

# Ot.prp. nr. 17

(2007–2008)

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 30. november 2007,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

## 1 Forslagets hovedinnhold

Regjeringen legger frem forslag til endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4.

Forslagene gjelder gjennomføring av og nasjonale tilpasninger til endringer i felleseuropeiske regler for kjøre- og hviletid for tungtransportsjåfører og regler om fartsskrivere til registrering og kontroll av kjøre- og hviletid. Gjennom EØS-avtalen gjelder disse reglene også i Norge.

Kjøre- og hviletidsregelverket er i stadig utvikling for å ivareta de overordnede formålene om bedre trafiksikkerhet, bedre arbeidsvilkår for sjåfører og like konkurransevilkår i transportnæringen. Ved forordning (EF) 561/2006 er reglene om kjøre- og hviletid revidert og ved forordningene (EF) 2135/98 og (EF) 1360/2002 ble det innført regler for digitale fartsskrivere til erstatning for de tidligere analoge fartsskriverne.

*Kapittel 3* omhandler forslag til endring i § 13 om hjemmel for å innføre gebyr for offentlig utført godkjenning av og tilsyn med fartsskriververkste-

der. Den foreslåtte endringen innebærer at det enkelte verksted gjennom gebyr dekker kostnadene Statens vegvesen har forbundet med godkjenning og tilsyn i et nytt godkjenningssystem med skjerpede krav.

*Kapittel 4* omhandler forslag til endring i § 21 om hjemmel til å pålegge avtalepart i transportoppdrag plikter til å sikre at transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsreglene. Forslaget vil innebære at flere aktører i transportkjeden, gjennom de transporttidsplaner som avtales skal legge til rette for at kjøre- og hviletidsreglene overholdes.

*Kapittel 5* omhandler forslag til endring i § 32 om hjemmel for å sanksjonere overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene som avdekkes i Norge, uavhengig av i hvilket land overtredelsen er begått.

*Kapittel 6* omhandler forslag til endring i § 36 om hjemmel til å gi forskrift som gir Statens vegvesen myndighet til å pålegge sjåfører hvile ved alvorlige brudd på kjøre- og hviletidsreglene. Forslaget gis for å forenkle muligheten til å hindre videre kjøring av sjåfører som er så trøtte at de åpenbart ikke burde kjøre.

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

## 2 Bakgrunnen for lovforslaget

### 2.1 Forordning (EF) 561/2006

Forordning (EF) 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 (heretter: forordningen eller forordning (EF) 561/2006), inneholder nye regler om kjøre- og hviletid for tungtransportsjåfører og avløser forordning (EF) 3820/85. Ved beslutning nr. 154/2006 i EØS-komiteen 8. desember 2006 ble forordningen tatt inn i EØS-avtalen. Da gjennomføring forutsatte lovendring, ble det ved innlemmelsen tatt forbehold om Stortingets samtykke. Ved Innst. S. nr. 211 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 55 (2006–2007) ble det fattet vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 154/2006.

Hoveddelen av forordningen inneholder endringer av reglene om kjøring, pauser og hviletid, samt endringer av hvilke kjøretøy som er omfattet og hvilke som nasjonalt kan unntas fra reglene. Disse endringene er gjennomført ved forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Forordningen inneholder også bestemmelser som skal styrke håndhevingsmulighetene for å bidra til bedre trafiksikkerhet, bedre arbeidsvilkår for sjåfører og lik konkurranse innen vegtransportnæringen. Tre av disse bestemmelsene utgjør bakgrunnen for det foreliggende forslaget.

For det første pålegges statene i artikkel 19 nr. 2 plikt til å kunne sanksjonere overtredelser som oppdages i en medlemsstat, selv om overtredelsen er begått i et annet EØS-land eller på en tredjestats territorium. For overtredelser begått i utlandet av sjåfører med tjenestested i utlandet eller foretak etablert i utlandet, kan det imidlertid frem til 1. januar 2009, istedenfor å sanksjonere føreren eller foretaket, sendes melding til myndighetene i den stat der foretaket er etablert eller føreren har sitt tjenestested.

For det andre stilles det i artiklene 10 nr. 4 og 19 nr. 4 krav om at nærmere bestemte medaktører i transportkjeden skal sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsreglene. Overtredelse av disse pliktene skal kunne sanksjoneres.

For det tredje stilles det i artikkel 21 krav om at kontrollmyndigheten skal kunne hindre videre kjøring dersom det ved kontroll avdekkes brudd på kjøre- og hviletidsreglene som klart kan sette trafiksikkerheten i fare.

### 2.2 Rådsforordning (EF) 2135/98 og Kommisjonsforordning (EF) 1360/2002

Rådsforordning (EØF) 3821/85 som endret ved Rådsforordning (EF) 2135/98 og Kommisjonsforordning (EF) 1360/2002, innførte regler om digital fartsskriver for registrering og kontroll av kjøre- og hviletid. Den digitale fartsskriveren skal gi større sikkerhet mot manipulasjon av registreringer. Ved beslutning nr. 55/1999 i EØS-komiteen 30. april 1999 ble forordning (EF) 2135/98 tatt inn i EØS-avtalen og ved beslutning nr. 33/2003 i EØS-komiteen 14. mars 2003 ble forordning (EF) 1360/2002 tatt inn i EØS-avtalen. Hoveddelen i det digitale fartsskriversystemet, herunder innføring av farts-skriverkort, ble innført ved forskriftsendringer i 2005. I tillegg ble det ved endring i vegtrafikkloven ved lov 18. juni 2004 nr. 40 fastsatt hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om gebyr for utstedelse av fartsskriverkort, jf. Ot.prp. nr. 53 (2003–2004) og Innst.O. nr. 76 (2003–2004). Digital fartsskriver ble obligatorisk i nye kjøretøy registrert i Norge fra 9. desember 2006, jf. forordning (EF) 561/2006 artikkel 27.

De nye reglene innebærer strengere sikkerhetsregler og -rutiner. Myndighetene skal blant annet godkjenne, regelmessige kontrollere og sertifisere organer som skal foreta installasjoner, kontroller, inspeksjoner og reparasjoner av digitale farts-skrivere. Disse må dermed godkjennes på nytt. Kjøretøyeiere skal kunne få utført arbeid på digital fartsskriver i alle EØS-land, og det er derfor behov for gjensidig internasjonal tillit til både verksteder og godkjennings- og tilsynsmyndigheten.

De enkelte EØS-land bestemmer selv hvordan de vil legge til rette for at regelverket oppfylles, men har ansvar for å sikre at verkstedene og mekanikerne som skal kunne arbeide med digitale farts-skrivere tilfredsstiller kvalitets- og sikkerhetskrav. Myndighetene har også ansvar for at prosedyrer er på plass for å minimere muligheten til å manipulere eller forsøke å manipulere fartsskrivere.

## 3 Hjemmel for å innføre gebyr for offentlig utført godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder

### 3.1 Høring

I Vegdirektoratets høring av 10. mai 2007 ble det redegjort for forslag til endring i § 13 om nye krav for godkjenning av verksteder som skal arbeide med digitale fartsskrivere, og for forslag om innfø-

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

ring av gebyr for myndighetenes godkjenning av og tilsyn med slike verksteder.

Høringsfristen var 15. august 2007. Forslaget ble sendt til 69 høringsinstanser og ble gjort tilgjengelig på Statens vegvesens sider på verdensveven. Tre instanser avga uttalelse til spørsmålet om gebyr. Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

#### *Departementer*

Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Finansdepartementet  
Fornying- og administrasjonsdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Justis- og politidepartementet  
Justis- og politidepartementet, Polaravdelingen  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Miljøverndepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet  
Samferdselsdepartementet  
Utenriksdepartementet

#### *Direktorater*

Arbeids- og velferdsdirektoratet  
Direktoratet for Arbeidstilsynet  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Politidirektoratet  
Sosial og helsedirektoratet  
Toll- og avgiftsdirektoratet

#### *Andre*

A/S Fartskriver  
Autodata AS  
Automobil- og Rekvisitagrossistenes Forening  
Autoriserte Bruktbilforhandlers Landsforbund  
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund  
Bilbransjeforbundet  
Bilimportørenes Servicekontor  
Datatilsynet  
Fagforbundet  
Falck Redning AS  
Felleskjøpet Rogaland Agder  
Finansieringsselskapenes Forening  
Finansnæringens hovedorganisasjon  
Forbrukerombudet  
Forbundet for Ledelse og Teknikk  
Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport  
Forlaget Last og Buss A/S  
Forsvarsstaben Oslo Mil Akershus  
Frie Bilimportørers Forening

Færdselsstyrelsen Trafikministeriet, Danmark  
Instek a.s.

Institutt for bygg, anlegg og transport, Faggruppe  
Veg og samferdsel  
Justisministeriet, Danmark  
Kommunenes Sentralforbund  
Kongelig Norsk Automobilklub  
Konkurransetilsynet  
Lastebileernes Forening  
LTL Logistikk- og Transportindustriens Landsforening  
Maskinentreprenørenes Forbund  
Maskingrossistenes Forening  
Norges Automobilforbund  
Norges Bilbransjeforbund  
Norges Bilutleieforbund  
Norges Caravanprodusenters og -importørers Forening  
Norges Lastebileier-Forbund  
Norsk Industri  
Norsk Motorklubb  
Norsk Tjenestemannslag  
Norsk Transportarbeiderforbund  
Næringsdepartementet Enheten för Transportpolitik, Sverige  
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
Statens vegvesen Landsdekkende enhet  
Kontaktsenteret  
Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening  
Transportbedriftenes Landsforening  
Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
Trygg Trafikk  
Utrykningspolitiet  
Vegvesenets Trafikktekniske Forening  
Vägverket Fordonsavdelningen, Sverige

### **3.2 Gjeldende rett**

Godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder gjøres i dag av Statens vegvesen uten kostnad for verkstedene. Det foreligger ikke hjemmel for å innføre gebyr for å dekke myndighetenes kostnader ved dette arbeidet.

På grunn av vurderinger og tilbakemeldinger knyttet til valg av godkjenningssystem og kostnader som pålegges verkstedene, har ikke Norge ennå innført et godkjenningssystem for verksteder som skal arbeide med digitale fartsskrivere.

### **3.3 Fremmed rett**

Noen land har valgt krav om offisiell anerkjennelse av en organisasjons kompetanse og evne til å utføre angitte oppgaver i samsvar med gitte krav (akkredi-

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

tering), som godkjenningsordning for fartsskriververksted, mens andre har egne godkjenningsordninger. I Sverige er det innført akkreditering gjennom det svenske akkrediteringsorganet SWEDAC som vilkår for godkjenning av alle typer kontrollorgan innen bilbransjen. I Danmark er det private tilsynsvirksomheter, godkjent av myndighetene, som fører tilsyn, og prisene fastsettes av tilsynsvirksomheten. I begge land er det gebyr for godkjenning og tilsyn.

### 3.4 Høringsbrevets forslag

I høringsbrevet ble det pekt på at innføringen av det digitale fartsskriversystemet innebærer behov for skjerpede krav til verkstedene som skal arbeide med digitale fartsskrivere. Videre at kontrollmyndighetene i dag ofte avdekker manipulering av registreringer på analoge fartsskrivere. Verkstedene har en nøkkelposisjon ved at de har tilgang til å manipulere fartsskriveren og data på en måte som er nærmest umulig å oppdage i en kontrollsituasjon.

Det ble vist til at Norges system for digital fartsskriver er en del av det harmoniserte systemet innen EØS-området, og at det derfor må stilles riktige krav til kvalitet, sikkerhet og kontroll for fartsskriververkstedene i Norge.

Det ble foreslått at godkjenning av verksteder i sin helhet skal gjennomføres av Statens vegvesen. Det ble også foreslått å innføre et årlig tilsyn med de godkjente fartsskriververkstedene. Forslaget var oppfølging av et tidligere forslag av 5. april 2005 om samme tema, om blant annet krav om at verkstedene måtte være akkreditert for å bli godkjent for å arbeide på digitale fartsskrivere. Det tidligere forslaget ble ikke videreført, blant annet på grunn av uttalelser fra høringsinstansene om både kravet om akkreditering, og om kostnadene for bransjen.

Skjerpede krav utløser behov for oppgradering av dagens godkjenningsordning. Dette vil igjen føre til økte kostnader for Statens vegvesen som godkjennings- og tilsynsmyndighet. Spørsmål om ressursbehov og kostnadsfordeling er nærmere omtalt i høringsbrevet:

«Statens vegvesen må bygge opp systemkompetansen for å drive med godkjenning av og tilsyn med digitale fartsskriververksteder.

Statens vegvesen har kompetanse til å utføre den tekniske del av oppgaven, og bygger nå opp kompetanse når det gjelder metode og prosess. Statens vegvesen ser det videre som nødvendig å utvikle sine kvalitetssikringssystem, tekniske kompetanse og utstyr. I tillegg vil Statens vegvesen profesjonalisere sin tilsynsfunk-

sjon og gjennomgå etatens roller og ansvarsfordeling for å sikre habilitet og integritet.

En godkjenningsordning med et akseptabelt kvalitetsnivå krever økede ressurser og kostnader knyttet til godkjenning og tilsynsbesøk. I likhet med Sverige og Danmark foreslår Statens vegvesen at disse kostnadene i størst mulig grad dekkes av brukerne. Vi ser her en parallell til brukernes betaling av obligatorisk periodisk kontroll av kjøretøy.»

Det ble foreslått endring av vegtrafikkloven § 13 med innføring av hjemmel for at Statens vegvesen kan ta gebyr for godkjenning av og tilsyn med verkstedene. Det ble videre foreslått at gebyrets størrelse reguleres i forskrift. Kostnadsriktig gebyr ble anslått å være 25.000 kroner for førstegangsgodkjenning og 6.000 kroner for årlig tilsyn.

Forslaget til nytt fjerde ledd annet punktum i § 13 hadde følgende ordlyd i høringsforslaget:

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om gebyr for godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder».

### 3.5 Høringsinstansenes syn

*Bilimportørenes Landsforening* har uttalt følgende om gebyr:

«Vi er fornøyd med at den fordyrende akkrediteringsløsningen er frafalt. Likevel er vi opptatt av de forespeilede kostnadene: 25 000 for førstegangskontroll og kr. 6 000 i årlig tilsynsgebyr virker unødig høyt. Vi ser betenkeligheter ved det prinsipielle i at Statens vegvesen nå ser ut til å skulle dekke inn alle kostnader (lønnskostnader osv.) ved en del av sin virksomhet gjennom høye gebyrsatser, i stedet for over Statsbudsjettet. Prinsipielt ser vi at slike godkjenninger er dekket over Statsbudsjettet gjennom avgifter etc., og ikke skal gebyrlegges.»

*Norges Lastebileier-Forbund* har uttalt følgende om gebyr:

«Saken har vært til behandling hos våre fylkesavdelinger. Etter dette vil vi uttrykke bekymring for at de høye gebyrene vil føre til færre verksteder, spesielt i distriktene, og at flere verksteder vil velge å klare seg uten slik godkjenning. Dette vil igjen føre til større avstander mellom verkstedene, og et dårligere og dyrere tilbud til bileierne.

De høye gebyrene vil bli videreført til bileieren, noe som igjen vil føre til høyere transportkostnader for transportkjøperen. Konkurransen i forhold til utenlandske transportører vil bli svekket. Dette er uheldig, og vil føre til et dårligere transporttilbud totalt sett.

Vi tillater oss å stille spørsmål ved om geby-

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

ret spiller Statens vegvesens reelle kostnader. Vi antar at de personene som vurderer/godkjenner ordinære verksteder, også vil kunne vurdere/godkjenne fartskriververkstedene, og at satsene derfor bør være omtrent like.»

*Finansdepartementet* har ikke merknader til at kostnadene knyttet til offentlig utført godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder gebyrfinansieres fullt ut. De viser videre til rundskriv R-112 av 16. juni 2006 om gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger hvor det presiseres at grunnvilkåret for å innføre et gebyr er at det offentlige utfører en klart definert myndighetshandling, og at det ikke skal betales for noe annet eller mer. *Finansdepartementet* har også enkelte synspunkter på forskriftsreguleringen av gebyrsatsene.

### 3.6 Departementets generelle merknader

Innføring av skjerpede krav vil forutsette at Statens vegvesen må bygge opp ytterligere kompetanse på metode og prosess særlig knyttet til oppfølging av verkstedenes kvalitetssikringssystemer. Statens vegvesen vil også ytterligere profesjonalisere sin tilsynsfunksjon herunder gjennomgå etatens roller og ansvarsfordeling for å sikre habilitet og integritet. En skjerpet godkjennings- og tilsynsordning vil kreve økte ressurser.

*Samferdselsdepartementet* vil bemerke at verkstedene er kommersielle aktører som tilbyr tjenester til lastebileierne. Kostnadene forbundet med godkjenning og tilsyn vil, som andre kostnader ved næringsvirksomhet, inngå i bedriftens grunnlag for å prise egne tjenester. Det vises for øvrig til omtale i punkt 7.2 av økonomiske og administrative konsekvenser. Gebyrfinansiering i dette tilfellet anses å være i henhold til retningslinjer for gebyr og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger, jf Rundskriv R-112/2006 av 16. juni 2006 og *Finansdepartementets* høringsuttalelse. Det tas gebyr ved tilsvarende godkjenning og tilsyn i Sverige og Danmark. *Departementet* anser det derfor riktig at verkstedene gjennom gebyr dekker statens kostnader ved slikt offentlig utført godkjenning og tilsyn.

## 4 Hjemmel for å pålegge avtalepart i transportoppdrag plikt til å sikre at transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsreglene

### 4.1 Høring

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det fremmet forslag til lov- og forskriftsendringer til gjennomføring og nasjonal tilpasning til forordning

(EF) 561/2006. Det ble blant annet redegjort for forslag om å gi hjemmel for å innføre plikter for bestemte medaktører i transportkjeden til å sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med de nye kjøre- og hviletidsreglene etter forordning (EF) 561/2006, jf. forordningen artikkel 10 nr. 4.

Høringsfristen var opprinnelig 17. april 2007, men ble senere utvidet til 30. april 2007. Forslaget ble sendt til 228 høringsinstanser, og gjort tilgjengelig på Statens vegvesens sider på verdensveven. 41 høringsinstanser avga uttalelse til forslaget. Følgende har hatt forslaget til uttalelse:

#### Departementer:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Finansdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Fiskeri- og kystdepartementet  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Justis- og politidepartementet  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Miljøverndepartementet  
Fornyrings- og administrasjonsdepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet  
Samferdselsdepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Utenriksdepartementet

#### Direktorater:

Arbeids- og velferdsdirektoratet  
Direktoratet for Arbeidstilsynet  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Kystverket  
Politidirektoratet  
Toll- og avgiftsdirektoratet

#### Andre

2fo  
A/S Fartskriver  
Advokatfirma Norlaw D.A.  
Akershus fylkeskommune  
American Car Club of Norway  
AMPY  
Aust-Agder fylkeskommune  
Autobransjens Leverandørforening  
Autodata AS  
Automobil- og Rekviritagrossistenes Forening  
Autoriserte Bruktbilforhandleres Landsforbund  
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund  
Barnehageforbundet  
Barneombudet

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

|                                                                      |                                                     |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Betongindustriens Landsforening                                      | Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy-klubber  |
| Bilbransjeforbundet                                                  | Landsforeningen for Trafikkskadde                   |
| Bilimportørenes Servicekontor                                        | Landsorganisasjonen i Norge                         |
| Bransjeutvalget for bilbergere                                       | Lastebileiernes Forening                            |
| Buskerud fylkeskommune                                               | Lenvik kommune/Nye nordnorske trafikksenter         |
| Byggenæringens Landsforening                                         | Logistikk- og Transportindustriens Landsforening    |
| Danske Busvognmænd                                                   | Lærerforbundet                                      |
| Datatilsynet                                                         | Læringssenteret                                     |
| Dekkimportørenes forening                                            | Maskinentreprenørenes Forbund                       |
| Den Norske Advokatforening                                           | Maskingrossistenes Forening                         |
| Den Norske Dommerforening                                            | Mesta AS                                            |
| Den Norske Lægeforening                                              | Motorførernes Avholdsforbund                        |
| Elbil Norge AS                                                       | Motormännens Riksforbund, Sverige                   |
| Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg                             | Motorsykkelimportørenes Forening                    |
| Fagforbundet                                                         | Motorungdomssekksjonen                              |
| Falck Redning AS                                                     | Møre og Romsdal fylkeskommune                       |
| Felleskjøpet Rogaland Agder                                          | NCC Roads AS                                        |
| Finansieringsselskapenes Forening                                    | NFSOK                                               |
| Finansnæringens hovedorganisasjon                                    | NITO                                                |
| Finnmark fylkeskommune                                               | NITO's etatsforening i Statens vegvesen             |
| FLO/S/L/KI/K (Forsvarets Logistikk-organisasjon)                     | NKI-forlaget                                        |
| Forbrukerombudet                                                     | NMCU                                                |
| Forbrukerrådet                                                       | Nord Norsk Trafikksenter                            |
| Forbundet for Ledelse og Teknikk                                     | Nordland fylkeskommune                              |
| Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport                                     | Nord-Trøndelag fylkeskommune                        |
| Forlaget Last og Buss A/S                                            | Norges Automobil-forbund                            |
| Forsikringsklagekontoret                                             | Norges Bilbransjeforbund                            |
| Forsvarsstaben Oslo Mil Akershus                                     | Norges Bilsporforbund                               |
| Frie Bilimportørers Forening                                         | Norges Bilutleierforbund                            |
| Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon                                 | Norges Bonde- og småbrukarlag                       |
| GasPRO AS                                                            | Norges Bondelag                                     |
| Grunnskolen trafikk- og mopedfaglige forum                           | Norges Caravanbransjeforbund                        |
| Vestfold                                                             | Norges Caravanprodusenters og -importørers Forening |
| Hedmark fylkeskommune                                                | Norges Forsikringsforbund                           |
| Helse-Miljø-Sikkerhet Reindrift                                      | Norges Handelsstands Forbund                        |
| Hjelpemiddelsentralen i Oslo                                         | Norges Handikapforbund                              |
| Hordaland fylkeskommune                                              | Norges Hytteforbund                                 |
| HTS AS                                                               | Norges Juristforbund                                |
| Høgskolen Hedmark, Avdeling for landbruks- og naturfag               | Norges Lastebileier-Forbund                         |
| Høgskolen i Nord-Trøndelag, Avdeling for trafikkklærerutdanning      | Norges Lensmanns- og politilederslag                |
| Instek a.s.                                                          | Norges Motorsportforbund                            |
| Institutt for bygg, anlegg og transport, Faggruppe veg og samferdsel | Norges Motorsykkelforbund                           |
| Jernbaneverket                                                       | Norges Naturvernforbund                             |
| Justisministeriet, Danmark                                           | Norges Røde Kors Hjelpekorps                        |
| Justisministeriet, Island                                            | Norges Skogeierforbund                              |
| Kjøttindustriens fellesforening                                      | Norges Taxiforbund                                  |
| Kommunenes Sentralforbund                                            | Norges Turbileierforbund                            |
| Kommunikationsministeriet Trafikpolitiska avdelingen, Finland        | Norsk Arbeidsmandsforbund                           |
| Kongelig Norsk Automobilklub                                         | Norsk Caravan Club                                  |
| Konkurransetilsynet                                                  | Norsk Cirkus og Tivolieierforbund                   |
|                                                                      | Norsk Forsikringsjuridisk Forening                  |
|                                                                      | Norsk Førstehjelpsråd                               |
|                                                                      | Norsk Industri                                      |

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

Norsk Kommuneforbund  
 Norsk Motorklubb  
 Norsk Tjenestemannslag  
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening  
 Norsk Trafikksenter  
 Norsk Transportarbeiderforbund  
 Norske Reindriftsamers Landsforbund  
 Norske Skogindustrier ASA  
 NRK  
 NSB Hovedadministrasjonen  
 NTL Landsforening 45-Veg  
 Nærbø bondelag  
 Näringsdepartementet, Enheten för Transportpolitik, Sverige  
 Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
 Oppland fylkeskommune  
 Opplysningsrådet for Veitrafikken  
 Opplæringsrådet for berg- bygg- og anleggssag  
 Oslo kommune, Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel  
 Oslo Sporveier  
 Oslo Ungdommens Motorsenter  
 Oslo Vei AS  
 Politiembetsmennenes Landsforening  
 Politiets fellesforbund  
 Politihøgskolen  
 Politihøgskolen avdeling Bodø  
 Post- og teletilsynet  
 Regjeringsadvokatembetet  
 Reinbeitedistrikt 16 A  
 Reindriftsadministrasjonen  
 Reindriftsadministrasjonen Reindriftskontoret i Vestfinnmark  
 Reindriftsforvaltningen  
 Reindriftskontoret i Øst-Finnmark  
 Reiselivsbedriftenes Landsforening  
 Riksadvokatembetet  
 Riksteatret  
 Rikstrykdeverket  
 Rogaland fylkeskommune  
 Rådet for funksjonshemmede  
 Sametinget  
 SINTEF  
 SIT Safe AS  
 Skandinavisk Trafikksenter AS  
 Skolenes Landsforbund  
 Snøfartsverket  
 Sogn og Fjordane fylkeskommune  
 Statens Bilsakkyndiges forening  
 Statens Jernbanetilsyn  
 Statens råd for funksjonshemmede  
 Statens vegvesen, Veg- og trafikkfaglig senter  
 Statkraft  
 Statskonsult  
 Statsskog Finnmark

Statsskog Troms  
 Statstjenestemannsforbundet  
 Steinar Hanche Olsen  
 Stortingets ombudsmann for forvaltningen  
 Sør-Trøndelag Bondelag  
 Sør-Trøndelag fylkeskommune  
 TBL Bransjegruppen for Påbygg og Karosseri  
 TEKNA, Statens vegvesen  
 Teknologisk institutt  
 Telemark fylkeskommune  
 Think Nordic AS  
 Trafikkforsikringsforeningen  
 Trafikkforum AS  
 Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Danmark  
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening  
 Transportbedriftenes Landsforening  
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
 Transportøkonomisk institutt  
 Trenregimentet  
 Troms fylkeskommune  
 Trygg Trafikk  
 Tydal Bondelag  
 Universitetet i Bergen  
 Universitetet i Oslo Institutt for strafferett  
 Universitetet i Tromsø Institutt for rettsvitenskap  
 Universitetet i Trondheim Det samfunnsvitenskapelige fakultet  
 Universitetsstudiene på Svalbard  
 Utdanningsforbundet  
 Utrykningspolitiet  
 Vegetatens Tekniske forening  
 Vegvesenets Trafikktekniske Forening  
 Veidekke ASA  
 Vest-Agder fylkeskommune  
 Vestfold fylkeskommune  
 Viking Redningstjeneste  
 Vägverket Fordonsavdelningen, Sverige  
 Yrkestrafikkforbundet  
 Økokrim  
 Østfold fylkeskommune

## 4.2 Gjeldende rett

Det er med hjemmel i vegtrafikkloven § 21 fastsatt regler om kjøre- og hviletid for fører og transportforetak. Andre aktører er ikke direkte regulert, men vil kunne straffes for medvirkning, dersom de gjør medvirkningshandlinger som omfattes av gjerningsbeskrivelsen i bestemmelser rettet mot fører og transportforetak. Videre er det i § 3 i forskrift 10. juni 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåfører, til gjennomføring av bestemmelser i direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåfører, fastsatt plikt for enkelte

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

bestemte medaktører til å medvirke til oppfyllelse av reglene i forskriften.

### 4.3 Fremmed rett

Innføring av plikter for en del omtalte aktører i transportkjeden til å sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsreglene, vil som del av forordning (EF) 561/2006/EF bli felles i EØS-området.

Finland har nylig vedtatt nasjonal lovgivning som oppstiller ansvar for tredjeparter i transportkjeden under nærmere bestemte forutsetninger.

### 4.4 Høringsbrevets forslag

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det fremmet forslag om endring i § 21 for å gi hjemmel for å innføre plikter for bestemte medaktører i transportkjeden til å sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med de nye kjøre- og hviletidsreglene etter forordning (EF) 561/2006, jf. forordningen artikkel 10 nr. 4. Forslaget til nytt siste punktum i § 21 annet ledd hadde følgende ordlyd:

«Departementet kan gi forskrift om at avtalepart i transportoppdrag pålegges plikter til oppfyllelse av regler gitt i medhold av dette ledd.»

I høringen fremkommer blant annet følgende om forslaget:

«Innføring av plikter for andre aktører i transportkjeden, vil gi et bedre utgangspunkt for at flere sjåfører overholder kjøre- og hviletidsreglene. Konkurransen i transportmarkedet i dag, gjør at sjåføren i mange tilfeller kommer i en presset situasjon. Ved at transportaktører pålegges plikter mht kjøre- og hviletid, vil konkurransen skje innenfor rammer som ivaretar trafikk-sikkerhet og sjåførenes arbeidsforhold.

For å gjøre disse pliktene effektive, er det samtidig viktig at pliktene følges av en trussel om sanksjon. Vi har full frihet mht hvilke sanksjoner som skal benyttes ved overtredelse av medvirkningsansvaret. Både ut fra trafiksikkerhetshensyn og at overtredelser som sjåførene gjør i dag sanksjoneres med straff, anses at straff bør være den sanksjonen som innføres også for overtredelser begått av andre aktører i transportkjeden.»

### 4.5 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Rogaland fylkeskommune, Samferdselsseksjonen er positive til å innføre ansvarsregler for tredjeparter. For øvrig hadde ingen av høringsinstansene særlige merknader til forslaget.

Departementet vil fremheve at det med hjemmel i den foreslåtte § 21 vil kunne pålegges plikter knyttet til oppfyllelse av regler både om kjøre- og hviletid og om arbeidstid for sjåfører og andre arbeidstakere innen vegtransport.

De foreslåtte endringene vil gi grunnlag for å gjennomføre kravene i forordning (EF) 561/2006 artikkel 10 nr. 4 og 19 nr. 4 om plikt for en del bestemte transportaktører til å sikre at avtalte transporttidsplaner er i tråd med kjøre- og hviletidsreglene, og om mulighet til å kunne sanksjonere overtredelser. Pliktene vil bli fastsatt i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS, og overtredelser vil kunne straffes etter den alminnelige straffebestemmelsen i loven § 31.

Departementet viser ellers til potensialet for at flere sjåfører overholder kjøre- og hviletidsreglene, og at utvidelse av ansvar som foreslått vil kunne redusere press mot sjåførene til å bryte disse reglene.

## 5 Hjemmel for å sanksjonere overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene som avdekkes i Norge uavhengig av i hvilket land overtredelsen er begått

### 5.1 Høring

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det redegjort for forslag om endring av vegtrafikkloven § 32 om å gi departementet myndighet til å gi forskrift om at overtredelse av regler om kjøre- og hviletid begått på fremmed stats territorium, skal straffes her i riket på samme måte som nevnt i § 31, uavhengig av bostedsland.

Høringsinstansene var de samme som omtalt under punkt 4.1.

### 5.2 Gjeldende rett

Det har vært antatt at det ikke skal kunne reageres i Norge overfor utenlandsk fører for overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene som er skjedd i utlandet når kjøringen på norsk territorium ikke har vært i strid med bestemmelsene eller har vært en del av overtredelsen.

Etter gjeldende § 32 er det adgang til etter overenskomst med fremmed stat og under forutsetning av gjensidighet i det vesentlige, å gi forskrifter om at overtredelse begått på fremmed stats område av nærmere fastsatte slags vegtrafikkbestemmelser som gjelder der, skal straffes her i riket på samme måte som nevnt i § 31. Bestemmelsen ble fastsatt med sikte på gjennomføring av Europeisk avtale

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

om sanksjonering av overtredelser av vegtrafikklovgivning (European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences) fra 1964, jf. Ot.prp. nr. 23 (1964–65) s. 78. Bestemmelsen ble imidlertid ikke benyttet til dette formål, og er heller ikke senere benyttet.

### 5.3 Fremmed rett

Bestemmelse om at overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene skal kunne sanksjoneres i alle land i EØS-området, også der overtredelsen er begått i annen stat eller tredjestat, vil som en del av forordning (EF) 561/2006, bli felles innen EØS-området.

### 5.4 Høringsbrevets forslag

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det foreslått følgende ordlyd i § 32:

«Departementet kan gi forskrift om at overtredelse av regler om kjøre- og hviletid gitt i medhold av § 21 andre ledd begått på fremmed stats territorium, skal straffes her i riket på samme måte som nevnt i § 31, uavhengig av bostedsland.»

I høringen fremkom i tillegg følgende:

«(...) plikt til innføring av mulighet for å sanksjonere overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene som avdekkes i Norge, uavhengig av hvor de er begått (ekstraterritorialitet), slik dette er formulert i forordningen artikkel 19 nr. 2, [anses] å falle innenfor EØS-avtalens virkeområde. Dette hovedsakelig fordi straff som sanksjon beror på nasjonalt valg, og ikke på plikt etter forordningen og fordi reglene styrker det indre markedes funksjon og bidrar til effektiv håndhevelse av primærreglene (...)

Det må dermed gis bestemmelser som gir anledning til å straffe alle overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene som oppdages i Norge (...)

Med forenklete kontrollrutiner med digital fartsskriver og utvidet oppbevaringsplikt, anses det sannsynlig at det vil kunne avdekkes overtredelser som er begått tilbake i tid. Med en hjemmel som nevnt, vil man således ha mulighet i enda større grad enn i dag til å sanksjonere også slike overtredelser.»

### 5.5 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

Ingen av høringsinstansene hadde særlige merknader til forslaget.

Departementet bemerker at hjemmel til å kunne sanksjonere overtredelser av kjøre- og hviletidsreg-

lene som avdekkes i Norge, også der overtredelsen er begått på annen EØS-stat eller tredjestats territorium, vil gi økt oppdagelsesrisiko for overtredelser av stor betydning for trafikksikkerheten.

En slik hjemmel, i kombinasjon med forenklete kontrollrutiner med digital fartsskriver og utvidet oppbevaringsplikt for fartsskriverdata, vil dermed gi langt bedre muligheter for å avdekke og straffe flere overtredelser.

Endringene som foreslås vil innebære at alle overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene som oppdages i Norge men som er begått i utlandet, vil kunne straffes i Norge, uavhengig av hvem som har begått dem. Vi vil dermed både kunne straffe overtredelser som nordmenn har begått i utlandet, og overtredelser som en utlending har begått i utlandet, herunder i sitt eget hjemland. Det vil også gjelde overtredelser som er fullbyrdet før overtrederen kommer inn i Norge og hvor kjøringen på norsk territorium er lovmessig, og ikke bare overtredelser som begynner i annen stat og fortsetter inn i Norge.

Bestemmelsen i forordningen vil bli gjennomført i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. Overtredelser vil kunne straffes etter den alminnelige straffebestemmelsen i loven § 31.

Ved sanksjonering i Norge bør det tas utgangspunkt i norsk sanksjonsnivå, se nærmere omtale under punkt 8.3.

Det vil bli innført systemer for å sikre at det ikke ilegges mer enn en sanksjon for hver overtredelse, blant annet ved at føreren skal utstyres med dokumentasjon for sanksjoner eller rettsforfølging, jf. forordningen artikkel 19 nr. 1 og 3.

## 6 Hjemmel for å gi forskrift som gir Statens vegvesen myndighet til å pålegge sjåfører hvile ved alvorlige brudd på kjøre- og hviletidsreglene

### 6.1 Høring

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det redegjort for forslag om endring av § 36. Forslaget innebærer at departementet gis myndighet til å gi nærmere regler om at Statens vegvesen ved regionvegkontoret kan gi sjåfører pålegg om å gjennomføre nødvendig hvile når regler gitt i medhold av § 21 annet ledd er overtrådt.

Høringsinstansene var de samme som omtalt under punkt 4.1.

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

## 6.2 Gjeldende rett

Statens vegvesen utfører i dag en stor andel av kjøre- og hviletidskontrollene. Det er imidlertid bare politiet som har myndighet til å hindre videre kjøring dersom det avdekkes alvorlige brudd på kjøre- og hviletidsreglene. Dette anses som tilstrekkelig for å gjennomføre forordning (EF) 561/2006 artikkel 21. Det innebærer imidlertid at Statens vegvesen er avhengig av vedtak fra politiet for å hindre videre kjøring der dette anses klart nødvendig ut fra trafikksikkerhetsmessige hensyn.

## 6.3 Fremmed rett

I Danmark er det kun politiet som kontrollerer kjøre- og hviletidsreglene og som har myndighet til å pålegge hvile når det avdekkes brudd på kjøre- og hviletidsreglene.

I Sverige er det politiet og bilinspektører ansatt i politiet som utfører kontroll med kjøre- og hviletidsreglene. Politimenn er imidlertid de eneste som kan illegge sanksjoner. Det svenske Vägverket utfører ikke slike kontroller.

## 6.4 Høringsbrevets forslag

I Vegdirektoratets høring av 5. mars 2007 ble det foreslått endring av § 36 ved tilføyelse av nytt nr. 9 med følgende ordlyd:

«Politiet og regionvegkontoret kan, etter nærmere regler gitt av departementet, gi pålegg om å gjennomføre nødvendig hvile når regler gitt i medhold av § 21 andre ledd er overtrådt.»

I høringen fremkom i tillegg følgende:

«Statens vegvesen er sammen med politiet kontrollmyndighet etter regelverket, men har ikke sanksjonshjemler. Det er viktig, uavhengig av forordningens krav, at kontrollmyndigheten har tilstrekkelige virkemidler til å utøve denne myndigheten på en tilfredsstillende måte. Statens vegvesen anser at det er avgjørende for en tilfredsstillende kontroll at de selv har mulighet til å kunne hindre kjøring som utgjør en åpenlys fare for trafikksikkerheten, uten å måtte tilkalle politiet. Krav om å tilkalle politiet vil i mange tilfelle gjøre arbeidet unødig administrativt. Det vil også være svært utilfredsstillende for Statens vegvesen som kontrollmyndighet og for hensynet til trafikksikkerheten at man står maktesløse overfor sjåfører som kjører videre, men som er i en slik tilstand at de åpenbart ikke burde få kjøre (...) Det foreslås på dette grunnlag at Statens vegvesen ved regionvegkontoret gis hjemmel til å pålegge hvile. Hvis pålegg ikke etter-

kommes, vil dette kunne straffes etter vegtrafikkloven § 31 (...) Det foreslås at det kun er ved alvorlige overtredelser at slikt pålegg skal kunne gis. Vilåret i forordningen om at overtredelsen «klart kan sette trafikksikkerheten i fare», foreslås tatt inn i forskriften, og må tolkes strengt.»

## 6.5 Høringsinstansenes syn og departementets vurderinger

*Norges Lastebileier-Forbund* mener at myndighetsutøvelse i form av pålegg skal tilligge politiet, og går derfor mot at Statens vegvesen skal få slik myndighet, da de frykter misbruk. *Politidirektoratet*, *Arbeids- og inkluderingsdepartementet* og *Maskinentreprenørenes Forbund* støttet forslaget til lovendring.

*Departementet* legger til grunn at det vil sikres god opplæring og oppfølging av vegvesenets kontrollpersonale for å sikre utøvelse av myndigheten i samsvar med formålet.

*Departementet* vil fremheve viktigheten av at kontrollmyndighetene har tilstrekkelige virkemidler til å iverksette tiltak ut fra resultatene av kontroll, herunder i alvorlige tilfeller å kunne hindre videre kjøring der dette vil utgjøre en klar fare for trafikksikkerheten.

Adgang til å pålegge hvile vil være et effektivt virkemiddel. Gis pålegg vil kjøretøyet ikke kunne benyttes medmindre det kommer en uthvilt sjåfør for å overta. Sjåfører som er pålagt hvile, kan heller ikke føre et annet kjøretøy før den pålagte hvilen er gjennomført. Hvis pålegg ikke etterkommes, vil videre kjøring kunne straffes med hjemmel i den alminnelige straffehjemmelen i vegtrafikkloven § 31.

Hjemmelen vil i første omgang bli brukt til å gi Statens vegvesen myndighet etter forordning (EF) 561/2006 artikkel 21, og dermed begrenses til de mest alvorlige overtredelser hvor videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare. Den mest aktuelle overtredelsen vil være tilfelle hvor døgnhvil ikke er gjennomført eller det er kjørt lenger enn lengste daglige kjøretid. Da vil pålegg om døgnhvil være aktuelt.

Bestemmelsen foreslås likevel utformet generelt, for å gi fleksibilitet til å kunne fastsette regler om å kunne pålegge hvile også i andre situasjoner. Dette vil blant annet kunne være aktuelt dersom erfaringene med ordningen tilsier det og det er behov for ytterligere styrking av håndhevingen.

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

## 7 Økonomiske, administrative og andre konsekvenser

### 7.1 Generelt

De foreslåtte endringene vil gi bedre virkemidler for en effektiv håndheving og dermed gjøre det vanskeligere å bryte eller medvirke til å bryte reglene. Dette antas å gi økt etterlevelse av reglene og dermed færre ulykker, bedre arbeidsforhold for sjåførene og vil være positivt for konkurransesituasjonen i transportnæringen.

### 7.2 Til forslaget i kapittel 3

Innføring av nye krav for fartsskriververksteder, herunder et helhetlig statlig ansvar for godkjennings- og tilsynsoppgavene, vil gi økte kostnader for Statens vegvesen forbundet med organisatoriske tilpasninger, kompetansetiltak og teknisk utstyr.

Skjerpede krav og liten erfaring med denne type godkjenning og tilsyn, gir usikkerhet om både hvilke kostnader oppgaven vil innebære og størrelsen på kostnadene. Usikkerheten er eksempelvis knyttet til ressursbruk ved ulike typer organisering av tilsynsarbeidet og muligheter til å utnytte denne type kompetanse også ved andre oppgaver i Statens vegvesen. Det er derfor i dag usikkert hva et kostnadsriktig gebyr for førstegangsgodkjenning og årlig tilsyn vil bli.

Statens vegvesen har gjort en foreløpig estimering av kostnader basert på anslag om fire dagers tidsbruk til førstegangsgodkjenning i form av forarbeid, to personer en dag ute på verkstedet, reisetid og etterarbeid i form av skriving av tilsynsrapport og forvaltningsvedtak. Det er i tillegg gjort anslag på kostnader ved et årlig tilsynsbesøk, som vil være mindre omfattende og kreve anslagsvis 25 prosent av tidsbruken ved førstegangsgodkjenning. Med en timepris på 700 kroner anslår Statens vegvesen at kostnadene ved en førstegangsgodkjenning vil kunne beløpe seg til om lag 21 000 kroner. I tillegg kommer andel av faste kostnader i samsvar med rundskriv R-112/2006 av 16. juni 2006. Basert på disse tallene anslås totale kostnader ved førstegangsgodkjenning til i overkant av 22 000 kroner. Kostnadene ved årlig tilsyn anslås å bli i størrelsesorden 5500 kroner.

I tillegg til gebyr for godkjenning og årlig tilsyn, vil krav til kvalitetssikringssystem og øvrig tilpasning til strengere regler påføre verkstedene visse administrative og økonomiske konsekvenser, men uten at disse har vært mulig å tallfeste.

*Departementet* bemerker at førstegangsgodkjenning er en engangskostnad som kan pulverise-

res utover flere års verksteddrift. Med et tidsperspektiv på fem år, vil de gjennomsnittlige årlige kostnadene til gebyr basert på anslagene over, være i størrelsesorden 9–10.000 kroner per verksted. Til sammenligning er tilsvarende årlige gebyrkostnader i Sverige ca SEK 12.500 og i Danmark ca DKK 5500–8000. Disse kostnadene må antas å bli fordelt videre på bileierne, og vil for et gjennomsnittlig verksted med 150 kontroller i året kunne innebære en prisøkning på 60–70 kroner per kontroll fra dagens ca 1500 kroner. For et lite verksted som kun utfører 40 kontroller i året vil den tilsvarende prisøkningen kunne være 225–250 kroner. For bileierne, som er pålagt å utføre kontroll annethvert år, vil dette kunne gi årlige merkostnader på henholdsvis 30–35 og 110–125 kroner.

*Departementet* anser dermed at kostnadene for verkstedene og bileierne vil ha mindre betydning for bileierens valg av verksted, for hvilke verksteder som vil velge å tilby denne tjenesten og for tilbudet til bileierne.

Departementet forutsetter imidlertid at det jevnlig skal foretas gjennomgang av kostnadene forbundet med godkjenning og tilsyn for å sikre at gebyrene er kostnadsriktige.

### 7.3 Til forslaget i kapittel 4

Innføring av plikter for avtalepart i transportoppdrag til å medvirke til oppfyllelse av kjøre- og hviletidsreglene, kan gi en viss økt administrativ byrde for aktuelle transportaktører. Det vil være tilstrekkelig at aktørene godtar de kjøreplaner som transportøren har lagt opp innenfor kjøre- og hviletidsreglene. Bestemmelsen går således ikke langt i retning av aktiv tilretteleggingsplikt. Oppfyllelse av pliktene vil imidlertid forutsette at aktørene har en viss kjennskap til kjøre- og hviletidsreglene, noe som det forutsettes at profesjonelle aktører i dette markedet har, eller bør ha.

De øvrige foreslåtte endringene av vegtrafikkloven § 21 kan gi visse administrative besparelser for det offentlige ved tydeligere hjemler for tilgang til virksomheter ved kontroll, jf. omtale i punkt 8.2.

### 7.4 Til forslaget i kapittel 5

De foreslåtte endringene i vegtrafikkloven § 32 vil gjøre det enklere å håndheve overtredelser av reglene for kjøre- og hviletid begått i andre land, men som avdekkes i Norge. Økt mulighet til å sanksjonere antas å innebære at flere overtredelser vil bli sanksjonert, noe som vil gi økte kostnader til oppfølging av overtredelser. Oppfølging overfor utlendinger av overtredelser begått i utlandet antas ikke

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

å innebære særlig andre konsekvenser enn det som gjelder i dag for håndheving av overtredelser som utlendinger begår i Norge.

Ved å benytte norsk sanksjonsnivå, jf. punkt 8.3, vil håndhevingen forenkles, da det i mange tilfeller vil være vanskelig å konstatere hvilket land overtredelsen er begått i, og det vil kunne være begått overtredelser i flere land. Norsk sanksjonsnivå vil også innebære at en del utenlandske transportører vil oppleve skjerpede sanksjoner.

## 7.5 Til forslaget i kapittel 6

Endring av § 36 som gir mulighet til å gi kontrollører fra Statens vegvesen myndighet til å kunne pålegge en sjåfør å gjennomføre hvile ved alvorlige overtredelser, vil kunne hindre kjøring som utgjør stor ulykkesrisiko. Det antas også å bidra til at flere ser seg tjent med å følge kjøre- og hviletidsreglene. Konsekvensene antas derfor positive for trafikksikkerheten, arbeidsforholdene og konkurransen på transportmarkedet. Forslaget antas å gi administrative besparelser ved at vegvesenet i flere tilfeller kan foreta kontrollen uten politiet. Samtidig vil det være visse administrative konsekvenser for Statens vegvesen forbundet med kvalitetssikring av personellkompetanse.

## 8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

### 8.1 Merknader til § 13

Nytt fjerde ledd annet punktum i § 13 vil gi departementet hjemmel til å fastsette bestemmelser om at verksteder som ønsker å arbeide med fartsskrivere skal betale gebyr for godkjenning og for tilsyn utført av Statens vegvesen. Gebyrenes størrelse vil bli fastsatt i forskrift og skal være kostnadsriktige.

### 8.2 Merknader til § 21

Endringen i § 21 annet ledd første punktum vil gi departementet hjemmel til å gi regler om plikter for avtalepart i transportoppdrag. Det kan være både regler om kjøre- og hviletid og regler om arbeidstid for sjåfører og andre arbeidstakere innen vegtransport.

Bestemmelsen vil gi grunnlag for å gjennomføre kravene i forordning (EF) 561/2006 artikkel 10 nr. 4 og 19 nr. 4 om plikter for en del aktører til å sikre at avtalte transporttidsplaner er i samsvar med kjøre- og hviletidsreglene.

Forordning (EF) 561/2006 artikkel 10 nr. 4 og

19 nr. 4 er ikke klar, hverken når det gjelder personkretsen som omfattes eller rekkevidden av pliktene som pålegges. Det vil i stor grad være nasjonale domstoler og EF-domstolen som gjennom sin praksis vil gjøre de nærmere avgrensningene av bestemmelsenes rekkevidde.

Det er likevel grunn til å bemerke at angivelsen av de personer som omfattes er vid og omfatter foretak, avsendere, speditører, turoperatører, hovedleverandører, underleverandører og førerformidlingsbyråer, jf. forordningen artikkel 10 nr. 4 og 19 nr. 4. Bestemmelsen vil derfor omfatte de fleste aktører i transportkjeden som har innflytelse på sjåførens kjøre- og hviletider.

Begrepet «avtalte transporttidsplaner» antas også å favne vidt. Ikke bare vil detaljerte planer som angir detaljerte kjøreruter og kjøre- og hviletider omfattes, men også mer overordnede planer. Også planer som ikke sier mer enn avtalt leveringstidspunkt og sted, antas i prinsippet å omfattes av begrepet.

Det er i hovedsak de som pålegger sjåførene umulige tidsplaner og gjennom dette presser dem til å bryte kjøre- og hviletidsreglene, og de som aksepterer slike tidsplaner, som bør bære et visst medansvar. Bestemmelsen er således primært rettet mot aktører som aktivt pålegger eller aksepterer brudd og antas i begrenset utstrekning å pålegge en aktiv tilretteleggingsplikt overfor sjåførene ut over det som allerede foreligger. Bestemmelsen må sees i sammenheng med at transportvirksomheter i dag er pålagt en rekke tilretteleggingsplikter, blant annet knyttet til lønnsordninger og førernes arbeid ellers, jf. forordningen artikkel 10 nr. 1 og 2, gjennomført i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Bestemmelsen vil også tydeliggjøre hjemmelen for medvirkningsansvaret som er ilagt transportaktører etter artikkel 14 nr. 3 i direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåfører og andre innen vegtransport, og som er gjennomført i § 3 i forskrift 10. juni 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåfører.

Øvrige endringer i § 21 annet ledd vil tilpasse begrepsbruken i § 21 annet ledd til dagens kontrollordninger og -rutiner. Endringene vil tydeliggjøre hjemmelen for de nye metodene for registrering og kontroll av kjøre- og hviletidsreglene som er innført med hjemmel i gjeldende § 21 annet ledd, men uten å innebære realitetsendring.

Det er også tatt inn presisering om at det kan gis nærmere bestemmelser om andre arbeidstakere enn sjåfører. Dette vil tydeliggjøre hjemmelen for å regulere mobile arbeidstakere etter direktiv 2002/15/EF i forskrift 10. juni 2005 nr. 543 om arbeidstid for sjåfører. Endringene vil også tydelig-

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

gjøre lovhjemmelen for kontrollmyndighetenes tilgang til virksomhetene ved tilsyn og kontroll.

Overtredelser vil kunne straffes etter den alminnelige straffehjemmelen i § 31.

### 8.3 Merknader til ny § 32

Forslaget til ny § 32 vil gi departementet hjemmel til å gi forskrift om at overtredelser av regler om kjøre- og hviletid gitt i medhold av § 21 annet ledd begått på fremmed stats territorium og avdekket i Norge, skal straffes her i riket i samsvar med § 31, uavhengig av statsborgerskap og bostedsland.

Bestemmelsen vil gi grunnlag for å gjennomføre forordning (EF) 561/2006 artikkel 19 nr. 2 i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS. Bestemmelsen er likevel utformet for å gi fleksibilitet til å kunne benyttes også i andre tilfeller, herunder for internasjonale kjøre- og hviletidsregler utenfor EØS-avtalen.

Reglene for kjøre- og hviletid anses svært viktige for trafikksikkerheten, noe som blant annet kommer til uttrykk gjennom det norske sanksjonsnivået. Det bør derfor benyttes norsk sanksjonsnivå og i begrenset utstrekning tas hensyn hvordan straffereaksjonen ville ha blitt dersom saken var blitt avgjort i det land der overtredelsen ble begått, selv om en slik praksis i mange tilfeller vil gi vesentlig strengere reaksjoner for utenlandske overtredere.

Eksisterende § 32 oppheves da den ikke er blitt benyttet siden loven ble fastsatt, jf. omtale i punkt 5.2. Bestemmelsen anses også lite praktisk som grunnlag for eventuelle fremtidige reguleringer, blant annet på bakgrunn av § 6 i straffeloven 2005 (ennå ikke i kraft) som gir grunnlag for å straffefølge overtredelser som vi etter overenskomst med fremmed stat eller etter folkeretten har rett eller plikt til å straffefølge.

### 8.4 Merknader til § 36

Forslaget til endring i § 36 gir departementet hjemmel til å gi nærmere regler om at Statens vegvesen ved regionvegkontoret kan gi sjåfører pålegg om å

gjennomføre nødvendig hvile. Det kan fastsettes regler om hvile både ved overtredelser av regler om kjøre- og hviletid og av regler om arbeidstid for sjåfører og andre arbeidstakere innen vegtransport.

Det foreslås ikke å innta begrensninger i lovteksten av når hvile skal kunne pålegges. Dette for å gi fleksibilitet til eventuelle fremtidige reguleringer.

Pålagt hvile må gjennomføres på vanlig måte. Dette innebærer for eksempel at døgnhvile må gjennomføres i et kjøretøy som står stille eller et annet egnet sted.

Politiet gis i bestemmelsen tilsvarende myndighet som Statens vegvesen, men uten at dette skal begrense de øvrige muligheter politiet i dag har i kraft av vegtrafikklovgivningen til å forby bruk av kjøretøy.

### 8.5 Ordlyden i lovforslaget

Departementet har etter høringen funnet grunn til å flytte hjemmelen for regulering av avtalepart i transportoppdrag til § 21 annet ledd første punktum, og forenkle omtalen noe, men uten at dette er ment å innebære realitetsendring av betydning. I tillegg er det gjort enkelte språklige justeringer og erstattet ordbruken «nærmere bestemmelser» med «forskrifter» i paragrafene som foreslås endret.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.).

Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.) i samsvar med et vedlagt forslag.

## Forslag

### til lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av forordning (EF) 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innenfor veitransport og om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 3820/85 m.m.)

#### I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

§ 13 nytt fjerde ledd annet punktum skal lyde:  
*Departementet kan gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksteder for fartsskriver.*

§ 21 annet ledd skal lyde:  
Departementet kan gi forskrifter om kjøre- og hviletid, om arbeidstid og om arbeidsvilkår for førere, grupper av førere, andre arbeidstakere innenfor vegtransport og avtalepart i transportoppdrag. Departementet kan videre gi forskrifter om plikt til å registrere opplysninger om disse forhold og om lagring, nedlasting, oppbevaring, innsending og kontroll av opplysningene, og om kontrollmyndighetenes tilgang til virksomheter, kjøretøy og kontrollapparater. Departementet kan også gi forskrifter om gebyr for utstedelse av fartsskriverkort.

Ny § 32 skal lyde:

*Departementet kan gi forskrifter om at overtredelse begått på fremmed stats territorium av kjøre- og hviletidsbestemmelser gitt i medhold av § 21 andre ledd, skal straffes her i riket i samsvar med § 31, uavhengig av statsborgerskap og bostedsland.*

Overskriften til § 36 skal lyde:

Forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile

§ 36 nytt nr. 9 skal lyde:

*Departementet kan i forskrift gi politiet og regionvegkontoret myndighet til å gi pålegg om å gjennomføre nødvendig hvile når bestemmelser gitt i medhold av § 21 annet ledd er overtrådt.*

#### II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.





Trykkt: A/S O. Fredr. Arnesen, November 2007