollmyndighetene. Presiseringen tydeliggjør formålet med registeret – det er et viktig verktøy for begge de to myndighetsrollene – og angir hvem som har tilgang til personopplysninger og øvrige opplysninger som registeret inneholder. Per i dag har ingen av kontrolletatene full tilgang til alle opplysninger i registeret via sine kontrollverktøy, men fullgode løsninger er planlagt utviklet i Statens vegvesen som vil kunne gjøres tilgjengelige for kontrollører i begge etater.

Gjeldende sjuende ledd videreføres uendret som nytt sjuende og siste ledd. Vegdirektoratet bemerker at gebyret for utstedelse av fartsskriverkort normalt justeres årlig. Adgangen til å endre gebyrets størrelse basert på eksempelvis kostnader og indeksregulering foreslås videreført.

3.3.5 Til § 5 – Sjåførkort

Forslag:

§ 5. Sjåførkort

Sjåførkort er personlig og inneholder sjåførens bilde og signatur.

Vegdirektoratet foreslår å forkorte § 5, sammenlignet med gjeldende § 5. De krav og vilkår som framgår av gjeldende § 5, følger i all hovedsak av forordning (EU) 165/2014 kapittel V.

Vilkåret om at søkeren skal ha førerkort framgår ikke eksplisitt av forordningen, men det framgår av forordning 2016/799 vedlegg 1C punkt 4.1 at førerkortnummeret skal påføres sjåførkortet. Vegdirektoratet antar imidlertid at dette ikke er tilstrekkelig grunnlag til å opprettholde et vilkår om førerkort i forskriften. Riktig nok vil flertallet av søkerne ha førerkort, oftest også for buss eller lastebil, ettersom det er kjøring med buss eller lastebil som utløser kravet om bruk av fartsskriver og sjåførkort, men det finnes en snever adgang til å kjøre slike kjøretøy uten førerkort samtidig som kjøringen er underlagt reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver (føreropplæring/øvingsskjøring som samtidig er kommersiell transport). Sistnevnte situasjon tilsier at førerkortvilkåret ikke videreføres.

Vegdirektoratet foreslår å presisere at sjåførkortet er personlig og at det skal vise ansiktsfoto og signatur. Hensikten med reguleringen er å tydeliggjøre at personopplysningene skal benyttes på denne måten for kontrollformål (jf. for øvrig betraktning 16 i fortalen til forordning (EU) 165/2014) og slik presisere at sjåførkortet er strengt personlig.

3.3.6 Til § 6 – Bedriftskort

Forslag:

§ 6. Bedriftskort

Bedriftskort skal brukes av foretak som utøver transport omfattet av denne forskriften og som eier eller innehar bruksrett til kjøretøy utstyrt med digital fartsskriver.

Foretak skal med bedriftskortet låse de data som tilhører vedkommende foretak til de digitale fartsskrivere som foretaket har benyttet ved utførelse av transport. Foretak som benytter kjøretøy utstyrt med digital fartsskriver, hvor kjøretøyet også benyttes av annet foretak, skal med bedriftskortet låse opp fartsskriveren slik at lagring og tilgjengeliggjøring av data i fartsskriveren er mulig også for annet foretak.

Foretak skal minst hver måned sikre at alle data knyttet til foretaket blir lastet ned fra digital fartsskriver som er benyttet ved transport utført av eller for foretaket, og fra sjåførkort som benyttes av sjåfører som utfører transport for foretaket.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre § 6 første og annet ledd uten endringer. I tredje ledd foreslår Vegdirektoratet å gjøre mindre redigeringer. Formålet er ikke å endre regelen, men å presisere at samtlige registrerte data skal lastes ned; nedlastingsplikten gjelder med andre ord ikke bare opplysninger som direkte gjelder sjåførens aktiviteter, men også metadata (eksempelvis filsignaturer) som for kontrolløren kan tjene som indikasjon på hvorvidt dataenes integritet og bevisverdi er intakt. Gjeldende fjerde ledd foreslås opphevet idet foretakenes forpliktelser etter fjerde ledd følger av forordning (EU) 165/2014 artikkel 33 nr. 2. Gjeldende femte ledd foreslås opphevet idet foretakenes forpliktelser etter femte ledd følger av forordning (EU) 165/2014 artikkel 7 nr. 4.

3.3.7 Til § 7 – Kontrollkort

Forslag:

§ 7. Kontrollkort

Kontrollkort kan bare utstedes til person som kan foreta kontroll etter § 10 og som har fått opplæring i samsvar med forordning (EU) 165/2014 artikkel 39.

Kontrollkort er personlig og inneholder kontrollørens bilde.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre hovedtrekkene i den gjeldende § 7, men med visse endringer og presiseringer.

I § 7 første ledd foreslås formuleringen «utstedes til» endret til «kan bare utstedes til» for å presisere at det ikke er tillatt å utstede kontrollkort til personell som ikke har gjennomført fastsatt opplæring. Nasjonal opplæring er i den gjeldende forskriften regulert helt kort i annet ledd. Dette foreslås endret til en henvisning til forordning (EU) 165/2014 artikkel 39, som inneholder ny regulering av kontrolløropplæringen og legger opp til at EU-kommisjonen gjennom ytterligere gjennomføringsrettsakter skal stille krav til harmonisert opplæring. Se også forslaget til og omtalen av § 10 nedenfor.

Vegdirektoratet foreslår å presisere i § 7 annet ledd at kontrollkortet er personlig og at det skal vise ansiktsfoto. Hensikten med reguleringen er å tydeliggjøre at personopplysningene skal benyttes på denne måten for å legitimere kontrolløren i møte med den som kontrolleres og samtidig presisere at kontrollkortet er strengt personlig. Her har statene en valgmulighet, et kontrollkort kan være enten personlig for én kontrollør eller felles for en gruppe kontrollører. Norge valgte førstnevnte alternativ allerede ved innføringen av digitale fartsskrivere og fartsskriverkort, og det foreligger ingen planer om å gå bort fra dette valget.

3.3.8 Til § 8 – Typegodkjenning

Forslag:

§ 8. Typegodkjenning

Vegdirektoratet gir typegodkjenning for fartsskrivere og fartsskriverkort i samsvar med forordning (EU) 165/2014 kapittel III.

Den som søker om typegodkjenning av fartsskriver eller fartsskriverkort bærer selv omkostningene knyttet til typegodkjenningen.

Vegdirektoratet foreslår i § 8 om typegodkjenning å ta inn en henvisning til forordning (EU) 165/2014 kapittel III, som regulerer typegodkjenning, og ellers beholde paragrafen uendret.

3.3.9 Til § 9 – Minstekrav til kontroll

Forslag:

§ 9. Minstekrav til kontroll

Regionvegkontoret og politiet skal organisere og gjennomføre kontroll i tråd med direktiv 2006/22/EF, forordning (EF) 561/2006 kapittel V og forordning (EU) 165/2014 kapittel VII.

Regionvegkontoret og politiet skal samarbeide med utenlandske kontrollmyndigheter, og minst seks ganger i året delta i samordnet kontroll i tråd med direktiv 2006/22/EF artikkel 5.

Minst 3 % av sjåførenes arbeidsdager skal kontrolleres. Minst 30 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 50 % skal utføres hos foretak.

I § 9 foreslår Vegdirektoratet et forkortet første ledd med oppdaterte henvisninger til direktiv 2006/22/EF, forordning (EF) 561/2006 kapittel V og forordning (EU) 165/2014 kapittel VII.

Vegdirektoratet foreslår et nytt annet ledd om internasjonalt kontrollsamarbeid. Hensikten med den eksplisitte reguleringen er å løfte fram forpliktelsen som er nedfelt i direktiv 2006/22/EF artikkel 5. Kontrollmyndighetenes oppfyllelse av forpliktelsen har ikke alltid vært tilfredsstillende. Internasjonalt kontrollsamarbeid er i ferd med å få økt aktualitet og oppmerksomhet, noe som kommer til uttrykk blant annet i form av krav om harmonisert kontrolløropplæring, jf. omtalen av § 7 ovenfor, og ny regulering av internasjonalt kontrollsamarbeid etter mønster fra direktiv 2006/22/EF på andre fagområder, jf. direktiv 2014/47/EU artikkel 19.

Gjeldende annet og tredje ledd foreslås opphevet. De regulerte forhold før henholdsvis 2008 og 2010. Gjeldende fjerde ledd blir etter dette nytt tredje ledd.

3.3.10 Til § 10 – Myndighet til kontroll

Forslag:

§ 10. Myndighet til kontroll

Regionvegkontoret og politiet er kontrollmyndigheter etter denne forskriften og rettsaktene nevnt i § 1.

Regionvegkontoret og politiet kan til enhver tid foreta kontroll hos den som er underlagt reglene i denne forskriften og rettsaktene nevnt i § 1. På forlangende skal sjåfør eller foretak utlevere eller overføre elektronisk de opplysningene og den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere at reglene i denne forskriften er fulgt. Kontroll kan omfatte kjøretøyet og fartsskriveren med tilhørende komponenter.

Vegdirektoratet er koordinerende organ i henhold til forordning (EF) 561/2006 artikkel 22 og direktiv 2006/22/EF artikkel 2 nr. 1 tredje ledd og artikkel 7. Når Vegdirektoratet krever det, skal regionvegkontoret og politiet sende inn oversikt over sine registreringer.

Regionvegkontoret og politiet skal holde Vegdirektoratet orientert om egne erfaringer fra kontrollvirksomheten.

Vegdirektoratet fastsetter krav til opplæring av kontrollører i samsvar med forordning (EU) 165/2014 artikkel 39.

Et terminologisk kjennetegn ved forordning (EU) 165/2014 er bruken av generelle betegnelser som «vedkommende myndigheter» (på engelsk «competent authorities») som skal passe i alle berørte stater, uten hensyn til hvordan de regulerte rollene og oppgavene er fordelt lokalt mellom ulike nasjonale myndigheter. Hvem som er «vedkommende myndigheter» i Norge varierer fra én artikkel til en annen i forordningen, avhengig av roller og oppgaver. Eksempelvis er «vedkommende myndigheter» i artikkel 15 Vegdirektoratet (med Samferdselsdepartementet som klageinstans); «vedkommende myndigheter» i artikkel 24 nr. 6 er regionvegkontoret i egenskap av godkjennings- og tilsynsmyndighet (med Vegdirektoratet som klageinstans); «vedkommende myndigheter» i artikkel 26 nr. 1 er

regionvegkontoret i egenskap av utstedende myndighet; «vedkommende myndigheter» i artikkel 37 nr. 1 annet ledd er regionvegkontoret og politiet i egenskap av kontrollmyndigheter. For å klargjøre hvilke norske etater som er gitt den inngripende myndigheten til å kontrollere etterlevelsen av kjøre- og hviletidsreglene, foreslår Vegdirektoratet et nytt, presiserende første ledd i § 10. Den materielle regelen er imidlertid ikke ny; det er stadig Statens vegvesen (regionvegkontoret) og politiet som er de to norske kontrollmyndighetene.

Gjeldende første ledd blir dermed nytt annet ledd. Her foreslår Vegdirektoratet en tilføyelse, slik at passusen «fartsskriveren med tilhørende komponenter» utvides til «kjøretøyet og fartsskriveren med tilhørende komponenter». Bakgrunnen for forslaget er erkjennelsen av at manipulasjon av fartsskriverer er utbredt og utgjør en alvorlig trussel mot etterlevelsen av kjøre- og hviletidsreglene. Dagens manipulasjonsmetoder er teknisk avanserte og kan bestå av programvare og/eller innmontert eller løst utstyr som fysisk ikke nødvendigvis befinner seg på samme sted i kjøretøyet som de regulære fartsskriverkomponentene. Kontrollører og verkstedpersonell som bistår kontrollører har et saklig begrunnet behov for å kunne undersøke hele kjøretøyet. Vegdirektoratet legger til grunn at vegtrafikkloven § 13 fjerde og femte ledd og § 21 annet ledd utgjør tilstrekkelig hjemmel til å forskriftsfeste en slik kontrolladgang. Foreslått § 10 annet ledd må ses i sammenheng med foreslått § 25 tredje ledd i fartsskriververkstedforskriften. Formuleringen «kjøretøyet og fartsskriveren med tilhørende komponenter» i foreslått § 10 annet ledd i kjøre- og hviletidsforskriften er ment å omfatte, uten å være begrenset til, formuleringen «anordninger eller programvare som kan ødelegge eller forstyrre fartsskriverens funksjon» i foreslått § 25 tredje ledd i fartsskriververkstedforskriften. Vegdirektoratet legger til grunn at når kjøre- og hviletidskontrollørens innledende vurdering medfører at han eller hun med hjemmel i vegtrafikkloven § 10 gir påbud om at det kontrollerte kjøretøyet skal flyttes til et fartsskriververksted hvor kontrollen skal fortsette, så utløser det et vedtak i forvaltningslovens forstand rettet mot fartsskriververkstedet om at fartsskriververkstedet har plikt til å bistå kontrollmyndigheten.

Gjeldende annet ledd foreslås videreført som nytt tredje ledd, med tillegg av en ny henvisning til forordning (EF) 561/2006 artikkel 22.

Det framgår av forslaget til og omtalen av § 9 første og andre ledd med videre henvisninger at statene skal koordinere sin kontrollvirksomhet i betydelig grad. Gitt harmoniserte materielle kjøre- og hviletidsregler i Europa, er det naturlig med innsats for å sikre en harmonisert og mest mulig forutsigbar og ensartet kontrollpraksis. En rekke stater, deriblant Norge, har flere enn én kontrollmyndighet. Det aktualiserer samme problemstilling også nasjonalt. Risikoen for avvikende kontrollpraksis og regeltolkning etatene imellom gjør det nødvendig med koordinering også nasjonalt. Forslaget til nytt fjerde ledd må ses mot denne bakgrunnen og er ment å sikre at trender, funn, erfaringer og behov som kontrollvirksomheten avdekker fanges opp av et koordinerende organ med overordnet ansvar for strategi og opplæring. Vegdirektoratet viser særlig til forordning (EU) 165/2014 artikkel 40 samt betraktningene 20, 26 og 27 i fortalet til forordningen for en angivelse av eksempler på hva direktoratet som koordinerende organ skal holde seg oppdatert om.

Vegdirektoratet foreslår et nytt femte ledd som regulerer direktoratets rolle i utformingen av kontrollør opplæringen. Bestemmelsen bygger på gjeldende § 7 annet ledd. Utfyllende regler om harmonisert opplæring er under utarbeidelse i EU og vil komme i form av gjennomføringsrettsakter hjemlet i forordning (EU) 165/2014 artikkel 39, jf. omtalen av § 7 og artikkel 39 ovenfor. I forslaget til ny § 10 femte ledd er formuleringen i gjeldende § 7 annet ledd «kan stille krav til nødvendig opplæring» erstattet av «fastsetter krav til opplæring». Det at kan-regelen forlates, reflekterer det strengere kravet «skal sørge for» («shall ensure») i artikkel 39 nr. 1. Dagens ordning er at kontrolletatene har egen opplæring for egne kontrollører, dog likevel slik at Statens vegvesen bidrar i politiets opplæring. I Prop. 8 LS (2017–2018), som blant annet gjelder lovendringer knyttet til kompetansekrav for kjøre- og hviletidskontrollører, legger Samferdselsdepartementet i kapittel 4 til grunn, i tråd med Politidirektoratets ønske, at kontrolletatenes adgang til å tilby egen etatsutdanning skal videreføres. Samtidig vil det naturlig inngå i Vegdirektoratets koordinerende funksjon å se til at begge etaters etatsutdanninger er oppdaterte, samordnede og i tråd med EU-rettsaktens krav.

3.3.11 Til § 11 – Kontroll langs veg

Forslag:

§ 11. Kontroll langs veg

Kontroll skal foregå uten forskjellsbehandling på grunnlag av kjøretøyets registreringsland, sjåførens hjemland, foretakets etableringsland, turens start- og bestemmelsessted eller fartsskrivertype.

Når det innledes straffeforfølgning eller ilegges sanksjoner, skal regionvegkontoret eller politiet utstede dokumentasjon på dette. Sjøføren skal beholde og oppbevare slik dokumentasjon i en måned, og deretter overlevere den til foretaket som skal oppbevare dokumentasjonen i ett år.

Regionvegkontoret og politiet skal for egne kontroller føre statistikk som angitt i forordning (EF) 561/2006 artikkel 17 og kommisjonsgjennomføringsbeslutning (EU) 2017/1013.

Vegdirektoratet foreslår å i hovedsak videreføre forskriftens § 11, men med nye og oppdaterte videre henvisninger som tar høyde for at det snart vil eksistere ytterligere en fartsskrivertype og som angir nøyaktig hvilken statistikk kontrolletatene skal føre.

3.3.12 Til § 12 – Kontroll hos foretak

Forslag:

§ 12. Kontroll hos foretak

Foretak som blir kontrollert skal i ett år oppbevare dokumentasjon på at det har vært gjennomført kontroll.

Regionvegkontoret og politiet skal føre statistikk som angitt i forordning (EF) 561/2006 artikkel 17 og kommisjonsgjennomføringsbeslutning (EU) 2017/1013.

Vegdirektoratet foreslår å i hovedsak videreføre forskriftens § 12, med unntak av en språklig redigering uten materiell betydning i første ledd og en endring i siste ledd tilsvarende den som er foreslått i § 11 og omtalt ovenfor.

3.3.13 Til § 13 – Pålegg om hvile

Forslag:

§ 13. Pålegg om hvile

Når en sjåfør har overtrådt bestemmelsene på en slik måte at videre kjøring klart kan sette trafiksikkerheten i fare, kan regionvegkontoret og politiet pålegge sjåføren å gjennomføre nødvendig hvile.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre forskriftens § 13 uendret.

3.3.14 Til § 14 – Straff

Forslag:

§ 14. Straff

Overtredelse av denne forskriften straffes etter vegtrafikkloven § 31 eller etter straffeloven.

Overtredelse begått på fremmed stats territorium som oppdages i Norge, straffes her i riket, jf. vegtrafikkloven § 32 og forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 19 nr. 2 første ledd.

Overtredelser av reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver er i Norge gjort straffbare. Den strafferettslige regelteknikken går ut på at forskriftens gjeldende § 14 fastsetter at overtredelser av forskriften, og dermed overtredelser av rettsaktene nevnt i § 1, straffes etter vegtrafikklovens generelle strafferegulering i lovens § 31. Handlingsnormer som er fastsatt i rettsaktene nevnt i forskriftens § 1, vil inngå som en del av straffebudet. Forordning (EF) 561/2006 artikkel 19 nr. 2 første ledd krever at statene skal utøve ekstraterritoriell jurisdiksjon og åpne for straff også av overtredelser begått i andre stater når disse oppdages på den straffende statens territorium. Bestemmelsen om ekstraterritoriell jurisdiksjon er regulert særskilt i vegtrafikkloven § 32, og er foreslått i ny og presisert versjon i Prop. 8 LS. Vegdirektoratet foreslår at denne strafferettslige regelteknikken videreføres. I tillegg kan det tenkes å være mer nærliggende å subsumere visse handlinger som overtredelser av andre strafferettslige regler enn som overtredelser av vegtrafikkloven § 31. Et eksempel er manipulasjon av fartsskriverregistreringer som gjerne kan subsumeres som dokumentfalsk etter reglene i straffeloven kapittel 29. For å signalisere denne muligheten, foreslår Vegdirektoratet å føye til «eller etter straffeloven» i forskriftens § 14 første ledd.

I annet ledd foreslår Vegdirektoratet to endringer. Selv om formuleringen «skal straffes» er hentet fra vegtrafikkloven § 32, foreslås formuleringen endret til «straffes» fordi førstnevnte feilaktig kan tolkes som en tvungen straffeforfølgning og nærmest en oppheving av påtalemyndighetens opportunitetsprinsipp. Videre foreslås teksten noe forkortet, og en eksplisitt henvisning til vegtrafikkloven § 32 foreslås tatt inn.

Vegdirektoratet antar at det gjenstår svakheter ved straffebestemmelsen i § 14 som ikke avhjelpes ved de forskriftsendringene som foreslås i denne omgang, men som det vil være nødvendig å komme tilbake til ved senere lov- og forskriftsrevisjon. Både den nye forordning (EU) 165/2014 og de eldre forordning (EF) 561/2006 og direktiv 2006/22/EF

stiller krav til det nasjonale sanksjonsregimet som den foreslåtte reguleringen ikke fullt ut oppfyller.

3.3.15 Til § 15 – Ikrafttreden

Forslag:

§ 15. Ikrafttreden

Endringene trer i kraft xx.xx.xxxx. Forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området oppheves.

I lys av omtalen av unntaket for transport av levende dyr i punkt 3.3.2 over, foreslår Vegdirektoratet en fullstendig og endelig opphevelse av forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid mv. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området. Dette vil samtidig innebære en endelig oppheving i Norge av forordning (EØF) 3820/85.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføringen av forordning (EU) 165/2014 har visse konsekvenser for private aktører. Transportforetakene vil måtte kjøpe de nye fartsskriverne, fortrinnsvis integrert i og levert med nye kjøretøy, eventuelt separat for ettermontering. Her er det betydelig usikkerhet knyttet til EU-kommisjonens pågående vurdering av hvorvidt det er ønskelig og hensiktsmessig med krav om ettermontering av smart fartsskriver i kjøretøy som er tatt i bruk med eldre fartsskriver før sommeren 2019. Neste generasjon fartsskriver vil ikke nødvendigvis koste det samme som dagens digitale fartsskriver. Fartsskriververkstedene er en annen gruppe private aktører som vil merke behovet for ny kompetanse for å kunne utføre arbeid på en ny generasjon fartsskriverne.

For offentlige aktører antas gjennomføringen av forordning (EU) 165/2014 å ha konsekvenser hovedsakelig for kontrollmyndighetene. For kjøre- og hviletidskontrollører i Statens vegvesen og politiet vil nye krav til opplæring og kontrollutstyr ha en viss betydning. For Statens vegvesen som godkjennings- og tilsynsmyndighet for fartsskriververksteder vil nye krav til økt tilsynshyppighet påvirke ressursbehovet. For så vel kontrollmyndighetene som myndigheten som utsteder fartsskriverkort vil økt grad av utveksling av personopplysninger og øvrig informasjon innenlands og over landegrensene medføre administrative og rettslige konsekvenser.

Visse antatte konsekvenser er ytterligere behandlet i Prop. 8 LS (2017–2018) kapittel 10.

Kommende gjennomføringsrettsakter vil atter aktualisere spørsmål om administrative og økonomiske konsekvenser. Det faktum at gjennomføringsrettsaktene bare i begrenset grad foreligger ennå, gjør det utpreget vanskelig å forutse mulige administrative og økonomiske konsekvenser av gjennomføringen av fartsskriverforordningen.