

## Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | [post@ntsf.no](mailto:post@ntsf.no) | [www.ntsf.no](http://www.ntsf.no)

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøy  
Mona Harefallet  
21/ 260555

Sandvika, 14.02.22

## Høring- forslag til endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og yrkestransportforskriften

---

### Innledning

På vegne av Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen med dette på høring forslag til endringer i forskrift om kjøre- og hviletid og yrkestransportforskriften. Høringen er andre del av gjennomføringen av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1054/2020 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1055/2020 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv. Forslag til nødvendige lovendringer ble sendt ut på offentlig høring sommeren 2021 med høringsfrist 8. oktober 2021.

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).

På bakgrunn av vårt svar på tilsvarende høring med innleveringsfrist 08.10.2021, (referanse- nummer 21/143846) velger vi i dette høringssvaret å kommentere noe mer.

### Kommentarer

#### **Forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (kjøre- og hviletidsforskriften).**

##### **-Utvidet virkeområde- inkludering av varebiler samt unntak innenfor forordningen.**

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). Dette vil innebære 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.

Forordning 2020/1054 vil allikevel tilgodese enkelte unntaksbestemmelser i gjeldende kjøre- og hviletidsforordning.

- Dette vil gjelde det såkalte «håndtverkerunntaket», altså utstyr som sjåføren bruker i eget arbeid.

- Dette vil også gjelde 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.

- Det vil også gis 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.

Felles informasjonsutveksling er en av tiltakene kommisjonen og medlemslandene benytter for på tvers av landegrensene å kunne kontrollere denne aktiviteten. For Norges del betyr dette at vi informerer ESA, jf. EØS-avtalen protokoll 1. 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. I tillegg er det i forordning 561/2006 art. 22 (2) lagt til ny 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.

Norges Trafikkskoleforbund mener at slik informasjonsutveksling er av stor betydning, siden det blant annet i dette dokumentet er foreslått mindre strenge regler for ukehvil og utvidet adgang til å fravike tillatt kjøretid. (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. Vilårene er at disse reduserte ukehvilene tas i et annet land enn det landet som arbeidsgiveren er etablert i, og som sjåføren har bosted i.)

Kontroll utover landegrensener, både fysiske langs vei og via ferdsskriveren, ser vi på som absolutt nødvendig og at man via informasjonsutveksling kan følge opp negativ aktivitet.

Norges Trafikkskoleforbund ser også svært positivt på reguleringen av transportforetakets ansvar vedrørende avlønning av transportørene, da det gjennom forordning 20/20 1054 artikkel 1 nr. 10, blir presisert at lønn ikke skal baseres på hvor raskt godset blir levert. 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. Vi ser at dette kan være med på å skape mindre stress i arbeidssituasjonen til den enkelte sjåfør. Dette vil slik vi ser det kunne tilgodese trafikksikkerheten generelt, og på denne måten vil

det kanskje være lettere å ikke bryte gjeldende transport- regler i forhold til levering av gods når det kommer til mengde, tid og avstand.

Norges Trafikkskoleforbund ser med velvilje på endringer i regelverket som tilgodeser trafikksikkerheten og tiltak som kan føre til bedre oversikt over og regulering av internasjonal varebiltransport. Det legges til grunn at endringene vil bidra til å ivareta trafikksikkerheten og å utjevne konkurranseforhold, da slike varebiler i økende grad synes å bli benyttet i kommersiell transport, i konkurranse med tungtransport.

### **Forslag til endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).**

På bakgrunn av tidligere krav til ferdsskriveren, tidspunkt for innføring av oppgraderinger, mener vi at denne utviklingen tilgodeser det samarbeidet og den kontrollen som er nødvendig for å regulere transportvirksomheten innenfor kravene. 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. Plikten til å registrere grensepasseringer i fartsskriveren trer i kraft allerede 2. februar 2022.

Forordning (EU) 2021/1228 er en kommisjonsdelegert rettsakt, jf. forordning 165/2014 art. 11. De materielle endringene som følger av forordning 2021/1228, knytter seg til fartsskriverens generelle egenskaper og funksjoner. Noen av de viktigste endringene er:

- Føreren skal kunne slå av og på samtykke til bruk av ITS-grensesnitt.
- Føreren skal 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.
- Når sjåføren har angitt lasting og lossing skal fartsskriveren registrere posisjonen, dato, klokkeslett og sjåførkortnummer og generasjonsnummer på sjåførkort(ene), samt kilometerstand.

Videre vedrørende lasting og lossing, så må transportforetaket ha eiendeler og ansatte i medlemsstaten de er etablert i. Dette for å gjøre etableringen av såkalte postkasse- selskaper vanskeligere. Norges Trafikkskoleforbund mener at disse innskjerpingene kan være med på å regulere virksomheten i forhold til arbeidsforhold og riktig konkurranse på tvers av landegrensene.

- Fartsskriveren skal kunne kontrollere om det er brukt et kort med høyere indeks (kort som er erstattet eller fornyet) og avvise det kortet med lavest indeks.
- Ved grensepasseringer skal fartsskriveren ha mulighet til å registrere posisjon ved passering, sjåførkortnummer og generasjonsnummer på kortet til sjåfør(ene), dato, klokkeslett, samt kjøretøyets kilometerstand.

Norges Trafikkskoleforbund kan se at endringene i fartsskriveren som nevnt over kan bidra til å oppfylle ønsket om større grad av kontroll i en bransje som dessverre altfor lenge har vært utsatt for mye negativ aktivitet.

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.

Norges Trafikkskoleforbund ser seg enig i at denne perioden absolutt bør være på minimum fire dager, kanskje fler, for å «tvinge» utenlandske transportører til ikke å bedrive systematisk kabotasje.

### **-Fartsskriver og navnebytte**

Videre er «apparat for registrering av kjøre- og hviletid» foreslått erstattet av «fartsskriver». Norges Trafikkskoleforbund mener at ordet Fartsskriver er tilstrekkelig dekkende, og er enig i ny tittel på forskriften

### **-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.**

På bakgrunn av dette 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.

Norges Trafikkskoleforbund kan si seg enig i avgjørelsen til Statens vegvesen om å innføre disse to nasjonale unntakene. Begrunnelsen med et ferskt betongprodukt sammen med en angitt kanskje kort tidslinje, og at kjøringen ved transport av anleggsmaskiner ikke er sjåførens hovedbeskjeftigelse, mener vi er tilstrekkelig gode grunner til at dette bør kunne gjennomføres. At samtlige vilkår må være oppfylt for at unntaket skal kunne påberopes ser vi på som en selvfølge.

### **-Kontroller**

Årlige kontroller, både via ny og oppdatert fartsskriver og den samordnede virksomheten på tvers av landegrensene, mener vi vil forsterke budskapet i regelverket om at transportnæringen har godt av retningslinjer som gjør jobben til den enkelte sjåfør, foretak samt oppdragsgivere og andre like i medlemslandene forøvrig, så trygg og forutsigbar som mulig. Operatørene er, slik Norges Trafikkskoleforbund ser det, avhengig av trygge rammer for at arbeidet og trafikksikkerheten skal ivaretas.

I en forlengelse av kravet om samordnede kontroller på kjøre- og hviletid, skal det minst to ganger årlig gjennomføres samordnede kontroller med andre medlemsland.

Medlemslandene skal også 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.

### **-Behov for nasjonal regulering av varebil over 2,5 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

Norges Trafikkskoleforbund ser at økonomien og det administrative arbeidet til Statens vegvesen og andre involverte vil øke vesentlig ved innføring av fartsskriver på kjøretøy med en tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn, og derfor på nåværende tidspunkt ikke ønsker å innføre dette kravet. I hvertfall ikke før det internasjonale kravet trer i kraft 1. juli 2026.

Vi ønsker allikevel å henvise til faren for at enkelte transportører kan velge å unngå å skaffe kjøretøy som overstiger 2,5 tonn egenvekt, for å slippe å ta hensyn til de nye reglene, og på denne måten å «gå under radaren» med eventuell overlast. Valget mellom kanskje ikke å bli kontrollert for overlast kontra utgifter til montering og drift av en fartsskriver, som gradvis må oppdateres med påfølgende utgifter, kan for enkelte useriøse aktører være for enkelt. En analyse av forventede kostnader knyttet til oppgradering til smart fartsskriver versjon 2 viser følgende priser; markedsprisen på selve fartsskriveren ville kunne forventes å ligge på et sted mellom 675 euro og 2 000 euro per kjøretøy.

Bakgrunn for bekymringen, i tillegg til den generelle økonomien, er blant annet kravene til bankgaranti og lite kunnskap om utbredelsen av transport på tvers av landegrensene med slike kjøretøy.

### **-Løyveplikt for varebiler i internasjonal transport**

Som en motvekt til at det ikke foreløpig stilles krav til fartsskriver for nevnte kjøretøy, ser Norges Trafikkskoleforbund absolutt nytten av løyveplikt for varebiler i internasjonal transport.

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. Norges Trafikkskoleforbund ser derfor positivt på at det etableres en løyveplikt for internasjonal transport med varebiler. Løyvekrevet vil skape minstekrav til seriøsitet for å etablere seg i bransjen, og gi Statens vegvesen konkrete vilkår å kontrollere.

### **-Løyveplikt for varebiler i nasjonal transport**

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.

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på at det stilles krav for tildeling av løyve og at aktørene har en viss form for økonomisk evne. I forbindelse med regelverksprosessen i EU har Norge, sammen med Sverige og Danmark, tatt til orde for at man bør la kabotasje-reglene gjelde for vegetappen av kombinerte transportere. Bakgrunnen for dette er at man ønsker å unngå at kombinerte transportere 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. Dette er noe vi også mener forsterker muligheten for å unngå spekulativ kabotasje.

Statens vegvesen foreslår et nytt andre ledd til yrkestransportforskriften § 53 som gjør kabotasje-reglene gjeldende for vegetappen av kombinerte transportere. Nåværende andre ledd blir nytt tredje ledd.

## **Videre følger det kommentarer på forslag til endringer som ikke følger mobilitetspakken.**

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

### **-Transportleder og faglig kompetanse**

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.

Norges Trafikkskoleforbund ser likheter mellom en slik bestemmelse og krav som stilles til faglig leder ved en trafikkskole, og ser derfor på samme vis at dette er hensiktsmessig.

I tillegg til kravet om transportleder og dennes tilknytning til et foretak mener vi i Norges Trafikkskoleforbund, vedrørende tilstrekkelig dokumentasjon på kompetanse (10- års- regelen), at det må finnes dokumentasjon som kan verifisere slik ledelse. Lønnsdokumenter, ansettelseskontrakter, skatte-etaters dokumentasjon, organisasjonsnumre og lignende. Kravene til slik dokumentasjon, på linje med ektheten i selve dokumentasjonen, mener vi bør være en del av et kvalitetssikringssystem som er avgjørende for sikkerheten til alle involverte.

Norges Trafikkskoleforbund mener at karantene brukt som sanksjon, den økonomiske styrken til private aktører i form av bankgaranti samt transportleders dokumenterte kompetanse, vil kunne være med på å sikre trygghet i arbeidsforhold hos det enkelte foretak. Ved større grad av kontroll og positiv «overvåkning» vil det bli mindre muligheter for useriøse aktører.

Dette vil, slik vi ser det, tilgodese både transportører, kunder og ikke minst for vår del, trafikksikkerheten.

### **Oppsummering**

Norges Trafikkskoleforbund vil på bakgrunn av kommentarene være enig i endringene både i kjøre- og hviletidsforskriften og yrkessjåførforskriften. Vi takker samtidig for muligheten til å komme med kommentarer.

**Vennlig hilsen,**

Øyvind Årbogen  
Fagkonsulent

