



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy – implementering av forordning (EU) 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv.

Trafikant og kjøretøy

Utekontroll

17. desember 2021

Vår ref.: 21/260555



## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	5
1.1	Kort om gjennomføring av forordninger .....	5
2	Bakgrunn.....	6
2.1	Nærmere om Mobilitetspakken.....	6
2.1.1	Forordning 2020/1054 om kjøre- og hviletid og fartsskriver .....	7
2.1.2	Kommisjonsdelegert forordning (EU) 2021/1228.....	12
2.1.3	Forordning 2020/1055 .....	13
3	Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.....	17
3.1	Kort beskrivelse av rettsområdet .....	17
3.2	Gjennomføring av endringene- Endring av tittel.....	19
3.3	Gjennomføring av rettsaktene .....	19
3.4	Nasjonale tilpasninger .....	20
3.4.1	Nye nasjonale unntak.....	20
3.4.2	Behov for nasjonal regulering av varebil over 2,5 tonn.....	22
3.5	Straff - endring som ikke følger av Mobilitetspakken .....	23
4	Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy.....	24
4.1	Kort beskrivelse av rettsområdet .....	24
4.2	Gjennomføring av forordning 2020/1055 .....	25
4.3	Løyveplikt for varebiler i internasjonal transport .....	25
4.4	Løyveplikt for varebiler i nasjonal transport.....	26
4.5	Krav for tildeling av løyve .....	27
4.5.1	Krav til vandel .....	27
4.5.2	Krav til økonomiske evne .....	28
4.5.3	Krav til faglig kompetanse og unntak fra eksamen.....	28
4.6	Kabotasje og kombinert transport .....	28
4.7	Overgangsbestemmelse.....	29
4.8	Forslag til endring som ikke følger av mobilitetspakken.....	29
4.8.1	Transportleder .....	29
4.8.2	Faglig kompetanse .....	30
4.8.3	Karantene.....	31
5	Forslaget .....	31
6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	31
6.1	Offentlige myndigheter.....	31

6.2	Private aktører .....	33
7	Høringsfrist.....	34

Høringsnotat – Forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy – implementering av forordning (EU) 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv.

## 1 Innledning

Dette høringsnotatet omhandler forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (kjøre- og hviletidsforskriften) og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Hovedformålet med de foreslåtte endringene er å gjennomføre Europaparlaments- og rådsforordningene (EU) 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv i norsk rett. Forordningene er en del av EUs Mobilitetspakke 1. Se nærmere omtale under punkt 2.

Rettsaktene er foreløpig ikke innlemmet i EØS-avtalen. Gjennomføring i norsk rett av enkelte bestemmelser i forordningene forutsetter endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), det vises særlig til endringene som berører fartsskriver. Dette høringsforslaget forutsetter at de relevante forordningene er innlemmet i EØS-avtalen etter at Stortingets samtykke er gitt og nødvendige lovendringer er vedtatt, jf. EØS-avtalen artikkel 103.

Det vises til høringsforslag til nødvendige endringer av vegtrafikkloven og yrkestransportlova som ble sendt på høring 9. juli 2021 med høringsfrist 8. oktober 2021. Det materielle innholdet i forordningene har en trinnvis ikrafttredelse. Se nærmere omtale under pkt. 3 og 4.

I tillegg til nødvendige tilpasninger som følger av de to nye forordningene, foreslås det også enkelte andre justeringer i de berørte forskriftene.

### 1.1 Kort om gjennomføring av forordninger

Rettsaktene som inngår i mobilitetspakken, er en del av det omfattende felleseuropeiske regelverket på vegtransportområdet. Forordninger er såkalt umiddelbart anvendelige i EU-landene og gjelder som overnasjonale lover i kraft av å være vedtatt av kompetent EU-organ, jf. art 288 i Traktat om den europeiske unions virkemåte. Medlemsstatene må likevel vedta nødvendige sanksjonsregler.

I og med at det i EU-verken kreves nasjonal implementering, eller i de fleste tilfeller heller ikke er gjennomført noen ytterligere nasjonal regulering på området, vil man kunne legge til

grunn at forordningene i sin helhet praktiseres etter gjeldende bestemmelser, samt at man tilstreber å fortolke og praktisere regelverket på en ensartet måte i hele EU.

EØS-avtalen innebærer ingen overføring av lovgivningsmyndighet og forordninger er derfor ikke umiddelbart anvendelige i Norge, men krever gjennomføring i nasjonal rett. Alle EØS-stater skal være en del av det samme indre marked, med like konkurransevilkår. Dette stiller strenge krav til nøyaktig og fullstendig gjennomføring av reglene.

Kjøre- og hviletidsregelverket er internasjonalt og i utgangspunktet likt i hele EØS-området. De gjeldende kjøre- og hviletidsforordningene som er inntatt i EØS-avtalen, er hjemlet i vegtrafikkloven §§ 13, 14, 19b, 20, 21, 32 og 36, og gjennomført i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Reglene om yrkes- og markedsadgang er også i utgangspunktet likt i hele EØS-området. Dette reguleres gjennom forordning (EF) 1071/2009 om adgang til yrket og forordning (EF) 1072/2009 om tilgang til det internasjonale markedet for godstransport på veg. Forordningene som er inntatt i EØS-avtalen, er hjemlet i yrkestransportlova §§ 3, 6, 9, 9a, 10, 21, 25, 26, 26a, 27, 29, 29a, 30, 31, 32, 32a, 33, 35 og 40b og gjennomført i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy

I det følgende vil først det nærmere innholdet i de nye EU-rettsaktene bli gjennomgått (pkt. 2). Deretter vil forslag til nasjonal gjennomføring av forordningene i forskrift om henholdsvis kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (pkt. 3) og yrkestransportforskriften (pkt.4) bli gjennomgått. Økonomiske og administrative konsekvenser blir vurdert i pkt. 6.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Nærmere om Mobilitetspakken

EU-kommisjonen la 31. mai 2017 frem forslag til endringer i en rekke felleseuropeiske rettsakter på vegtransportområdet, som første del av den såkalte Mobilitetspakken. Uttalte formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial rettferdig overgang til ren energi og digitalisering.

Norge har sammen med Østerrike, Danmark, Frankrike, Hellas, Tyskland, Italia, Luxemburg, Sveits og Sverige samarbeidet om en felles tilnærming til regelforslagene i forumet «Road Alliance». Alliansen har blant annet jobbet for å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafiksikkerhet, like konkurransevilkår og arbeidsvilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på vei.

Etter en omfattende behandling i Rådet og Europaparlamentet ble forordningene (EU) 2020/1054 om endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid og forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver, og forordning (EU) 2020/1055 om endringer i forordning (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet og forordning (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport, formelt vedtatt i EU 15. juli 2020. Det gjøres oppmerksom på at Europaparlaments- og rådsdirektiv 1057/2020 om særlige regler om utsending av sjåfører i veitransportsektoren og om håndheving ble vedtatt

samtidig. Direktivets artikkel 1 gir særregler (lex specialis) ift. direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet) og direktiv 2014/67/EU (håndhevingsdirektivet), for utsending av sjåførere innen veitransport. Direktivet art. 2 gjelder endringer i direktiv 2006/22 om kontroll av kjøre- og hviletid. Bakgrunnen for direktivendringene her er at Kommisjonen har avdekket til dels ulik håndheving og fortolkning av reglene om sjåførers arbeidstid i direktiv 2002/15 (gjennomført i norsk rett i forskrift 2006-05-22-553 om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport –FATS).

### 2.1.1 Forordning 2020/1054 om kjøre- og hviletid og fartsskriver

Forordningen ble formelt vedtatt i EU 15. juli 2020. Der ikke annet følger av de enkelte bestemmelsene trådte endringene i kraft i EU 20. august 2020. Krav om at sjåførene skal registrere kjøre- og hviletid og arbeidstid 56 dager tilbake i tid gjelder likevel fra 31. desember 2024.

Forordningen gjør endringer i gjeldende forordning 561/2006 om kjøre- og hviletidsregler innen veitransport, og i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriverne innen veitransport. Formålet med endringene er å bidra til å øke trafikksikkerheten, forbedre arbeidsvilkårene til sjåførene og harmonisere konkurransevilkårene. Videre skal endringene ta bedre hensyn til de særegne omstendighetene som gjør seg gjeldene i arbeidsforhold innen veitransport, og den teknologiske utviklingen på området. Endringene skal tydeliggjøre sentrale kjøre- og hviletidsregler og legge til rette for effektiv og lik håndheving i medlemslandene. Spesielt har reglene om hviletid, hvilefasiliteter og pauser i flerbemanning, samt regler om førerens mulighet til å vende hjem vært uklare og ført til forskjellige tolkninger og håndhevelsespraksis. Det vises for øvrig til forordningens fortale.

#### 2.1.1.1 Endringer i kjøre- og hviletidsreglene – forordning 561/2006

##### 2.1.1.1.1 Utvidet virkeområde – inkludering av varebiler

Forordning 2020/1054 utvider virkeområdet for kjøre- og hviletidsreglene og krav til fartsskriver til også å gjelde kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn som driver med internasjonal godstransport eller kabotasje, jf. art. 2 (1) (aa). Det innebærer at varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn som benyttes i kommersiell internasjonal transport, jf. art. 3 (ha), vil bli omfattet av kjøre- og hviletidsreglene i forordning 561/2006 og vil få krav om installert fartsskriver, jf. forordning 165/2014. Endringen trer i kraft 1. juli 2026. Det er forutsatt at slike lettere kjøretøy vil få en tilpasset fartsskriver, se 165/2014 artikkel 11 (1), jf. også forordning 2016/799. Endringen må også sees i sammenheng med endringene i forordning 1071/2009 og 1072/2009 om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn som driver internasjonal godstransport skal ha felleskapstillatelse, og dermed tilgang til kabotasje kjøring. Løyvekravet for transport med lettere kjøretøy trer i kraft i 2022, jf. avsnitt 4.3. En konsekvens av ulikt ikrafttredelsestidspunkt for løyvekrav og fartsskriver for slike lette varebiler, er at det i den aktuelle perioden åpnes for kabotasjevirksomhet uten kontrollmulighetene fartsskriveren gir.

Samtidig mangler det i dag god oversikt over og regulering av internasjonal varebiltransport. Det legges til grunn at endringen vil bidra til å ivareta trafikksikkerheten og å utjevne

konkurransforhold, da slike varebiler i økende grad synes å bli benyttet i kommersiell transport, i konkurranse med tungtransport.

#### 2.1.1.1.2 Unntak

Forordning 2020/1054 utvider enkelte unntaksbestemmelser i den gjeldende kjøre- og hviletidsforordningen, bl.a. art 1 nr. 2 bokstav a i 2020/1054 utvider unntaket for kjøretøy under 7,5 tonn for transport av materialer, utstyr mv som sjåføren bruker i eget arbeid- «håndverkerunntaket» i forordning 561/2006 art. 3 pkt. aa til også å gjelde levering av gods som er produsert på håndverksmessig måte, der transporten i seg selv ikke er betalt for, og hvor kjøringen foregår innenfor en radius av 100 km. Med gods som er produsert på håndverksmessig måte er det lagt til grunn at unntaket er ment å omfatte håndverkerens egenproduserte gods.

I henhold til art. 1 nr. 2 bokstav b gjøres det også unntak for kjøretøy mellom 2,5 tonn og 3,5 tonn som transporterer gods på ikke-kommersiell basis. Ikke-kommersiell transport defineres i art. 4 bokstav r i forordning 561/2006 som «enhver transport på veg annen enn mot leie, belønning eller egentransport, som det ikke mottas godtgjørelse for og som ikke genererer inntekt».

Videre blir muligheten til å gjøre unntak nasjonalt i 561/2006 art. 13 utvidet, jf. art 1 nr. 12 bokstav a, slik at det kan gjøres unntak i regioner som er isolert fra resten av territoriet og som ikke grenser til andre medlemsland. Videre gis det mulighet for å gjøre nasjonale unntak for kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner for et byggefirma og for sementbiler som transporterer ferdigblandet betong, jf. forordning 2020/1054 art 1 nr. 12 bokstav b.

#### 2.1.1.1.3 Informasjonsutveksling og administrative bestemmelser

I forordning 561/2006 art. 14 andre avsnitt er det åpnet opp for at man i hastetilfeller, under ekstraordinære omstendigheter kan gi midlertidige unntak på høyst 30 dager. Dette må umiddelbart meldes til kommisjonen, og for Norges del til ESA, jf. EØS-avtalen protokoll 1. Ved forordning 2020/1054 art. 1 nr. 13 så må slike midlertidige nasjonale unntak nå også begrunnes.

Det innføres også et krav om å informere kommisjonen, og for Norges del informere ESA, jf. EØS-avtalen protokoll 1, om hvordan man gjennom nasjonale regler har sikret sjåfører av kjøretøy, som referert til i art. 3 bokstav a i forordning 561/2006 (persontransport i rute under 50 km), tilstrekkelig vern med hensyn til tillatte kjøretider og obligatoriske pauser, jf. forordning 561/2006 art. 15, som endret ved forordning 2020/1054 art. 1 nr. 14.

Også mellom medlemslandene utvides plikten til gjensidig bistand i å legge til rette for lik anvendelse og håndheving av forordningen og direktiv 2006/22, til å gjelde uten unødig opphold, innenfor nærmere angitte frister, se forordning 2020/1054 art. 1 nr. 17. I forordning 561/2006 art. 22 (2) er det lagt til bokstav c som utvider informasjonsutvekslingen til også å omfatte «annen spesifikk informasjon» som kan ha betydning for etterlevelsen av reglene i forordningen, slik som for eksempel risikovurdering av transportforetakene.



Forordning 2020/1054 art. 1 nr. 18, gir Kommisjonen myndighet til å vedta implementeringsakter etter nærmere regler. Dette må sees i sammenheng med endringene i forordning 2020/1054 art. 1 nr. 20. Dette vil si at Kommisjonen i fremtiden vil kunne innføre implementeringsrettsakter om forståelse av bestemmelser, som vil ha en juridisk bindende funksjon, istedenfor «guidance notes» og «clarification notes» som har hatt en mer veiledende funksjon.

#### 2.1.1.1.4 Endringer i reglene for ukehvil og pauser ved flerbemanning

Etter gjeldende regelverk skal sjåføren ha en hvil på minst 45 sammenhengende timer etter seks døgn. I løpet av tre uker kan sjåføren på nærmere angitte vilkår ta inntil en redusert døgnhvile på 24 timer.

Forordning 2020/1054 art 1 nr. 6 utvider adgangen til å ta redusert ukehvil, slik at sjåfører i internasjonal transport kan ha inntil to reduserte ukehvil etter hverandre. Vilråene er at disse reduserte ukehvilene tas i et annet land enn det landet som arbeidsgiveren er etablert i, og som sjåføren har bosted i. En sjåfør som har hatt to reduserte ukehvil må ta igjen for hviletiden/kompensere for dette umiddelbart før tredje ukehvil, som må være normal, jf. endring i forordning 561/2006 art. 8 nr. 6. Formålet med denne endringen er å gi større fleksibilitet i organisering av arbeidet, samtidig som endringene i art. 8 nr. 8, som behandles nedenfor, skal sikre at sjåførene samtidig får muligheten til å returnere hjem for lengre hvileperioder.

Videre fastsetter den nye forordningen at sjåføren må ta normal ukehvil og enhver hvil over 45 timer som tas som kompensasjon for redusert hvil, på egnet innkvarteringssted, for arbeidsgivers regning, jf. endring i forordning 561/2006 art. 8 nr. 8. Endringen har som formål å forhindre at kjøretøyet blir benyttet som bolig over lengre tid, som igjen er ment å bedre sjåførens arbeidsvilkår og utjevne konkurranseforhold.

Forordning 1054/2020 art. 1 nr. 6 d) fastsetter også en ny forpliktelse for transportforetak: De skal *organisere arbeidet slik at sjåføren kan få tilbringe minst en normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode*. Oppfyllelse av denne plikten må kunne dokumenteres overfor kontrollmyndighetene. Formålet er også her å bedre arbeidsvilkår ved å ivareta sjåførenes rett til privatliv, og utjevne konkurranseforhold.

Selv om normal ukehvil og lengre hvil må tas på egnet innkvarteringssted, kan døgnhvile og redusert ukehvile fortsatt tas i kjøretøyet. For å sikre sjåførene enkel tilgang på opplysninger om sikre parkeringsområder med passende sikkerhetsnivå og fasiliteter skal Kommisjonen opprette en tilgjengelig oversikt over sikre parkeringsplasser, jf. forordning 2020/1054 art 1 nr. 7.

I kjøring med flerbemanning vil det også være tillatt å ta 45 minutters pause i kjøretøyet mens det kjøres av en annen sjåfør, jf. tilføyelse i forordning 2020/1054 art. 1 nr. 5. Flerbemanning defineres som «situasjoner der minst to førere befinner seg i kjøretøyet for å kjøre det i hver kjøreperiode mellom to på hverandre følgende døgnhvil», jf. art 4 bokstav o i forordning 561/2006.

#### 2.1.1.1.5 Utvidet adgang til å fravike tillatt kjøretid

Forordning 2020/1054 art 1 nr. 8 endrer forordning 561/2006 art 9 slik at ukehvile kan avbrytes av fergetransport. I dag er det kun slik adgang når det gjelder å avbryte normal døgnhvile.

Videre utvider forordning 2020/1054 i art 1 nr. 11 adgangen til å fravike kjøre- og hviletidsregler i akutte tilfeller, slik at fører kan avvike fra tillatt daglig og ukentlig kjøretid samt fristen for å gjennomføre døgnhvile, med en time, for å komme til arbeidsgivers driftssenter ("operational center") eller hjem for å ta ukehvile. Forutsetningen er at det foreligger et ekstraordinært tilfelle og at trafikksikkerheten ikke settes i fare. Videre kan fører utvide daglig eller ukentlig kjøretid med inntil to timer forutsatt at føreren tar 30 min pause før han starter på utvidelsen. Formålet med utvidelsen må være å få tatt en normal ukehvile. Avviket må dokumenteres på utskrift.

For øvrig gjøres i forordning 2020/1054 art 1 nr. 16 endringer i bestemmelsene om reaksjoner for overtredelser, jf. forordning 561/2006 art. 19; som i hovedsak er en oppdatering av henvisninger til nytt regelverk.

#### 2.1.1.1.6 Registrering av «annet arbeid»

Det gjøres også endringer i art. 6 nr. 5 i forordning 561/2006, i henhold til forordning 2020/1054 art. 1 nr. 4, hvor registreringsplikten av «annet arbeid» ikke bare omfatter tidsintervallet tilbake til «siste døgn- eller ukehvile», men utvides til 56 dager tilbake i tid i tråd med endringene i art. 36 i forordning 165/2014, som omtalt nærmere under pkt.

#### 2.1.1.2.3

#### 2.1.1.1.7 Transportforetakenes ansvar

Forordning 2020/1054 art. 1 nr. 10 presiserer at avlønningen av sjåførene ikke skal baseres på hvor raskt vedkommende kan levere varene. Dette kommer i tillegg til gjeldende regler i forordning 561/2006 art. 10 nr. 1 om at avlønningen ikke skal basere seg på kjørt distanse eller mengden av gods.

### *2.1.1.2 Endringer i forordning 165/2014 om fartsskriver*

#### 2.1.1.2.1 Utvidelse av formålet til fartsskriveren

Forordning (EU) 2020/1054 art 2 nr. 1 utvider formålet med fartsskriveren fra å være en kontrollinnretning for overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene mv, til også å omfatte reglene om arbeidstid, yrkes- og markedsadgang, herunder kabotasje og reglene for kombinerte transport, og utstasjonering av sjåførere. Det vises til at fartsskriveren gjennom endringene får nye funksjonaliteter som muliggjør kontroll av forhold utover kjøre- og hviletid. Posisjonstjenester, krav til registrering av grensepasseringer og lasting og lossing kan bidra til bedre kontroll av for eksempel kabotasje. Mer omfattende registreringskrav vil kunne bidra til mer effektiv kontroll av regelverksetterlevelsen i vegtransportsektoren.

### 2.1.1.2.2 Smart fartsskriver, smart fartsskriver versjon 2 og fjernavlesning av fartsskriver

Forordning 2020/1054 utvider kravene til registreringer i smart fartsskriver, jf. endringene i forordning (EU) 165/2014 artikkel 8, 9 og 10. Den nye smarte fartsskriveren (heretter omtalt som smart versjon 2/V2) skal registrere kjøretøyets posisjon, jf. art. 8. Endringen innebærer to nye krav til registrering av GPS-posisjon, henholdsvis ved grensepassering og ved lasting og lossing. I forbindelse med lagring av mere informasjon er det spesifisert, jf. forordning 2020/1054 art. 2 nr. 3 at fartsskriveren har nok minne til å kunne lagre all informasjon som kreves etter forordningen.

Alle nye biler registrert fra 15. juni 2019 som benyttes til transport underlagt kjøre- og hviletidsreglene, skal ha montert smart fartsskriver, jf. forordning 165/2014 art 10. Etter forordning 165/2014 var fristen for alle relevante kjøretøy til å ha installert smart fartsskriver 2034. Ved forordning 2020/1054 art 2 nr. 7 *fremskyndes fristen*, slik at nyregistrerte kjøretøy skal ha smart fartsskriver ny versjon 2 som beskrevet i art 11, fra to år etter ikrafttreden av detaljerte krav som blir fastsatt i kommisjonsdelegerte forordninger. Etter 165/2014 artikkel 11 kan Kommisjonen utarbeide nærmere spesifikasjoner for smart fartsskriver versjon 2, jf. også forordning 2016/799. Fristen for ferdigstilling av disse spesifikasjonene var 21. august 2021<sup>1</sup>. Frist for de detaljerte bestemmelsene om smart fartsskriver i varebiler er 21. februar 2022, jf. forordning 2020/1054 art 2 nr. 8 bokstav a.

Forordning 2020/1054 art. 2 nr. 10 tilføyer også at myndighetene i medlemslandene skal ha adgang til å kreve at en fører erstatter sitt sjåførkort dersom dette er nødvendig for å etterkomme de tekniske kravene.

Forordning 2020/1054 art 1 nr. 2 gjør endringer i forordning 165/2014 art 3. *Kjøretøy i internasjonal transport med analog eller digital fartsskriver må ha smart fartsskriver versjon 2 innen 31. desember 2024. Kjøretøy som allerede har installert smart fartsskriver, og som driver internasjonal transport, kan vente til fire år etter ikrafttreden (21. august 2025) med å gå over til smart versjon 2. Kravet til Smart versjon 2 vil gjelde for varebiler i internasjonal transport fra 1. juli 2026.* Merk at kravene gjelder kun for kjøretøy i internasjonal transport. Det er ikke vurdert som hensiktsmessig å innføre tilsvarende krav for kjøretøy i nasjonal transport. *Se nærmere redegjørelse under pkt. 3.4.2.*

Forordning 2020/1054 art 2 nr. 4 spesifiserer krav til databeskyttelse av personlige data som registreres i fartsskriveren. Disse skal kun brukes i tråd med formålet med registreringen og stiller krav til medlemsstatenes, kjøretøyeieres, transportforetaks og andre relevante aktørers beskyttelse av data.

---

<sup>1</sup> Forordning 2021/1228, som endrer forordning 2016/799, og som fastsetter spesifikasjonsendringene som hører til Generasjon 2 (Smart) fartsskriver, versjon 2 vil bli omtalt nærmere under pkt. 2.1.2.

Også kravet til når medlemslandene utstyrer sine kontrollmyndigheter med utstyr til å fjernavlese informasjon fra fartsskriveren fremskyndes fra 2034 til 2024 (tre år etter ikrafttredelse av nye krav til fartsskriveren.), jf. forordning 2020/1054 art 2 nr. 6 bokstav a.

Forordning 2020/1054 art 2 nr. 9 gir anvisning på at kontrollmyndigheter kan fjerne forsegling på fartsskriveren og erstatte dette med ny når kontrollen er gjennomført. Tidligere var dette noe kun fartsskriververksted kunne gjøre.

#### 2.1.1.2.3 Sjøførens registreringsplikt og kontrollperiode

Etter forordning 2020/1054 art 2 nr. 11 skal førerne i tillegg til pauser og hviler, registrere sykedager, ferier og hvil i forbindelse med ferge eller tog. Videre skal landsymbol ved arbeidshagens start og slutt samt ved grensepassering registreres, jf. endringer i forordning 165/2014 art 34. Sistnevnte som et ledd i utvidelsen av formålet der blant annet kontroll av kabotasje skal muliggjøres. Plikten til å registrere grensepasseringer i fartsskriveren trer i kraft 2. februar 2022, jf. 2020/1054 art. 2 nr. 11 d), jf. 165/2014 art. 34 (7).

Gjennom forordning 2020/1054 art 2 nr. 12 utvides antallet dager en sjåfør må kunne fremvise fartsskriverregistreringer for, fra 28 dager til 56 dager, jf. forordning 165/2014 art. 36, jf. forordning 2020/1054 art. 3. Det legges opp til at de utvidede registreringskravene, som pålegger sjåførene en ny administrativ byrde, skal skje automatisk ved bruk av smart fartsskriver versjon 2. Utvidelse av kontrollperioden er tenkt å sikre en mer effektiv håndheving.

#### 2.1.2 Kommisjonsdelegert forordning (EU) 2021/1228

Forordning (EU) 2021/1228 er en kommisjonsdelegert rettsakt, jf. forordning 165/2014 art. 11. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har deltatt i felleseuropeiske fora hvor rettsakten ble diskutert.

Forordning 2016/799 fastsetter de tekniske kravene til konstruksjon, testing, installasjon, bruk og reparasjon av fartsskriverer og tilhørende utstyr. Forordning 2021/1228 gjør endringer i spesifikasjonen til Generasjon 2 (Smart) fartsskriver, versjon 2, heretter forkortet Gen2Ver2. Disse endringene trer i kraft fra og med 21.08.2023. Det er planlagt at Gen2Ver2 fartsskriverer skal være installert i alle nyregistrerte kjøretøy fra og med 2024, og fra og med 2027 vil det kun være Gen2Ver2 fartsskriverer som er tillatt brukt i internasjonal transport.

De materielle endringene som følger av forordning 2021/1228, knytter seg til fartsskriverens generelle egenskaper og funksjoner. I det følgende gjengis noen av de viktigste endringene:

##### 2.1.2.1 ITS-grensesnitt

I forordning 2016/799 Vedlegg 1C pkt. 3.6.2, som endret ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 11 b), skal føreren kunne slå av og på samtykke til bruk av ITS-grensesnitt.

### *2.1.2.2 Lasting og lossing*

I forordning 2016/799 Vedlegg 1C i nytt punkt pkt. 4.5.3.2.21, som lagt til ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 26 c) xi), skal føreren under kalibreringen ha mulighet til å legge inn om det er gods- eller persontransport som kjøretøyet skal brukes til. Dette vil være aktuelt ved registrering av lasting og lossing. Videre skal fartsskriveren, når sjåføren har angitt lasting og lossing registrere posisjonen, dato, klokkeslett og sjåførkortnummer og generasjonsnummer på sjåførkort(ene), samt kilometerstand, jf. vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 14 h), som føyer til blant annet pkt. 3.12.17 under vedlegg 1C i forordning 2016/799.

### *2.1.2.3 Sjåførkortet*

I henhold til Forordning 2016/799 Vedlegg 1C pkt. ee), som endret ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 3 d), «ugyldig kort» skal fartsskriveren kontrollere om det er brukt et kort med høyere indeks (kort som er erstattet eller fornyet) og avvise det kortet med lavest indeks.

### *2.1.2.4 Grensepasseringer*

I forordning 2016/799 vedlegg 1C pkt. i nytt pkt. 3.12.19, som føyd til ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 14 h), skal EU-kommisjonen levere et kart som skal lagres i fartsskriveren. Dette kartet skal brukes når enhver grensepassering skal logges. Ved grensepasseringer skal sjåførkortet ha mulighet til å registrere posisjon ved passering, sjåførkortnummer og generasjonsnummer på kortet til sjåfør(ene), dato, klokkeslett, samt kjøretøyets kilometerstand, jf. forordning 2016/799 vedlegg 1C nytt pkt. 4.5.3.2.19, som lagt til ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 26 c) xi).

### *2.1.2.5 GNSS – mottaker*

For å unngå manipulasjon skal bevegelsesdata hentes fra minst en annen uavhengig kilde i tillegg til bevegessensoren på girkassen og GNSS-mottakeren. Motstrid mellom hastighetsdata skal registreres (Gjelder ikke dersom Tog/Ferge-funksjonen er valgt). I tillegg skal fartsøkning fra 0 til 40 km/t på under 1 sek registreres (Gjelder ikke dersom fartsskriveren er i kalibreringsmodus), jf. forordning 2016/799 vedlegg 1C pkt. 3.9, som endret ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 12.

Hendelsen uriktig GNSS-verdi (GNSS anomaly) logges dersom det oppdages et angrep på systemet eller at autoriseringen av navigasjonsmeldingen feiler, jf. forordning 2016/799 vedlegg 1C pkt. 3.9, som endret ved vedlegg i forordning 2021/1228 pkt. 12.

## **2.1.3 Forordning 2020/1055**

Forordning 2020/1055 gjennomfører endringer av forordningene (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet og (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport for å tilpasse dem til utviklingen i vegtransportsektoren. Formålet med forordningene er å ytterligere harmonisere reglene på rettsområdet og tilpasse reglene til utviklingen på vegtransportområdet. Forordning 2020/1055

gjennomfører også endringer i (EU) 1024/2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF ('IMI-forordningen'). EU 1024/2012 omtales ikke nedenfor.

Forordningen trer i kraft i EU 21. februar 2022.

### *2.1.3.1 Endringer i forordning 1071/2009 om yrkesadgang*

Forordning 1071/2009 regulerer yrkesadgang til vegtransportmarkedet. Forordningen angir felles regler for utstedelse av tillatelser (løyver) til å drive ervervsmessig gods- og persontransport. Forutsetninger for å bli tildelt en slik tillatelse er bl.a. krav til etablering, god vandel, krav til tilstrekkelig faglig kompetanse og krav til økonomisk evne.

#### 2.1.3.1.1 Utvidet virkeområde

Forordningens virkeområde utvides til også å omfatte kjøretøy mellom 2,5 og 3,5 tonn som kjører internasjonal godstransport mot vederlag (varebiler), jf. forordning 1071/2009 art. 1 pkt. 4, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 1. Det utvidede virkeområdet bør sees i sammenheng med at kommersiell, internasjonal transport med slike kjøretøy også får krav til etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene, og bruk av fartsskriver, jf. endringene i forordning 2020/1054 og 2020/1057. Begrunnelsen for å utvide virkeområdet er basert på at man har sett en utvidet bruk av kjøretøy mellom 2,5 tonn og 3,5 tonn i både nasjonal og internasjonal transport og at man derfor har ønsket å regulere yrkesadgangen til vegtransportmarkedet for denne gruppen kjøretøy.

Foretak som vil drive denne typen virksomhet må oppfylle kravene til tildeling av felleskapstillatelse (løyve), se pkt. 2.1.3.1.2. Ved å ha løyveplikt også for denne typen transport sikrer man at det er mulig å kontrollere transport utført med lettere kjøretøy, og dermed sikre bedre etterlevelse av lønns- og arbeidsvilkårene for denne bransjen.

Det er gitt en overgangsperiode på tre måneder fra forordningen trer i kraft, som fastsatt i forordning 1071/2009 art. 23, som endret ved forordning 2020/1055 art.1 pkt. 14. Dette innebærer at løyveplikten for varebiler gjelder fra 21. mai 2022.

#### 2.1.3.1.2 Endringer i løyvekravene for gods- og persontransport

Forutsetninger for å bli tildelt en tillatelse til å drive ervervsmessig gods- og persontransport er bl.a. krav til etablering, god vandel, krav til tilstrekkelig faglig kompetanse og krav til økonomisk evne.

Krav til etablering styrkes ved at det stilles mer spesifikke krav til virksomheten og dokumentasjon i forordning 1071/2009 art. 5, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 3. Transportforetaket må blant annet ha eiendeler og ansatte i medlemsstaten de er etablert i. Kravene skjerpes for å gjøre etableringen av såkalte «postkasse-selskaper» vanskeligere. Dette er selskaper som har hoveddelen av sin aktivitet i andre stater enn der de er etablert. Det stilles også krav til at foretaket registreres i medlemslandene i henhold til nasjonal rett og at foretaket er skattepliktig når dette er påkrevd i nasjonal rett. En annen viktig endring er kravet til at foretaket plikter å planlegge sine kjøretøyers aktivitet på en slik

måte at kjøretøyene som brukes i internasjonal transport skal returnere til driftssenteret i etableringsstaten senest 8 uker etter at kjøretøyet forlot denne. Denne endringen må ses i sammenheng med foretakenes plikt til å planlegge kjøring slik at sjåførene kan reise hjem for en normal ukehvil i løpet av en fireukers–periode, jf. forordning 561/2006 art. 8a.

Krav til vandel fremgår av forordning 1071/2009 art. 6. Forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 4 utvider både kretsen av personer som må ha god vandel til også å gjelde daglig leder. Listen, over hvilke overtredelser som kan føre til tap av god vandel utvides også slik at den omfatter, overtredelser av skattelovgivningen, brudd på reglene om utsending av arbeidstakere, brudd på kontraktsregler og brudd på kabotasje-regler. Tap av vandel vil kunne medføre tilbakekall av løyvet til å drive transportvirksomhet. Der en transportleder har mistet sin vandel kan ikke denne rehabiliteres før det har gått minst ett år. Dette fremgår av forordning 1071/2009 art. 14, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 11.

Krav til økonomisk evne fremgår av forordning 1071/2009 art. 7. Forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 5 stiller noe lempeligere krav til økonomisk evne for transportører som kun driver transport med kjøretøy under 3,5 tonn. Her settes garantisummen til 1800 euro for det første kjøretøyet, deretter 900 euro per kjøretøy. Det er ingen endringer her for tunge kjøretøy, men for foretak med en blandet bilpark må garanti for første kjøretøy tilsvare 9000 euro og deretter hhv 5000 eller 900 euro per kjøretøy, avhengig av størrelse.

Medlemslandene kan kreve at foretaket, transportleder eller andre relevante personer ikke har utestående ikke–personlig gjeld, er konkurs eller under avvikling. Videre fremgår det at foretak uten bankgaranti kan dokumentere sin økonomi på annen måte.

Artikkel 3(2) fjernes i henhold til forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 2. Dette medfører at medlemsstatenes mulighet til å innføre ytterligere krav til virksomhetene nasjonalt, innsnevres. Det vil imidlertid være mulig å stille nasjonale krav til at foretaket, i henhold til foretakets størrelse, skal ha kvalifisert administrativt personale og en operasjonell infrastruktur, som for eksempel et kontor. Dette framgår av forordning 1071/2009 art. 5 pkt. 2, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 3.

Krav til faglig kompetanse framgår av forordning 1071/2009 art. 8. Forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 6 åpner opp for at medlemslandene kan stille krav til at personkretsen nevnt i forordning 1071/2009 art. 8 pkt. 1 må gjennomføre opplæring med 3–års intervall i fagene som er nærmere beskrevet i vedlegg 1 i forordning 1071/2009. For førere som utelukkende benytter kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3,5 tonn gjøres det unntak fra kompetansekravet dersom de har 10 års erfaring fra slik virksomhet, jf. forordning 1071/2009 art. 9, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 7.

Hjemmel til å kontrollere foretaket er nedfelt i forordning 1071/2009 art. 12. Forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 9 endrer denne bestemmelsen ved at det kan gjennomføres, der det er nødvendig, fysiske foretakskontroller i foretakets lokaler.

### 2.1.3.1.3 Informasjonsutveksling og administrative bestemmelser

I henhold til forordning 2020/1055 art. 1 pkt.6 endres forordning 1071/2009 art.8 pkt. 9, slik at Kommisjonen får vedtakelsesmyndighet til å vedta delegerte rettsakter i overenstemmelse med art. 24.

Det er tilføyd en utvidelse i forordning 1071/2009 art 16, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 12, av hva som skal legges inn i de nasjonale elektroniske registrene. Dette omfatter kjennemerke på kjøretøy, antall ansatte i foretaket og foretakets risikoprofil. Disse opplysningene skal være tilgjengelig for kontrollmyndighetene i forbindelse med kontroll langs veg. Opplysningene skal kunne utleveres til andre medlemsland, når dette etterspørres, innen 5 virkedager.

Det legges også generelt opp til mer effektivt og tettere samarbeid mellom medlemsstatene med endringene i forordning 1071/2009 art. 18, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 13. Statene pålegges å utveksle informasjon om domfellelser og sanksjoner for nærmere angitte overtredelser som kan medføre tap av god vandel. Videre plikter medlemsstatene å svare og gjennomføre undersøkelser innen 30 dager når andre medlemsstater ber om informasjon og begrunner forespørselen. Det stilles krav til bruk av the European registers of Road Transport Undertakings (ERRU) og the International Market Information System (IMI) ved slik informasjonsutveksling.

I tillegg pålegges medlemsstatene mer rapportering, både på antall overtredelser og på samarbeid med andre medlemsstater i henhold til endringene i forordning 1071/2009 art. 26, som endret ved forordning 2020/1055 art. 1 pkt. 18. Medlemsstatene må også rapportere om de transportvirksomhetene som operer nasjonalt med kjøretøy under 3,5 tonn.

### *2.1.3.2 Endringer i forordning 1072/2009 om markedsadgang*

Forordning 1072/2009 regulerer adgang til det internasjonale markedet for godstransport. Tilsvarende endringen i 1071/2009 endres virkeområde til også her å gjelde godstransport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjon mellom 2,5 til 3,5 tonn, jf. forordning 1072/2009 art. 1 pkt. 5, som endret ved forordning 1072/2009 art. 2 pkt. 1. For denne gruppen gis fellesskapstillatelsen en spesiell merknad.

#### 2.1.3.2.1 Kabotasje

Ordningen der en utenlandsk transportør kan utføre innenlands transport i en annen stat etter lossing av en internasjonal transport videreføres. Innenfor syv dager kan det kjøres tre kabotasjeoppdrag, men i henhold til endringene i forordning 1072/2009 art. 8, som endret ved forordning 2020/1055 art. 2 pkt. 4, så må kjøretøyet, etter disse kabotasjeoppdragene, ut av landet i minst fire dager (cooling-off –periode) før det igjen kan kjøres kabotasje i den samme staten. Dokumentasjon på etterlevelse skal fremlegges ved kontroll langs veg, og kan være elektronisk. Hensikten bak innføringen av en cooling-off periode er at man ønsker å forhindre systematisk kabotasje.



Forordning 1072/2009 art. 10 pkt. 7, som endret ved forordning 2020/1055 art.2 pkt. 5 gir medlemsstatene videre mulighet for å anvende kabotasjereglene for vegetappen av kombinert transporter, jf. vilkårene i direktiv 92/106/EF. Se nærmere omtale under punkt 4.6

#### 2.1.3.2.2 Kontroller og administrative bestemmelser

Medlemsstatene skal ha en helhetlig kontrollstrategi basert på risikoklassifisering i henhold til direktiv 2006/22 art.9 pkt. 1, jf. forordning 1072/2009 art. 10a, som endret ved forordning 2020/1055 art. 2 pkt. 6, Kontroll av kabotasje skal innlemmes der dette er relevant. Minst to ganger per år skal det gjennomføres samordnede kontroller med andre medlemsland, jf. også krav om samordnede kontroller på kjøre- og hviletid.

I henhold til forordning 1072/2009 art. 17, som endret ved forordning 2020/1055 art. 2 pkt. 9, så skal medlemsstatene rapportere om antall tillatelser, sertifiserte kopier og førerkort som er utstedt foregående kalenderår. Også antallet kabotasjekontroller skal rapporteres. Dette inkluderer etter hvert også kabotasje med varebil.

Prosedyren for vedtagelse av delegerte gjennomføringsrettsakter, som Kommisjonen må følge, er nedfelt i forordning 1072/2009 art. 14b, som tilføyd ved forordning 2020/1055 art. 2 pkt. 7.

#### 2.1.3.2.3 Ansvar for oppdragsgiver

I henhold til forordning 1072/2009 art. 14a, som lagt til ved forordning 2020/1055 art. 2 pkt. 7, så skal medlemslandene fastsette regler om sanksjoner overfor avsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter for manglende overholdelse av reglene i kapittel II og III om internasjonal transport og kabotasje, for de tilfeller at de hadde, eller burde hatt, kunnskap om dette. Statens vegvesen sendte på høring våren 2021 forslag til endringer av yrkestransportloven § 40 a og forslag til ny forskrift om gebyr for overtredelser av yrkestransportlovgivningen<sup>2</sup>. Sanksjoner som retter seg mot oppdragsgivere var ikke omfattet av forslagene i høringen, men Statens vegvesen anser det som mest hensiktsmessig at en slik type sanksjon hjemles i den foreslåtte forskriften. Dette forutsetter at lovendringsforslaget til yrkestransportlova § 40 a godkjennes, da denne vil tjene som rettsgrunnlag for forslaget til gebyrforskriften.

## 3 Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS

### 3.1 Kort beskrivelse av rettsområdet

Kjøre- og hviletidsregelverket er internasjonalt og i utgangspunktet likt i hele EØS-området. Forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport EØS § 1 gjennomfører

---

<sup>2</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/forslag-til-endringer-i-yrkestransportloven-og-ny-forskrift-om-gebyr-for-overtredelser-av-yrkestransportloven/>

kjøre- og hviletidsforordningene i norsk rett ved henvisningsmetoden. Forskriften er hjemlet i vegtrafikkloven §§ 13, 14, 19b, 20, 21, 32 og 36.

Reglene følger av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport mv. (kjøre- og hviletidsforordningen) og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 om fartsskriver mv, med tilhørende kommisjonsdelegerte rettsakter.

Kjøre- og hviletidsforordning 561/2006 gjelder – med visse unntak – for godstransport med lastebil og persontransport med buss og inneholder hovedsakelig regler om hvor lenge en fører maksimalt kan kjøre og om pauser og hvile. Daglig tillatt kjøretid er 9 timer, denne kan utvides til 10 timer to ganger i uken. Etter 4 timer og 30 minutters kjøring må føreren ta en pause på minst 45 minutter, som kan deles opp i to pauser på henholdsvis minst 15 og minst 30 minutter. Videre skal føreren ha en døgnhvile på normalt 11 timer og en ukehvil på normalt 45 timer. Disse hvilene kan etter nærmere regler reduseres til hhv. 9 timer og 24 timer. Det er ikke lagt opp til noen ytterligere toleransegrenser i kontrollpraksisen utover de som er angitt i regelverket.

Statens vegvesen og politiet er kontrollmyndighet, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 10. Kontrollen kan finne sted langs veg, jf. § 11 eller i foretak, jf. § 12.

Bestemmelsene i kjøre- og hviletidsforordningen suppleres av bestemmelsene i Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om bruk av fartsskrivere innen veitransport mv. (fartsskriverforordningen). Forordningen er gjennomført i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport EØS § 1 og forskrift 26. september 2018 nr. 1467 om fartsskriververksteder, med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 fjerde ledd, § 14, § 19b, § 20, § 21 annet ledd, § 32, § 36 og § 43a, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704.

Formålet med fartsskriveren er i hovedsak å registrere førerens kjøre- og hviletider slik at det er mulig å kontrollere hvorvidt bestemmelsene i kjøre- og hviletidsforordningen er overholdt.

Fartsskriverforordningen regulerer krav til konstruksjon, installering, bruk, kalibrering, testing og kontroll av fartsskrivere i kjøretøy som er omfattet av kjøre- og hviletidsforordningen. Videre inneholder forordningen bestemmelser om bruken av fartsskriveren, diagramskiver og fartsskriverkort og stiller en rekke krav til føreren vedrørende betjening av fartsskriveren, bruk av diagramskiver og sjåførkort, herunder bestemmelser om utfylling av diagramskivene med opplysninger om blant annet førerens navn, tidspunkt og sted for begynnelse og avslutning for bruken av diagramskiven, kilometertellerens stand mv.

Fartsskriverforordningen tar høyde for analog og digital fartsskriver. Den analoge fartsskriveren, som har vært i bruk siden sekstitallet, og fortsatt benyttes i noen eldre kjøretøyer, går ut på at førerens kjøre- og hviletid registreres på en diagramskive (et rundt papirark) som kontrolleres manuelt. I den digitale fartsskriveren, som ble innført i 2006, skjer registreringen dels i selve fartsskriveren, dels på et sjåførkort. Denne fartsskriveren kan videre måle og lagre opplysninger om kjøretøyets hastighet, tilbakelagt avstand, angi tid

og overvåke førerens aktiviteter, samt gi mulighet for manuelle registreringer fra fører. Opplysninger og data skal lagres både i fartsskriver og i det tilhørende sjåførkortet.

Ved forordning (EU) 165/2014, som er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett, jf. prop 8 LS (2017–2018) ble en ny versjon av digitale fartsskriver, smart fartsskriver, introdusert. Alle kjøretøy som er førstegangsregistrert etter 15. juni 2019 skal ha installert smart fartsskriver. Ved forordning (EU) 2020/1054 introduseres smart fartsskriver versjon 2, som bla skal registrere kjøretøyets GPS-posisjon ved grensepassering og ved lasting og lossing. Det blir også lagt opp til raskere innfasing av slik moderne fartsskriver enn hva det ble lagt opp til i forordning (EU) 165/2014. Medlemsstatenes kontrollmyndigheter skal ha utstyr til å fjernavlese de nye fartsskriverne innen tre år etter ikrafttreden av spesifikasjonene til smart fartsskriver versjon 2.

### 3.2 Gjennomføring av endringene– Endring av tittel

Dagens tittel *Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS* er fra forskriftens opprinnelige ikrafttredelse 01.08.2007.

På bakgrunn av at formålet med fartsskriveren utvides til også å gjelde overholdelse av andre regler enn kjøre- og hviletid, vurderes det dit hen at det er riktig å synliggjøre denne delingen mellom kjøre- og hviletidsreglene og fartsskriver også i forskriftens tittel.

Det vises i den sammenheng til følgende avsnitt fra Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven for gjennomføring av Mobilitetspakken<sup>3</sup>. «*Vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd har siden lovens ikrafttredelse brukt betegnelsen apparat for registrering av kjøre- og hviletid for å beskrive det som i dag omtales som fartsskriver. Fartsskriveren registrerer i dag mer enn bare kjøre- og hviletid og alle forhold som registreres er det nå foreslått at skal fremgå av bestemmelsen. Videre er «apparat for registrering av kjøre- og hviletid» foreslått erstattet av «fartsskriver». Det bes særskilt om høringsinstansenes tilbakemelding på om dette er tilstrekkelig dekkende.»*

Statens vegvesen foreslår derfor følgende nye tittel: «*Forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS.*»

### 3.3 Gjennomføring av rettsaktene

Kjøre- og hviletidsforskriften gjennomfører de relevante forordningene om kjøre- og hviletid, fartsskriver mv ved inkorporasjon, jf. § 1, med hjemmel i vegtrafikkloven § 10, § 13 fjerde og femte ledd, § 14, § 19 a, § 20, § 21 annet ledd, § 32 og § 36.

---

<sup>3</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/horing---gjennomforing-av-mobilitetspakken/>

EU-rettsaktene på feltet er viktige å kjenne til, da både de sentrale hovedreglene og de langt fleste detaljreglene fremgår av dem. Overtredelse er straffbart, jf, forskriften § 14.

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 viser denne lovgivningsteknikken i praksis. Rettsaktene må leses i sammenheng.

Ved gjennomføringen av forordning (EU) 165/2014 i norsk rett i 2018 ble det gjort store strukturelle endringer i kjøre- og hviletidsforskriften § 1. Det hitsettes følgende fra høringen i 2018 s. 12<sup>4</sup>:

*«Forslagets § 1 første ledd er betydelig forkortet (...) Med tanke på at mange ikke-jurister har behov for å orientere seg i regelverket, (...) Paragrafens formelle funksjon som implementerende tekst vil etter Vegdirektoratets syn ivaretas fullt ut også med den foreslåtte språklige utformingen. (...)»*

Endringen i 2018 var etter Statens vegvesens oppfatning god når det kommer til å tydeliggjøre forordningene og gi strukturell oppbygning av rettsområdet. Likevel har Statens vegvesen kommet til at det for å sikre utvetydig implementering, bør foreslås endringer.

Statens vegvesen foreslår derfor å benytte den tradisjonelle måten å gjennomføre rettsaktene på der det vises til EØS-avtalens vedlegg, de relevante nummer og med henvisning til alle gjennomførte rettsakter i bestemmelsen, samtidig beholdes de etterfølgende leddene av pedagogiske hensyn slik at brukerne på en enkel måte kan finne frem til relevant internasjonalt regelverk.

## 3.4 Nasjonale tilpasninger

### 3.4.1 Nye nasjonale unntak

Gjeldende kjøre- og hviletidsforordning 561/2006 artikkel 13 nr. 1 åpner for at det kan gjøres enkelte unntak fra kjøre- og hviletidsreglene for innenlands transport. Norge har gjennom kjøre- og hviletidsforskriften § 2 første ledd gjort gjeldende de valgfrie unntakene i art. 13 nr. 1 bokstav a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, l, n og p.

Ved forordning 2020/1054 blir det gjeldende unntaket i artikkel 13 nr. 1 bokstav (e) endret slik at det ikke bare gjelder øyer, men også isolerte regioner fra resten av territoriet. Det

---

<sup>4</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/endringer-i-kjore-og-hviletidsforskriften-og-forslag-til-ny-forskrift-om-fartsskriververksteder/>

kreves imidlertid at de aktuelle områdene ikke grenser til et annet medlemsland. Denne endringen vurderes ikke å ha betydning for Norge.

Videre blir det åpnet for å innføre to nye nasjonale unntak i 561/2006:

- Ny art 13 (1) (r) gjelder biler som frakter ferdigblandet betong.
- Ny art 13 (1) (q) gjelder kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner for et byggefirma innenfor en radius på 100 km fra der foretaket er etablert. Det forutsettes at kjøringen ikke er sjåførens hovedbeskjeftigelse.

Når det gjelder unntak for fartsskriver i kjøretøy som transporterer *fersk betong*, er presumptivt begrunnelsen tidsfølsomhet for det ferske betongproduktet og at betongen må frem til bestemmelsesstedet innenfor relativt kort tid. Som hovedregel har slik betong en herdetid på 1–2 timer fra produksjon til den må plasseres i konstruksjonen på byggeplassen. Betongens herdetid er likevel avhengig av betongens sammensetning, det formålet den er tenkt brukt til og temperatur i betongen. Lenger herdetid kan også planlegges ut fra betongfabrikken ved å bruke spesielle tilsetningsstoffer, men dette er avhengig av forutsigbare forhold i trafikken og på byggeplassen. Ved levering av betong kan det skje mange uforutsatte hendelser som fører mangler kontroll over og som kan gjøre det vanskelig å følge regelverket.

Det er viktig å presisere at et unntak kun vil gjelde biler som brukes til å transportere ferdigblandet betong og ikke biler som transporterer sement ut til blandestasjonene. Heller ikke ferdigstøpte betongelementer er omfattet av unntaket. Bransjen har opplyst at det kan dreie seg om ca. 1000 biler som driver slik transport i Norge i dag.

Når det gjelder unntak q så vil det være kortere flytting av anleggsmaskiner som utføres av maskinføreren. Dette unntaket kan sammenlignes med det såkalte håndverkerunntaket i art. 3 bokstav aa. Unntaket vil gjelde for kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner for et byggefirma innenfor en radius på 100 km fra der foretaket er etablert. Det forutsettes at kjøringen ikke er sjåførens hovedbeskjeftigelse. Alle vilkår må være oppfylt for at unntaket skal kunne påberopes.

Ved kjøring som er unntatt kjøre- og hviletidsreglene settes fartsskriveren i «OUT». Det er ikke krav til dokumentasjon i forbindelse med kjøring i «OUT» og tilfeller som omfattes av et slikt unntak, som foreslått her; transport av anleggsmaskiner vil være vanskelig å kontrollere. Særlig vil slik kontroll være vanskelig i en etterfølgende foretaks kontroll. Det er vanskelig å praktisere kontroll på hva som er hovedbeskjeftigelse. En visuell kontroll og samtale med fører på kontrolltidspunktet er ofte eneste mulighet til å fastslå om et slikt unntak kommer til anvendelse eller ikke. Ved kontroll av foregående dager i kontrollperioden (per nå 28 dager) eller ved foretaks kontroll må kontrollen baseres på førers eller foretakets forklaring. Statens vegvesen har negativ erfaring med dette når det gjelder unntak i artikkel 3 bokstav aa, men har kommet til at utfordringer med kontroll ikke alene er tilstrekkelig til å la være å innføre nasjonale unntak.

Foreløpig er det kun Danmark, Spania og Slovakia som har innført de nye unntakene og meldt dette inn til EU. Danmark opplyser at de har en lang tradisjon med å innføre alle unntak som det gis anledning til å innføre nasjonalt. Sverige begrunner sin manglende innføring i hensynet til trafikksikkerhet: *”Mot bakgrund av att det är viktigt för trafiksäkerheten att förarnavid nämnda transporter utförs av utvilade förare som regelbundet tar rasterbedöms det inte finnas tillräckliga skäl för att föreslå att undantagen införs i Sverige.”*

Statens vegvesen påpeker 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 kan det være betenkelig å utvide unntakene fra kjøre- og hviletidsreglene, da begge unntakene gjelder tungtransport med stort skadepotensiale. Samtidig er dette et generelt motargument mot å gi unntak, og gjør seg gjeldende også i forhold til andre nasjonale unntak som alt er innført. (For eksempel kjøretøyer som brukes eller leies til landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport i egen næringsvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km, art 13 nr. 1 litra b, kjøretøyer som brukes til henting av melk fra gårder og tilbakelevering av melkespann eller melkeprodukter som skal brukes som fôr, jf. art 13 nr. 1 litra l, mv)

*Statens vegvesen forslår derfor likevel, etter en helhetsvurdering, å innføre de to nye nasjonale unntakene det åpnes for i forordningen, men ber særlig om høringsinstansenes syn på behovet for disse nye nasjonale unntakene.*

### 3.4.2 Behov for nasjonal regulering av varebil over 2,5 tonn

Det er vurdert om det bør innføres kjøre- og hviletidsregler og krav til fartsskriver for varebiler over 2,5 tonn nasjonalt. Uavhengig av nasjonalt handlingsrom, vil et slikt nasjonalt krav kunne by på praktiske utfordringer ved at en betydelig andel varebiltransport sannsynligvis foregår over korte distanser, med mange stopp. Det vises til at rutebuss er unntatt fra reglene på noe tilsvarende grunnlag.

Gode arbeidsvilkår for sjåførere og et seriøst arbeidsmarked er av stor betydning også for biler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Kravet om fartsskriver for biler over 2,5 tonn i internasjonal transport trer i kraft 1. juli 2026 og i perioden frem til dette må det utredes nærmere hvilke konsekvenser et nasjonalt krav vil medføre. Som eksempler kan det nevnes at kontrollmengden for Statens vegvesen vil øke både langs veg og i foretak, fartsskriververkstedene vil få en økt oppdragsmengde og for sjåførere og bedrifter i varebilsegmentet vil det bli store økonomiske og administrative konsekvenser som følge av krav om fartsskriver.

Statens vegvesen har ikke vurdert det som aktuelt å innføre nasjonalt krav til fartsskriver før et internasjonalt krav trer i kraft 1. juli 2026. Begrunnelsen for dette er, som nevnt over, behov for ytterligere utredninger, men et annet vesentlig punkt er at det p.t. ikke finnes fartsskriverer fullt ut egnet for formålet. I forbindelse med Kommisjonens arbeid med

spesifikasjoner til smart fartsskriver v2 er nettopp fartsskriver spesielt utviklet for varebil en del av arbeidet. For øvrig har vurderingene som SVV har gjort i forbindelse med nasjonalt krav til løyve for varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn overføringsverdi.

Statens vegvesen har kommet til at det ikke bør foreslås å innføre krav til kjøre- og hviletid og fartsskriver for nasjonal varebiltransport nå, men at dette må utredes nærmere. Det vises til at det heller ikke foreslås å innføre slik nasjonal regulering av løyve, se punkt 4.4.

*Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.*

### 3.5 Straff – endring som ikke følger av Mobilitetspakken

Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS § 14 gir hjemmel til at overtredelser «av denne forskriften» kan straffes etter vegtrafikkloven § 31. Formuleringen «denne forskrift» er ikke ment å begrense seg til kun overtredelser av forskriften om kjøre- og hviletid, og har heller ikke vært praktisert slik. Henvisningen til overtredelser av «denne forskrift» omfatter også helt klart overtredelser av forordningene henvist til i § 1. Dette fremkommer av forskriftens § 10, som henviser til hvilke bestemmelser Statens vegvesen og politiet har kontrollmyndighet over.

For å tydeliggjøre at virkeområdet for § 14, i likhet med § 10, omfatter rettsaktene henvist til i § 1 foreslår Statens vegvesen å endre ordlyden i § 14 slik at den samsvarer med ordlyden i § 10.

I høringsnotatet om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven av 09.07.2021, ble det vurdert at man ønsket å tydeliggjøre hvem som er ansvarssubjektet etter forordning 165/2014. Statens vegvesen forslår derfor en presisering i § 14 for å tydeliggjøre ansvarssubjektet. At det er hjemmel i norsk rett for å ilegge straff til den som overtrer forordning 165/2014, enten det i det konkrete tilfelle er sjåføren som har overtrådt eller det er foretaket, er lagt til grunn i både Statens vegvesen sin praksis og rettspraksis for øvrig, jf. blant annet: LG-2015-79426, TBERG-2014-174537 og TOSLO-2013-17876. Statens vegvesen foreslår å endre ordlyden i § 14 til at «den som overtrer denne forskrift og rettsaktene nevnt i § 1 kan straffes [...]». Endringen innebærer ingen fortolkning av de konkrete bestemmelsene i forordning 165/2014. Det vil fortsatt være de konkrete bestemmelsene i forordningene som fastslår hvem som er ansvarssubjektet for de ulike overtredelsene. Eventuelle uklarheter her må eventuelt avgjøres av EU-domstolen/EFTA-domstolen.

Endringene i § 14 i Forskrift om kjøre- og hviletid i EØS som foreslått er kun språklige justering, og innebærer ingen materielle endringer.

## 4 Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy

### 4.1 Kort beskrivelse av rettsområdet

Yrkestransportlova regulerer ervervsmessig transport med motorvogn og fartøy i Norge gjennom en løyveordning. Bestemmelser om vilkår, kontroll og sanksjoner gitt i loven er nærmere regulert i yrkestransportforskriften.

Forordning 2020/1055 i mobilitetspakken omhandler bl.a. endringer i forordning 1071/2009 og 1072/2009. Forordning 1071/2009 gjelder som norsk forskrift etter yrkestransportforskriften § 1a. Forordning 1072/2009 gjelder som norsk forskrift etter yrkestransportforskriften § 53.

Forordning 1071/2009 regulerer yrkesadgangen til vegtransportmarkedet. Forordningen gjelder som norsk forskrift, men noen av vilkårene som fremgår i den er også gitt i egne bestemmelser i yrkestransportforskriften.

De generelle vilkårene for å søke om og være innehaver av et løyve finner man i yrkestransportforskriften kapittel 1 (Fellesbestemmelser), § 4:

*«...Dersom ikke særlige grunner taler mot det kan løyve tildeles søker som:*

- a) driver en fast og varig virksomhet i Norge,*
- b) har god vandel,*
- c) har tilfredsstillende økonomisk evne, og*
- d) har tilstrekkelig faglig kompetanse.»*

Kravene til etablering, god vandel, økonomisk evne og faglig kompetanse er nærmere beskrevet i 1071/2009 artiklene 5, 6, 7, 8 og 21, jf. yrkestransportforskriften §§ 5a, 6, 7 og 8.

Kravet til fast og varig virksomhet i Norge skal forhindre postkasseselskaper, og forplikter virksomheten til å råde over et forretningslokale hvor bl.a. virksomhetens kjernedokumenter oppbevares. For å oppfylle kravet om god vandel må det vedlegges gyldig politiattest sammen med søknaden om løyve. Kravet til økonomisk evne innebærer at søkeren må kunne fremvise en garantierklæring fra bank eller forsikringsselskap på en verdi tilsvarende 9000 euro. For løyver ut over dette er kravet 5000 euro. Ved vurderingen av økonomi skal myndighetene også ta eventuelt utestående gebyr-, avgift- eller skatterestanser med i beregningen. Virksomheten kan heller ikke være under konkursbehandling. Søkeren må også være faglig kvalifisert for å kunne motta løyve. Søkeren må dermed enten ha bestått løyveeksamen hos Statens vegvesen eller kunne legge frem vitnemål fra en av Samferdselsdepartementets godkjente teoretiske opplæringer. Alternativt kan man ha ledet et transportforetak sammenhengende i en periode på 10 år før 4. desember 2009.



Yrkestransportforskriften kapittel 1 (Fellesbestemmelser) inneholder også administrative bestemmelser om løyve. Forskriften forplikter innehaveren av et løyve til å informere om endringer som har relevans for løyvemyndigheten. Det skal informeres om skifte av transportleder eller daglig leder, myndighetene skal orienteres ved dødsfall eller konkurs og adresseforandring må meldes inn. Videre regulerer forskriftens § 16 tilbakekall av løyve ved overtredelser. Ved en tilbakekalling kan det også fastsettes en karantenetid etter forskriftens § 18. Et løyve kan ikke overføres uten samtykke fra løyvemyndigheten, det samme gjelder driften av virksomheten, jf. forskriften § 20.

Dispensjonsmyndighet ligger hos Samferdselsdepartementet, jf. forskriften § 23.

Kapittel 2 i forskriften regulerer persontransport i rute med motorvogn eller fartøy, og regulering av drosjeløyver finner man i kapittel 3. Kapitlene er ikke av relevans for denne høringen.

Kapittel 4 regulerer internasjonal person- og godstransport, herunder kabotasje.

## 4.2 Gjennomføring av forordning 2020/1055

Yrkestransportforskriften § 1a gjennomfører forordning 1071/2009 i norsk rett, mens § 53 gjennomfører forordning 1072/2009. Disse bestemmelsen må endres for å gjennomføre endringene som framgår av forordning 2020/1055.

## 4.3 Løyveplikt for varebiler i internasjonal transport

Som en følge av endringene i forordning 1071/2009 og 1072/2009 vil fra 21. mai 2022 også internasjonal godstransport med kjøretøy eller kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2,5 – 3,5 tonn være omfattet av regelverket.

Endringene medfører løyveplikt for kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2,5 – 3,5 tonn (varebiler) som driver internasjonal transport. Foretak som vil drive denne typen virksomhet må oppfylle kravene til etablering (ytrl. § 5a), god vandel (ytrl. § 6), økonomisk evne (ytrl. § 7) og faglig kompetanse (ytrl. § 8). Det stilles noe lempeligere krav til økonomisk evne for transportører som driver transport med varebiler, se nærmere om dette i punkt i delkapittel 4.5.2. Felleskapstillatelsen får en spesiell merknad for kjøretøy med tillatt totalvekt under 3,5 tonn.

Fra 1. juli 2026 stilles også krav til at sjåførere som kjører internasjonal transport med kjøretøy eller kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5 tonn må følge kjøre- og hviletidsreglene og bruke fartsskriver, jf. endringene i forordning 2020/1054 og direktiv 2020/1057, se punkt, 2.1.1.1.1. Yrkestransportforskriften §§ 1 og 2 må endres for å tilpasses den nye forordningen. I § 1 foreslås det en presisering i første ledd bokstav a). I § 2 foreslås det å sette inn en ny bokstav b i første ledd, som slår fast at internasjonal godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt fra 2,5 – 3,5 tonn også er omfattet av kravet

til løyve. I redegjørelsen over definisjoner i § 1 må det gjøres en tilføyning, slik at kjøretøy i internasjonal transport med tillatt totalvekt fra 2,5 – 3,5 tonn også framgår av første ledd bokstav a).

Statens vegvesen har tidligere pekt på at det er behov for å få bedre oversikt over transportører som driver godstransport med varebiler. Det er mistanke om at bransjen er sårbar for dårlige lønns- og arbeidsvilkår og annen kriminalitet. Det anses derfor positivt at det etableres en løyveplikt for internasjonal transport med varebiler. Løyvekravet vil skape minstekrav til seriøsitet for å etablere seg i bransjen, og gi Statens vegvesen konkrete vilkår å kontrollere.

Statens vegvesens nasjonale løyvemyndighet i Lærdal utsteder løyve for godstransport (felleskapstillatelse). Statens vegvesen vurderer at det er naturlig at nasjonal løyvemyndighet også blir ansvarlig myndighet for å utstede løyver til varebiler. Her er det ikke behov for endringer i nasjonalt regelverk.

#### 4.4 Løyveplikt for varebiler i nasjonal transport

Forordning 2020/1055 etablerer kun en løyveplikt for transport utført av varebiler i internasjonal transport. Medlemsstatene kan selv fastsette nasjonale regler for hvilke transporter som skal fritas fra kravet til løyve. Det må derfor vurderes om det bør innføres løyveplikt også for varebiler som utfører nasjonal transport.

Aktører i vegtransportnæringen har signalisert et ønske om en generell løyveplikt for varebiler. Trepartsbransjeprogram for transport, som består av representanter fra både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i næringen, har bedt om at det utredes en generell løyveordning for godstransport mot vederlag. Samfunnsøkonomisk analyse og FAFO har på oppdrag fra bransjeprogrammet utarbeidet en rapport som beskriver en del kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei.

Begrunnelsen for anmodningen fra bransjeprogrammet er at siden varebilene er unntatt regulering, gir dette ulike rammebetingelser for virksomheter som opererer i til dels samme marked. Flere godstransportører opplever økende konkurranse fra varebilsegmentet, men det er særlig konkurranseflaten mellom seriøse og useriøse eller kriminelle virksomheter som oppleves som en utfordring i bransjen.

Statens vegvesen vurderer at det å innføre en generell løyveplikt for varebiler vil innebære store administrative kostnader for både aktørene i varebilnæringen og for myndighetene. Per i dag er varebilsegmentet svært fragmentert. Det finnes ikke noen oversikt over hvilke aktører som driver transport mot vederlag (som er omfattet av forordningens regler) og egentransport (transport av egne varer som ikke vil være omfattet av reglene).

Dersom man skal innføre løyveplikt for all varebiltransport mot vederlag, vil det først og fremst kreve en utredning om hvor mange dette vil gjelde. Videre vil man måtte oppdatere motorvognregisteret slik at det skal være enkelt å føre kontroll. Motorvognregisteret har

nylig vært gjennom en krevende oppdatering og det vil kreve ytterligere ressurser å foreta en ny oppdatering.

En utvidelse av løyveplikten til også å gjelde varebiler i nasjonal transport, vil kreve ressurser både av Statens vegvesen som løyvemyndighet og for politiet som ansvarlig for vandelsvurderinger.

Statens vegvesen vurderer at det er ønskelig å høste erfaringer fra innføringen av løyveplikt for varebiler i internasjonal transport, f.eks. med tanke på hvilke administrative og økonomiske konsekvenser en slik reform har, før man ev. innfører regler om varebiler i nasjonal transport.

Det gjøres derfor ingen endringer i regelverket nå for nasjonal transport med kjøretøyer med tillatt totalvekt under 3,5 tonn.

## 4.5 Krav for tildeling av løyve

### 4.5.1 Krav til vandel

Kretsen av personer i et foretak som må ha god vandel utvides til også å gjelde daglig leder, jf. forordning 1071/2009 art. 6. Yrkestransportforskriften § 6, første ledd, gir direkte henvisning til forordning 1071/2009. Statens vegvesen anser dagens ordlyd som tilstrekkelig, da kravet til god vandel for daglig leder direkte følger av forordning 1071/2009.

Artikkel 6 åpner også for at medlemsstatene nå kan utvide vandelskravet til å gjelde for «...*any other relevant person*...». Statens vegvesen foreslår at styreleder til transportforetaket må fremvise gyldig politiattest ved søknad om løyve. Endringene forslås gjennomført i yrkestransportforskriften § 6, siste ledd.

Statens vegvesen vurderer det som positivt at vandelskravet også skal gjelde for daglig leder. Det er styrets leder som har det overordnede ansvaret for foretaket, og som tar de endelige avgjørelsene. Det kan derfor ha stor betydning for driften at også styrets leder har god vandel. SVV vurderer det også som positivt at det åpnes for at medlemsstatene selv kan utvide vandelskravet for relevante personer i tilknytning til transportforetaket.

Tap av vandel vil kunne medføre tilbakekall av løyvet til å drive transportvirksomhet, og er dermed et effektivt og preventivt sanksjonsmiddel.

Kommisjonen skal utarbeide en ny kategorisering av de nye overtredelsene som kan medføre tap av vandel, jf. art. 6, nr. 2a. SVV mener dette er viktig slik at kontrollmyndighetene kan få retningslinjer for kontroll av dette.

#### 4.5.2 Krav til økonomiske evne

Som tidligere nevnt lempes kravene til økonomisk evne noe for foretak som driver transport med kjøretøy under 3,5 tonn. Her settes garantisummen til 1800 euro for det første kjøretøyet, og deretter 900 euro per kjøretøy. For foretak som driver transport med kjøretøy over 3,5 tonn videreføres dagens regler. For foretak som utfører transport med både tyngre og lettere kjøretøy må foretaket ha en garanti tilsvarende 9000 euro for det første kjøretøyet, og så hhv. 5000 eller 900 euro for tyngre og lettere kjøretøy

Yrkestransportforskriften § 7 foreslås endret for å tilpasses endringene i forordningen. De nye reglene om økonomiske evne for foretak som driver transport med varebiler inntas i bestemmelsens første ledd. Presisering om euroens verdi i kroner blir nytt tredje ledd.

Statens vegvesen mener at det er svært viktig at vilkårene for tildeling av løyve er tydelige. De foreslåtte endringene til § 7 innebærer strukturelle og materielle endringer av bestemmelsen for å gjøre vilkårene så tydelige som mulig.

#### 4.5.3 Krav til faglig kompetanse og unntak fra eksamen

Nytt annet ledd til forordning 1071/2009 art. 9 gir medlemsstatene anledning til å unnta personer som er tilknyttet foretak som utelukkende benytter kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3,5 tonn fra kravet om å skriftlig dokumentere sin kompetanse (eksamen), dersom vedkommende har ti års erfaring fra slik virksomhet. De ti årene med erfaring må være opparbeidet før 20. august 2020.

Unntaket vurderes å være rimelig og er i samsvar med unntakene for foretak som driver med kjøretøy over 3,5 tonn. Vi foreslår derfor at dette skal gjelde også i Norge.

Yrkestransportforskriften § 8 første ledd får et tillegg i siste setning der dette framgår. Imidlertid foreslås det at unntaket fra eksamen for personer tilknyttet foretak som driver med kjøretøy over 3,5 tonn, fjernes. Se nærmere i delkapittel 4.8.2

### 4.6 Kabotasje og kombinert transport

Forordning 1072/2009 artikkel 10 nytt punkt 7 gir medlemsstatene mulighet til å anvende kabotasjereguleringene for vegetappen av kombinerte transport, som et unntak fra direktiv 92/106/EF av 7. desember 1992 om etableringen av felles regler for kombinert transport av varer mellom medlemsstatene art. 4. I direktivet defineres kombinert transport som transport der minst en del av transporten utføres på sjø eller bane, mens en del utføres på vei. Den delen av transporten som foregår på sjø eller bane må være på minst 100km i luftlinje. Veietappen kan bare være innenfor en radius på 150 km i luftlinje fra en sjøterminal eller mellom stedet hvor godset lastes eller losses og en passende jernbanestasjon for omlastning.

Medlemsstaten kan velge å forkorte cooling-off-perioden fra 4 dager. Medlemsstatene som velger å innføre slike tiltak må rapportere til Kommisjonen om dette, og må hvert 5. år evaluere tiltaket.

I forbindelse med regelverksprosessene i EU har Norge, sammen med Sverige og Danmark, tatt til orde for at man bør la kabotasjereglene gjelde for vegetappen av kombinerte transporter. Bakgrunnen for dette er at man ønsker å unngå at kombinerte transporter benyttes som en måte å omgå kabotasje- og etableringsreglene, ved at utenlandske kjøretøy utfører hoveddelen av sin virksomhet i et vertsland uten å etablere seg der.

Statens vegvesen vurderer at det er ønskelig med samsvar mellom kabotasjereglene og reglene om kombinerte transporter, og at det ikke er grunn til å forkorte cooling-off-perioden på nåværende tidspunkt. Vi ønsker imidlertid høringsinstansenes innspill rundt dette.

Statens vegvesen foreslår et nytt andre ledd til yrkestransportforskriften § 53 som gjør kabotasjereglene gjeldende for vegetappen av kombinert transporter. Nåværende andre ledd blir nytt tredje ledd.

## 4.7 Overgangsbestemmelse

Selv om forordningen skal gjelde fra 21. februar 2022 er transportforetak som driver internasjonal transport med kjøretøy eller kombinasjoner av kjøretøy som har en tillatt totalvekt fra 2,5 – 3,5 tonn (varebiler) unntatt fra forordningens virkeområde fram til 21. mai 2022, med mindre annet er fastsatt i medlemsstatenes nasjonale rett. Varebilene er dermed unntatt fra virkeområdet i 3 måneder etter at forordningen kommer til anvendelse i EU. Det fastsettes ikke noe annet i norsk rett. Ikrafttredelse i norsk rett vil være avhengig av når forordningen innlemmes i EØS-avtalen.

## 4.8 Forslag til endring som ikke følger av mobilitetspakken

Statens vegvesen foreslår i dette kapitlet endringer i yrkestransportforskriften som ikke er direkte knyttet til mobilitetspakken

### 4.8.1 Transportleder

Statens vegvesen har erfart at transportforetak som ikke oppfyller kravene til vandel eller faglig kompetanse knytter seg til («shopper») transportleder hos andre transportforetak for å omgå kravet om å ha en transportleder med tilstrekkelig faglig kompetanse. Vi ser det derfor som svært hensiktsmessig at en transportleder som er ansatt eller har lignende tilknytning til ett transportforetak ikke kan leie seg ut ved avtale til andre foretak pro forma.

Forordning 1071/2009 art. 4 nr. 3 åpner for at medlemsstater kan fastsette at en transportleder som er utpekt i samsvar med 1071/2009 art. 4 nr. 1, ikke også kan utpekes i samsvar med samme art. 4 nr. 2. En transportleder defineres i art. 4 nr. 1 som en som faktisk og vedvarende leder virksomhetens transportarbeid, en som har reell forbindelse til

virksomheten og som har bopel i EU/EØS. Etter art. 4 nr. 2 fremgår det at den kompetente myndigheten kan utstede vegtransporttillatelse til virksomheten selv om det ikke er utpekt en transportleder etter nr. 1, såfremt virksomheten utpeker en fysisk person bosatt i EU/EØS, og som ved avtale har myndighet til å utføre oppgaver som en transportleder for virksomhetens regning.

Statens vegvesen foreslår derfor en ny definisjon i yrkestransportforskriften §1. I ny bokstav i) Definisjonen vil ha følgende ordlyd:

*«i) Transportleder; den som faktisk og vedvarende leder foretakets transportvirksomhet og som har en reell tilknytning til foretaket som beskrevet i forordning 1071/2009 art. 4 bokstav a og b.*

*Transportleder som er tilknyttet et transportforetak ved å være ansatt, leder av foretaket, direktør eller aksjeeier jf. art. 4 nr. 1 kan ikke også være tilknyttet et annet transportforetak ved avtale jf. art. 4 nr. 2.»*

#### 4.8.2 Faglig kompetanse

Unntaket fra eksamen for personer i tilknytning til transportforetak som utelukkende bruker kjøretøy under 3,5 tonn anses som hensiktsmessig. Dette forutsetter imidlertid at man kan vise til 10 års erfaring som transportleder før 20. august 2020.

Statens vegvesen foreslår å endre yrkestransportforskriften § 8 første ledd, slik at det nåværende unntaket til faglig kompetanse ved 10 års erfaring, oppheves. Forordning 1071/2009 art. 9 fastsetter at medlemsstatene kan vedta å fritta personer som framlegger bevis på at de vedvarende har ledet et veitransportforetak eller persontransportforetak i en eller flere medlemsstater i de siste ti årene før 4. desember 2009, fra eksamen omhandlet i art. 8 nr. 1.

Fritak for personer som fremlegger bevis på at de vedvarende har ledet et veitransportforetak eller persontransportforetak i en eller flere medlemsstater i de siste ti årene før 4. desember 2009 (heretter 10-års regelen) har ført til en usaklig forskjellsbehandling av transportledere som har fremlagt bevis for å ha ledet et transportforetak over lenger tid. 10-års regelen har gitt fortrinn til transportleder som var leder for den aktuelle tiårs perioden, samtidig som andre transportleder som har ledet et transportforetak fra eksempelvis 1.1.2010 til 1.1.2020 ikke har fått fritak.

Videre har 10-års regelen vist seg vanskelig å administrere ettersom det ikke fremgår noen retningslinjer for hvilken dokumentasjon som kan fremlegges for å bevise ledelse av transportforetak i den aktuelle perioden.

Forslaget innebærer en differensiering av transport ved bruk av kjøretøy over og under 3,5 tonn, hvilket vi anser hensiktsmessig. Det burde kunne stilles strengere krav til faglig kompetanse for transport med kjøretøy over 3,5 tonn, fordi disse kjøretøyene vil kunne ha et

større skadepotensiale enn kjøretøy under 3,5 tonn, da det kan være mer utfordrende å manøvrere store og tunge kjøretøy.

Administrering av unntaket for de som kun skal benytte seg av kjøretøy under 3,5 tonn kan møte på de samme utfordringene knyttet til dokumentasjon som tidligere. Vi ber høringsinstansene særlig om innspill til hvordan dette kan best dokumenteres.

#### 4.8.3 Karantene

Statens vegvesen foreslår nytt første ledd til yrkestransportforskriften § 18. Nåværende første ledd blir til nytt andre ledd.

Statens vegvesen erfarer at listen for tilbakekall av løyver, for eksempel ved tap av god vandel, er høy ettersom tilbakekall av gyldige løyver anses som en meget inngripende sanksjon. Tilbakekalling av løyve kan gjøres med hjemmel i yrkestransportforskriften § 16. Ved en eventuell tilbakekalling av løyve, kan det også ilegges en karantenetid for ny løyvetildeling. Statens vegvesen foreslår karantene som egen sanksjon.

Et tenkt tilfelle kan for eksempel være der et foretak er domfelt med en høy foretaksstraff, men har i tiden fra overtredelsen fant sted til domfellelse foretatt endringer i virksomheten som viser forbedring. Tilbakekall av løyver vil oppleves som lite hensiktsmessig og uproporsjonalt som sanksjon i et slikt tilfelle. Vår oppfatning i slike tilfeller er at det vil være naturlig om transportforetaket kan ilegges karantene ved søknad om ytterligere løyver, uten at gyldige løyver blir berørt. På den måten kan karantene anvendes som en mildere sanksjon enn tilbakekall for tilfeller som nevnt, slik at foretaket kan fortsette driften, men uten å utvide.

## 5 Forslaget

Forslag til endringsforskrifter følger som vedlegg 2 til denne høringen.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføringen av Mobilitetspakken i norsk rett vil innebære enkelte økonomiske og administrative konsekvenser både for private og offentlige aktører. Disse vil inntre på ulike tidspunkt.

### 6.1 Offentlige myndigheter

Gjennomføringen av forordning 2020/1055 vil få konsekvenser for Statens vegvesen som løyvemyndighet. Innføringen av løyveplikt for transport med varebiler vil medføre noen økte administrative kostnader og økt ressursbruk. Det vises likevel til at transport med varebiler

skal bare omfatte de som driver internasjonal transport og pr. i dag er dette omfanget svært lite.

I tillegg vil utbygging av det nasjonale elektroniske registeret medføre begrensede kostnader som det antas vil kunne tas innenfor den gjeldende budsjetttrammen.

Endringene i forordning 1071/2009 om nasjonalt elektronisk register vil kreve endringer i risikoklassifiseringssystemet. Videre må det også gjøres endringer i tilgangen i systemet, da Statens vegvesen og politiet ikke har tilgang til alle opplysningene som fremgår av registeret. Til slutt kreves det en raskere deling av opplysninger fra registeret, hvilket kan medføre behov for systemendringer.

Nye kjøre- og hviletidsovertredelser må legges inn i analysesystemer. Statens vegvesen sin leverandør leverer også til andre land i EU og mye av arbeidet med oppdatering er derfor allerede gjort siden reglene trådte i kraft i medlemslandene 20. august 2020. Internt må det allikevel gis innføring i endringene til alle kontrollører. Det må også lages oppdaterte instruksjoner for kontroll av den nye informasjonen som etter hvert skal kunne hentes ut fra fartsskriveren.

Krav til nye registreringer og etter hvert også behov for betydelig økt minnekapasitet i fartsskriverkortene vil medføre arbeid opp mot leverandør av kort. Også her benyttes en større internasjonal leverandør og arbeidet er allerede i gang. Kostnader som her ikke kan dekkes gjennom kostnadsdekkende gebyrer vil måtte dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

Når det gjelder fjernavlesning av fartsskriver, som skal være på plass i løpet av 2024, er infrastrukturen (kommunikasjon og radio/DSRC) allerede montert på de fleste lokasjoner, så dette vil ikke utgjøre vesentlige kostnader. Imidlertid forventes det en del kostnader knyttet til endringer og tilpasninger i Metabof (intern regelmotor for målretting av kontroll). Også utvikling av grensesnitt vil medføre kostnader. Som en ramme vil utvikling og tilpasning her kunne beløpe seg til ca. 2,5 mill.

Forordningen utløser også flere plikter for Statens vegvesen som tilsyn- og kontrollmyndighet. Her kan nevnes at krav til fartsskriver for varebiler vil kunne medføre økning både for kontrollpersonell langs veg og for fartsskriververkstedene. Statens vegvesen har allerede en grundig høyskolebasert opplæring av alt kontrollpersonell som skal utføre kontroll langs veg og føre tilsyn med verksted. Noen utgifter til oppdatering må allikevel påregnes.

Kontroll ved foretakets forretningssted vil mest sannsynlig kreve økt bemanning to til tre årsverk. Statens vegvesen sin seksjon for Brukertjenester (tidligere Løyvekontoret) vil påta seg oppgaven med kontroll av løyver, da de allerede sitter med kompetansen på området. De vil allikevel ha behov for en økt bemanning. Hvis vi tar utgangspunkt i dagens antall bedrifter som innehar løyve og kontroll en selvpålagt kontroll med disse foretakene hvert



femte år vil det være snakk om 40–50 kontroller i uken. Eventuelle fremtidige selvbetjeningsløsninger kan redusere dette noe.

Det stilles konkrete krav til håndheving, og utstrakt internasjonalt samarbeid. Dette krever mye planlegging og vil være ressurskrevende. Utvikling av Statens vegvesen sine digitale systemer og verktøy for løyve vil også medføre økonomiske kostnader og økt ressursbruk. Forpliktelsene til rapportering og til å svare på forespørsler fra andre lands myndigheter med relativt korte frister vil kreve ressurser, og kan by på utfordringer da myndighetsansvaret for disse kontrollene er delt. Et godt samarbeid mellom berørte etater er her nødvendig.

## 6.2 Private aktører

Forordningen vil innebære en økonomisk belastning for transportører som utfører internasjonal transport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner mellom 2,5 og 3,5 tonn. Disse vil fra senest 21. mai 2022, eller fra det tidspunktet forordning 2020/1055 blir innlemmet i EØS-avtalen, være pliktig å ha en bankgaranti for å dokumentere økonomisk evne. Garantisummen er satt til 1800 euro (om lag 18 000 NOK) for det første kjøretøyet, og så 900 euro (om lag 9000 NOK) per kjøretøy. Den økonomiske belastningen på foretaket vil derfor være avhengig av virksomhetens størrelse. Tilsvarende vil utvidelsen av virkeområdet til kjøre- og hviletidsbestemmelsene til å gjelde internasjonal godstransport med varebil, samt innføringen av løyvekrav for slik transport, medføre at en ny bransje må innrette seg etter en rekke nye regler som krever både utskifting av utstyr og økning i kompetanse. Statens vegvesen er ikke kjent med hvor omfattende internasjonal godstransport med varebil egentlig er, men antar at denne typen transport er økende for eksempel i områder med grensekryssende transport over kortere avstander og med lett gods.

Krav til oppgradering til smart fartsskriver versjon 2 vil medføre en kostnad for transportører og det tilliggende behovet for nye fartsskriverkort med større minnekapasitet vil medføre en kostnad for sjåførere. Krav til nye registreringer og etter hvert også behov for betydelig økt minnekapasitet i fartsskriverkortene vil medføre arbeid opp mot leverandør av kort så snart spesifikasjonene for nye kort er klare. I og med at smart fartsskriver versjon 2 ikke er i produksjon på et nåværende tidspunkt vil det være vanskelig å estimere hva en oppgradering til denne fartsskriveren vil koste. Det er imidlertid utført en analyse av forventede kostnader knyttet til oppgradering til smart fartsskriver versjon 2 på vegne av EU parlamentet i februar 2018 som opplyste om at markedsprisen på selve fartsskriveren ville kunne forventes å ligge på ca. et sted mellom 675 EUR – 2 000 EUR per kjøretøy.<sup>5</sup> I tillegg til selve fartsskriveren kommer kostnader knytte til selve jobben med å installere fartsskriveren hos et godkjent fartsskriververksted. Det forventes at kostnadene med å installere og

---

<sup>5</sup> Retrofitting Smart Tachographs by 2020: Cost and benefits – Directorate-General for Parliamentary Research Services (European Parliament) – 05.03.2018, s.21

oppgradere til smart fartsskriver versjon 2 vil tilsvare nåværende priser for å installere en fartsskriver.

Konsekvensene av redusert vektgrense fra 3,5 tonn til 2,5 tonn vil innebære at også varebiler i internasjonal transport må ha montert fartsskriver. Det vil kunne innebære en økning i antall monteringer, to-årskontroller mv. på fartsskriververkstedene.

Nye plikter for transportforetakene/arbeidsgiver i forbindelse med krav til overnatting og tilretteleggelse for hjemreise vil medføre noen administrative konsekvenser, det samme gjelder de nye manuelle registreringspliktene for sjåførene.

Endringene i forordning 561/2006 artiklene 6–9 medfører at det oppstår nye potensielle overtredelser som må legges inn i analyseverktøyet for kontroll av kjøre- og hviletid og hjelpeprogrammer som ligger i fartsskriverne (isora) vil også måtte oppdateres. Dette vil innebære økonomiske kostnader for transportører og produsenter.

Kostnadene vil påligge både kortprodusenter og Statens vegvesen i arbeidet mot leverandør av fartsskriverkort. Det er vanskelig å tallfeste kostnadene på nåværende tidspunkt, da dette avhenger av spesifikasjonene som er under utarbeidelse i Kommisjonen.

## 7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **14. februar 2022**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen  
[Trafikant og kjøretøy](#)  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 21/260555 dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**