



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 105 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 105 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og
yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.)
og samtykke til godkjennelse av
EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og
nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse
i EØS-avtalen av forordningene
(EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	4.4.2	Kontroll og håndheving	22
			4.4.3	Manipulasjon av fartsskriver	23
			4.4.4	Bruksforbud	23
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	5	Endringer i yrkestransportloven	24
2.1	EUs mobilitetspakke	7	5.1	Gjeldende rett	24
2.1.1	Innledning	7	5.1.1	Generelt	24
2.1.2	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054	7	5.1.2	Adgang til yrket som vegtransportør	24
2.1.3	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 ...	9	5.1.3	ERRU-systemet («European Register of Road Transport Undertakings»)	25
2.2	Høringen	11	5.1.4	Adgang til markedet	25
2.3	Generelle høringsinnspill	12	5.1.5	Kontroll	26
2.3.1	Høringsinstansenes generelle merknader	12	5.2	Forslaget i høringen	26
2.3.2	Departementets vurdering	14	5.2.1	Generelt	26
			5.2.2	Adgang til yrket som vegtransportør	26
3	Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger	15	5.2.3	ERRU-systemet	26
3.1	EØS-komiteens beslutninger	15	5.2.4	Adgang til markedet	27
3.1.1	EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 om innlemmelse av forordning (EU) 2020/1055	15	5.2.5	Kontroll	27
3.1.2	EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 om innlemmelse av forordning (EU) 2020/1054	15	5.3	Høringsinstansenes merknader ...	29
3.2	Departementets vurdering	15	5.3.1	Adgang til yrket som vegtransportør	29
			5.3.2	ERRU-systemet	29
4	Endringer i vegtrafikkloven	16	5.3.3	Adgang til markedet	30
4.1	Gjeldende rett	16	5.3.4	Kontroll	30
4.1.1	Generelt	16	5.4	Departementets vurderinger og forslag	31
4.1.2	Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver	16	5.4.1	Generelt	31
4.1.3	Kontroll og håndheving	16	5.4.2	Adgang til yrket som vegtransportør	31
4.1.4	Manipulasjon av fartsskriver	18	5.4.3	ERRU-systemet	32
4.1.5	Bruksforbud	18	5.4.4	Adgang til markedet	32
4.2	Forslaget i høringen	19	5.4.5	Kontroll	32
4.2.1	Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver	19	6	Økonomiske og administrative konsekvenser	35
4.2.2	Kontroll og håndheving	20	6.1	Generelt	35
4.2.3	Manipulasjon av fartsskriver	20	6.2	Private aktører	35
4.2.4	Bruksforbud	20	6.2.1	Forordning (EU) 2020/1054	35
4.3	Høringsinstansenes syn	21	6.2.2	Forordning (EU) 2020/1055	35
4.3.1	Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver	21	6.3	Offentlige aktører	35
4.3.2	Kontroll og håndheving	21	6.3.1	Forordning (EU) 2020/1054	35
4.3.3	Manipulasjon av fartsskriver	22	6.3.2	Forordning (EU) 2020/1055	36
4.3.4	Bruksforbud	22	6.3.3	Øvrige lovendringer	36
4.4	Departementets vurdering og forslag	22	7	Merknader til de enkelte bestemmelsene	37
4.4.1	Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver	22	7.1	Til endringer i vegtrafikkloven	37
			7.2	Til endringer i yrkestransportloven	38

A Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.)	40	2	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren	43
B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054	41	3	EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	58
Vedlegg		4	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til minstekrav til lengste tillatte daglige og ukentlige kjøretid og minstekrav til pauser og døgn- og ukehvil, og av forordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til posisjonsbestemmelse ved hjelp av fartsskrivere	59
1 EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg X (Generelle tjenester) og vedlegg XIII (Transport)	42			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 105 LS

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 29. april 2022,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), som vil gjennomføre deler av EUs såkalte «mobilitetspakke» i norsk rett. I tilknytning til dette foreslår departementet også enkelte andre endringer i nevnte lover for å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlagene og sikre effektive kontrollmuligheter. I tillegg til lovendringer inneholder proposisjonen også en anmodning om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/22

av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang for vegtransport og (EU) 2020/1054 om endringer i reglene for kjøre- og hviletid og fartsskriver mv. på vegtransportområdet. Fartsskriver er et apparat som i dag brukes til å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene.

Gjennomføring av forordningene i norsk rett medfører behov for endringer i vegtrafikkloven. I § 13 fjerde ledd innføres en hjemmel for å kunne bruke fartsskriver for nye kontrollformål. Bestemmelsen i § 21 andre ledd må endres for å

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

sikre hjemmel for sjåførens plikt til å registrere nye opplysninger i fartsskriveren.

I yrkestransportloven er det behov for endringer i § 29 a for å legge inn ytterligere opplysninger i ERRU-systemet. Det er også nødvendig med endringer i § 38 for å sikre hjemmel for kontroll ved foretakets forretningssted.

I tillegg er det behov for å presisere enkelte andre bestemmelser i vegtrafikkloven for å tydeliggjøre hjemmelsgrunnlagene og sikre effektive kontrollmuligheter. Det fremlegges derfor forslag om endringer i vegtrafikkloven § 13 a, for å presisere et forbud mot manipulasjon av fartsskriver og annet påkrevd teknisk utstyr i kjøretøy. Det foreslås videre å utvide grunnlaget for bruksforbud etter § 36 første ledd bokstav h for nærmere angitte brudd på reglene om fartsskriver.

Det fremlegges også forslag om endring i kontrollbestemmelsen i yrkestransportloven § 38, for å oppdatere denne språklig samt å utvide og tydeliggjøre hjemmelsgrunnlaget.

Etter EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a skal forordninger som sådan gjøres til en del av den interne rettsordenen. Departementet legger opp til at forordningene innlemmes i norsk rett i forskrift. Forslag til nødvendige tilpasninger i forskrift om kjøre- og hviletid og i yrkestransportforskriften ble sendt på høring av Statens vegvesen 20. desember 2021. Forskriftsendringene vil blant annet omfatte reglene for kabotasje og nødvendige endringer og presiseringer i kjøre- og hviletidsreglene, herunder for kommersiell internasjonal transport med varebil med tillatt totalvekt over 2500 kg.

Da lovforslaget ble sendt på høring i juli 2021, ble det foreslått en ny § 39 a i yrkestransportloven for å innføre en generell hjemmel for behandling

av personopplysninger. Statens vegvesen sendte 24. februar 2022 på høring et lovforslag om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven knyttet til billettering på ferje. I tillegg ble den generelle hjemmelen som ble sendt på høring i juli 2021 foreslått endret i denne nye høringen. Departementet har etter en vurdering kommet frem til at disse bestemmelsene må ses i sammenheng, og et lovforslag på bakgrunn av disse to høringene vil derfor samlet oversendes Stortinget for behandling. Lovendringer om behandling av personopplysninger er derfor ikke en del av denne proposisjonen.

En generell beskrivelse av hovedtrekkene i EUs mobilitetspakke del 1 er gitt i punkt 2.1. Deretter følger en redegjørelse for høringen og generelle høringsinnspill. En gjennomgang av gjeldende rett, behovet for tilpasninger av nasjonalt regelverk og lovforslagene følger av kapitlene 4 og 5. Gjennomføring av de to forordningene innebærer visse, men begrensede økonomiske og administrative konsekvenser som antas å kunne dekkes innenfor gjeldende budsjettammer, jf. nærmere omtale i kapittel 6. Kapittel 7 inneholder merknader til de foreslåtte lovbestemmelsene.

Siden gjennomføringen av EØS-komiteens beslutninger i norsk rett medfører behov for lovendringer og innebærer økonomiske konsekvenser, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nødvendig etter Grl. § 26 andre ledd. Forordningene ble innlemmet i EØS-avtalen 18. mars 2022, med forbehold om Stortingets samtykke.

EØS-komiteebeslutningene og rettsaktene i uoffisielle norske oversettelser, følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 EUs mobilitetspakke

2.1.1 Innledning

EU-kommisjonen la 31. mai 2017 frem forslag til endringer i en rekke felleseuropeiske rettsakter på vegtransportområdet, som første del av den såkalte «mobilitetspakken». Overordnede formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosialt rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Uttalte formål med endringene i rettsaktene om kjøre- og hviletid og yrkes- og markedsadgang, var å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving.

Norge har i forumet «Road Alliance» samarbeidet med Danmark, Frankrike, Hellas, Italia, Luxemburg, Sveits, Sverige, Tyskland og Østerrike om en felles tilnærming til regelforslagene om kjøre- og hviletid, fartsskriver, markeds- og yrkesadgang, og utsending av sjåfører. Alliansen har blant annet jobbet for å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafikksikkerhet samt bidra til like konkurranse- og arbeidsvilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på veg.

Etter en omfattende behandling i Rådet og Europaparlamentet ble forordning (EU) 2020/1054 om endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid og i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver vedtatt i EU 15. juli 2020. Det samme ble 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. EØS-komiteebeslutningene om innlemmelse av rettsaktene i EØS-avtalen ble truffet 18. mars 2022.

Direktiv (EU) 2020/1057 som fastsetter særregler for utsending av sjåfører i vegtransportsektoren og endrer direktiv (EF) 2006/2022 om håndheving av reglene om kjøre- og hviletid og farts-skriver ble vedtatt samtidig. Dette direktivet vil bli fulgt opp av Arbeids- og inkluderingsdepartemen-

tet i en egen prosess, men har en viss sammenheng med endringene som følger av forordning (EU) 2020/1054 og forordning (EU) 2020/1055. Blant annet følger det av forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 1 at fartsskriveres skal brukes til å kontrollere etterlevelse av direktiv (EU) 2020/1057, direktiv (EF) 1996/71 om utsending og direktiv (EU) 2014/67 om håndheving av utsendingsreglene.

Stortinget har i anmodningsvedtak 210 (2020–2021) bedt regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke. Denne proposisjonen følger opp deler av dette anmodningsvedtaket, ved at det bes om Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteebeslutningene om å innta forordningene (EU) 2020/1054 og (EU) 2020/1055 i EØS-avtalen og forslag til nødvendige lovendringer for å gjennomføre dem i norsk rett.

Forordningene foreslås gjennomført i norsk rett ved vedlagte forslag til lovendringer og ved inkorporasjon i forskrift. Det vises til at forordninger skal gjøres gjeldende «som sådan», jf. EØS-avtalen artikkel 7. Forskriftsendringene som følger av forordningene vil blant annet omfatte reglene for kabotasje og nødvendige endringer og presiseringer i kjøre- og hviletidsreglene, herunder for kommersiell internasjonal transport med varebil med tillatt totalvekt over 2500 kg.

2.1.2 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054

2.1.2.1 Innledning

Forordningen gjør endringer i Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om kjøre- og hviletidsregler innen vegtransport (kjøre- og hviletidsforordningen), og i Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 165/2014 om fartsskriver innen vegtransport (fartsskriverforordningen). Viktige formål med forordningen er å bidra til å øke trafikksikkerheten ved å hindre sjåførtretthet, forbedre arbeidsvilkårene til sjåførene, harmonisere konkurransevilkårene og sikre

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

mer effektiv håndheving gjennom å klargjøre reglene og utvide bruken av fartsskrivere.

Forordning (EU) 2020/1054 utvider formålet med bruk av fartsskriver. Foruten å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene, skal farts-skrivere i henhold til artikkel 2 nr. 1 også brukes til å kontrollere etterlevelse av flere konkret angitte rettsakter. Dette gjelder blant annet yrkes- og markedsadgang for transportør på veg, organisering av arbeid for sjåfør, installering og bruk av hastighetsbegrensere, samt regler om visse typer kombinert transport mellom medlemsstatene.

Fartsskriveren skal i henhold til forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 1 brukes til å håndheve etterlevelse av direktiv (EU) 2020/1057 som gjelder kontrollregler for arbeidstid for sjåfør. Utvidelsen av fartsskriverens kontrollformål og omfanget av registrerte opplysninger medfører også en utvidelse når det gjelder hvilke opplysninger myndighetene kan innhente gjennom den håndhevingsordningen som direktiv (EU) 2020/1057 legger opp til. Direktivets artikkel 1 gir særregler for utsending av sjåfør innen vegtransport vedrørende visse forhold som per i dag reguleres av de generelle direktivene om utsending av arbeidstakere. Det vil si direktiv 96/71/EF innen rammen av tjenesteytelser (utsendingsdirektivet) og direktiv 2014/67/EU om håndheving av utsendingsdirektivet (håndhevingsdirektivet) som blant annet gjelder kontrollreglene for arbeidstid for sjåfør. Direktivet gir spesialregler (lex specialis) til direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet) og direktiv 2014/67/EU (håndhevingsdirektivet).

Forordning (EU) 2020/1054 trådte i kraft i EU 20. august 2020. Fra 31. desember 2024 inntrekravet om at sjåførene skal registrere kjøre- og hviletid og arbeidstid 56 dager tilbake i tid. Det er videre gitt særskilte regler om tidspunkt for ikraft-tredelse for enkelte bestemmelser i forordningen, herunder for nye krav til fartsskriver.

2.1.2.2 Endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid

Forordning (EU) 2020/1054 utvider virkeområdet for kjøre- og hviletidsreglene og krav til fartsskriver til også å gjelde kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg som driver internasjonal godstransport eller kabotasje, jf. artikkel 2. Dette innebærer at varebiler mellom 2500 og 3500 kg vil bli omfattet av reglene. Endringen, som trer i kraft 1. juli 2026, må også ses i sammenheng med endringene som følger av forordning (EU) 2020/1055 om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 2500 kg, som driver

internasjonal godstransport, skal ha felleskapstillatelse. Det er forutsatt at kjøretøy mellom 2500 kg og 3500 kg vil få en tilpasset fartsskriver, jf. endringen i forordning (EU) 165/2014 artikkel 11. Formålet med endringen er å ivareta trafiksikkerheten for denne kjøretøygruppen og utjevne konkurranseforhold. Slike varebiler synes i økende grad å bli benyttet i kommersiell transport, i konkurranse med løyvepliktig godstransport.

Forordning (EU) 2020/1054 utvider også enkelte unntaksbestemmelser i gjeldende forordning, blant annet i artikkel 1 nr. 2 bokstav a. Unntaket i forordning (EU) 561/2006 artikkel 3 aa for transport med kjøretøy under 7500 kg av materialer, utstyr mv. som sjåføren bruker i eget arbeid, utvides til også å gjelde levering av gods som er produsert på håndverksmessig måte, og hvor kjøringen foregår innenfor en radius av 100 km. Videre utvides muligheten til å gjøre nasjonale unntak, blant annet i isolerte regioner og for kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner og for sementbiler, jf. forordning (EU) 2020/1054 artikkel 1 nr. 12 bokstav a og b.

Etter gjeldende regelverk skal sjåføren ha en normal ukehvil på minst 45 sammenhengende timer etter seks døgn. I løpet av tre uker kan sjåføren på nærmere angitte vilkår ta en redusert ukehvil på 24 timer. Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 1 nr. 6 slår fast at sjåfør i internasjonal transport kan ha to reduserte ukehvil etter hverandre. Etter to slike reduserte ukehvil må sjåføren kompensere den ikke-gjennomførte ukehvil før de tar sin tredje ukehvil. Enhver hvil over 45 timer som tas som kompensasjon for redusert hvil, må tas på egnet innkvarteringssted, for arbeidsgivers regning, jf. artikkel 1 punkt 6. Regelen har som formål forhindre at kjøretøyet blir benyttet som bolig over lengre tid, og dermed å bedre sjåførens arbeidsvilkår og utjevne skjevheter i konkurranseforhold.

Forordningen gjør en endring i forordning (EF) 561/2006 artikkel 8 ved å fastsette en ny forpliktelse for transportforetaket skal organisere arbeidet slik at sjåføren kan få tilbringe minst én normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode, jf. artikkel 1 nr. 6 bokstav d. Oppfyllelse av denne plikten må kunne dokumenteres overfor kontrollmyndighetene.

Selv om normal ukehvil, og enhver hvile over 45 timer som tas som kompensasjon, ikke kan tas i bilen, kan døgnhvile og redusert ukehvile fortsatt tas i kjøretøyet. For å gi enkel tilgang på opplysninger om sikre parkeringsområder med passende fasiliteter skal Kommisjonen opprette en oversikt over slike parkeringsplasser som er til-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

gjengelige for yrkessjåfører, jf. ny artikkel 8a i forordning (EU) 561/2006 som tilføyd ved forordning (EU) 2020/1054 artikkel 1 nr. 7.

Forordning (EF) 561/2006 artikkel 9 endres gjennom forordning (EU) 2020/1054 artikkel 1 nr. 8 slik at ukehvil kan avbrytes av fergetransport. Dette er en utvidelse fra gjeldende forordning som bare gir adgang til å avbryte normal døgnhvile. Videre utvider forordning (EU) 2020/1054 i artikkel 1 nr. 11 adgangen til å fravike regler i akutte tilfeller. Sjåføren kan fravike fra tillatt daglig og ukentlig kjøretid og fristen for å gjennomføre døgnhvile med én time for å komme til arbeidsgivers driftssenter («operational center») eller hjem for å ta ukehvil. Forutsetningen er at det foreligger et ekstraordinært tilfelle og at det ikke går på bekostning av trafikksikkerheten. Videre kan sjåføren utvide daglig eller ukentlig kjøretid med inntil to timer forutsatt at sjåføren tar 30 minutters pause før han starter på utvidelsen. Formålet må være å få tatt en normal ukehvil. Avviket må dokumenteres med utskrift.

For øvrig gjøres det i forordning (EU) 2020/1054 artikkel 1 nr. 16 endringer i bestemmelsene om reaksjoner ved overtredelser, jf. forordning (EF) 561/2006 artikkel 19, som i hovedsak er en oppdatering av henvisninger til nytt regelverk.

2.1.2.3 Endringer i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver

Fartsskriver er et apparat som i dag brukes til å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene mv. Ved forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 1 utvides formålet til også å omfatte kontroll med etterlevelse av reglene om yrkes- og markedsadgang, herunder reglene om kabotasje og reglene for kombinerte transport, og reglene om utsending av sjåfører. Videre skal endringene forbedre kontrollen med etterlevelse av reglene om arbeidstid for sjåfører. Fartsskriveren vil få nye funksjonaliteter som gjør det mulig med kontroll av forhold utover kjøre- og hviletid. Posisjonstjenester og krav til registrering av grensepasseringer, lasting og lossing kan bidra til mer effektiv kontroll av for eksempel kabotasje og av vegtransporten generelt.

Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 utvider kravene til registreringer i smart fartsskriver. Siden den analoge fartsskriveren ble lansert, har det kommet stadig nye versjoner og nye typer fartsskriverer. Den nye smarte fartsskriveren (heretter omtalt som smart fartsskriver versjon to) skal registrere kjøretøyets posisjon, jf. artikkel 8. Endringen innebærer to nye krav til registrering av

GPS-posisjon, henholdsvis ved grensepassering og ved lasting og lossing.

Etter gjeldende forordning (EU) 165/2014 artikkel 10, skal alle nye biler registrert fra 15. juni 2019 som benyttes til transport underlagt kjøre- og hviletidsreglene, ha montert smart fartsskriver versjon én. Alle slike kjøretøy, også de som er registrert før 15. juni 2019, skal ha installert smart fartsskriver versjon én innen 2034. Ved forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 7 fremskyndes dette kravet, slik at nyregistrerte kjøretøy skal ha smart fartsskriver versjon to fra to år etter ikrafttredelsen av kommisjonsdelegerte forordninger med spesifiserte krav. Kommisjonen vedtok 16. juli 2021 gjennomføringsforordning (EU) 2021/1228 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2016/799 om tekniske spesifikasjoner for smart fartsskriver, som trådte i kraft i EU 21. august 2021.

Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 2 gjør endringer i forordning (EF) 165/2014 artikkel 3. Kjøretøy i internasjonal transport med analog eller digital fartsskriver må ha smart fartsskriver versjon to innen 31. desember 2024. Kjøretøy som allerede har installert smart fartsskriver, og som driver internasjonal transport, kan vente til fire år etter ikrafttredelsen med å gå over til smart fartsskriver versjon to. Krav om smart fartsskriver versjon to vil også gjelde for varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg i internasjonal transport fra 1. juli 2026.

Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 4 spesifiserer krav til beskyttelse av personlige data som registreres i fartsskriveren. Disse skal bare brukes i tråd med formålet med registreringen og stiller krav til medlemsstatenes, kjøretøyeieres, transportforetakenes og andre relevante aktørers beskyttelse av slike data.

2.1.3 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055

2.1.3.1 Innledning

Forordning (EU) 2020/1055 gjennomfører endringer i 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. Forordning (EU) 2020/1055 gjennomfører også endringer i forordning (EU) 1024/2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF («IMI-forordningen»).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Forordningen trådte i kraft i EU 21. februar 2022.

2.1.3.2 Endringer i forordning (EF) 1071/2009

Forordning (EF) 1071/2009 regulerer yrkesadgang til vegtransportmarkedet. Forordningen angir felles regler for utstedelse av fellesskaps-tillatelser (løyver) til å drive ervervsmessig gods- og persontransport. Forutsetninger for å bli tildelt en slik tillatelse er blant annet krav til etablering, god vandel, krav til tilstrekkelig faglig kompetanse og krav til økonomisk evne. Det er i dag løyveplikt for transport med kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Mulighetene til å unnta visse typer transporter fra krav om løyveplikt er justert i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 1. Endringene medfører løyveplikt for varebiler med tillatt totalvekt fra 2500 kg til 3500 kg som driver internasjonal transport. Foretak som vil drive internasjonal transport med varebil må oppfylle kravene til etablering i en medlemsstat (artikkel 5), god vandel (artikkel 6), økonomisk evne (artikkel 7) og faglig kompetanse (artikkel 8). Disse kravene kan ses i sammenheng med krav til bruk av fartsskriver for slike varebiler.

Det har tidligere vært mulig for medlemsstatene å innføre ytterligere nasjonale krav til virksomhetene. Ved endringen i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 3 innsnevres denne muligheten.

Krav til etablering styrkes ved at det stilles mer spesifikke krav til virksomheten og dokumentasjon. Transportforetaket må blant annet ha eიდeler og ansatte i medlemsstaten de er etablert i. I foretakets lokaler skal det blant annet oppbevares originale dokumenter som kommersielle kontrakter, ansettelseskontrakter, dokumentasjon om kjøretøyflåten, trygdeopplysninger, dokumenter om utsending av sjåførere og registreringer av kjøre- og hviletid. Kravene skjerpes for å gjøre etableringen av såkalte «postkasseselskaper» vanskeligere. Dette er selskaper som har hoveddelen av sin aktivitet i andre stater enn der de er etablert.

En annen viktig endring er at foretakene plikter å planlegge transportaktiviteten på en slik måte at kjøretøy som brukes i internasjonal transport, skal returnere til driftssenteret i etableringsstaten senest åtte uker etter at kjøretøyet forlot denne. Dette 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 fireukersperiode, jf. forordning (EU) 2020/1054.

I vandelskravet utvides kretsen av personer som må ha god vandel til også å gjelde daglig

leder. Samtidig utvides listen over hvilke overtredelser som kan føre til tap av god vandel. Der en transportleder har mistet sin vandel kan ikke denne rehabiliteres før det har gått minst ett år.

Kravene til økonomisk evne for internasjonal transport med kjøretøy med tillatt totalvekt under 3500 kg vil være noe lempeligere enn de kravene som i dag gjelder for tyngre kjøretøy. Garantisummen settes til 1800 euro for det første kjøretøyet, deretter 900 euro per kjøretøy. Det er ingen endringer 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.

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

Medlemsstatene kan innføre krav om kurs med tre års mellomrom for å sikre faglig utvikling og kompetanse i sektoren. Det er imidlertid gitt unntak fra krav til dokumentasjon på eksamen for personer tilknyttet foretak som benytter kjøretøy opp til 3500 kg dersom ti års erfaring kan dokumenteres.

Risikoklassifiseringssystemet er et system som skal danne grunnlaget for en målrettet utvelgelse av kjøretøy som benyttes av foretak med dårlige resultater knyttet til vedlikehold av og trafikkikkerhet ved kjøretøy. Basert på risikoklassifisering skal kontrollmyndighetene gjennomføre fysiske foretakskontroller i foretakets lokaler, jf. endring i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 12.

I de nasjonale elektroniske registrene er det tilføyd en utvidelse av hva som skal legges inn, jf. endring i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16. 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.

Det legges også generelt opp til mer effektivt og tettere samarbeid mellom medlemsstatene, jf. endring i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 18. 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 ERRU-systemet («European Register of Road Transport Undertakings») og informasjonssystemet for det indre

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

marked (IMI). I tillegg pålegges medlemsstatene mer rapportering, både på antall overtredelser og på samarbeid med andre medlemsstater.

2.1.3.3 Endringer i forordning (EF) 1072/2009

Forordning (EF) 1072/2009 regulerer adgang til det internasjonale markedet for godstransport.

Tilsvarende endringen i forordning (EF) 1071/2009, endres virkeområdet til også å gjelde godstransport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjon med tillatt totalvekt fra 2500 kg til 3500 kg (varebiler) i internasjonal transport. For transport med varebiler gis fellesskapstillatelsen en spesiell merknad.

Kabotasje er transport mellom steder i en annen stat enn der hvor transportøren hører hjemme. Det skal fortsatt kunne kjøres tre kabotasjeoppdrag innenfor en syvdagersperiode, men etter innføring av forordning (EU) 2020/1055 må kjøretøyet vente i minst fire dager (frysperiode) før det igjen kan kjøres kabotasje i den samme staten. Dokumentasjon på etterlevelse skal fremlegges ved kontroll langs veg.

Medlemsstatene gis videre mulighet til å anvende kabotasjereguleringene for vegetappen av kombinerte transporter. Dette er transporter der minst én transportetappe gjennomføres på sjø eller bane, mens en annen etappe gjennomføres på veg.

Medlemsstatene skal ha en helhetlig kontrollstrategi basert på risikoklassifisering, og kontroll av kabotasje skal innlemmes der dette er relevant. Minst to ganger per år skal det gjennomføres samordnede kontroller med andre medlemsstater.

Medlemsstatene skal rapportere til Kommisjonen om antall tillatelser, sertifiserte kopier og førerkort som er utstedt foregående kalenderår. Også antallet kabotasjekontroller skal rapporteres. Dette inkluderer etter hvert også kontroll av kabotasje med varebil.

Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner overfor avsendere, speditører, kontrahenter og underkontrahenter for manglende overholdelse av reglene om internasjonal transport og kabotasje der de hadde, eller burde hatt, kunnskap om at oppdragene de bestilte ville innebære brudd på regelverket.

2.1.3.4 Endringer i forordning (EU) 1024/2012

«Internal Market Informations System» (IMI-systemet) er gjennomført i norsk rett i forskrift 15. desember 2015 nr. 1729 om gjennomføring i norsk rett av forordning (EU) 1024/2012 om

administrativt samarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om opphevelse av kommisjonsbeslutning 2008/49/EF. Nærings- og fiskeridepartementet er ansvarlig departement.

I vedlegget til forordningen listes EU-rettsakter der administrativt samarbeid skal gjennomføres ved hjelp av IMI-systemet. Forordning (EF) 1071/2009 artikkel 18 nr. 8 skal nå inngå på denne lista.

2.2 Høringen

Statens vegvesen sendte 9. juli 2021 ut høringsnotat på vegne av Samferdselsdepartementet med forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven. Høringsdokumentene ble publisert på Statens vegvesens hjemmesider og sendt til følgende instanser:

Departementene
Fylkeskommunene
Oslo Kommune

Datatilsynet
Difi – Direktoratet for forvaltning og IKT
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Forsvarsstaben
Helsedirektoratet
Klima- og forurensningsdirektoratet
Konkurransetilsynet
KRIPOS
Kystverket
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Politidirektoratet
Regelrådet
Regjeringsadvokatembetet
Sivilombudsmannen
Statens innkrevningssentral
Tolldirektoratet
UDI – Utlendingsdirektoratet
Utdanningsdirektoratet

American Car Club of Norway
Arbeidslivsforeningen Spekter
Arbeidstilsynet
Arbeidsmiljøverket
ASKO
ATL – Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Autobransjens Leverandørforening
Autodata AS
Bardu sjåførskole

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Bilimportørenes landsforening
 Bilservice Konsult AS
 Danske Busvognmænd
 DB Schenker AS
 Falck Redning AS
 Fartskriver AS
 Forlaget Last og Buss AS
 Frie Bilimportørers Forening
 Færdselsstyrelsen
 H.C. Petersen Norge AS
 Kombimatic AS
 Kommunenes sentralforbund
 Kongelig Norsk Automobilklub
 Landsorganisasjonen i Norge
 Lastebileiernes Forening
 LeasePlan Norge AS
 Lloyds Industri AS
 MAN Truck & Buss Norge AS
 Maskinentreprenørenes Forbund
 Maskingrossistenes Forening
 Mesta AS
 MoRek AS
 Møllergruppen
 Nettbus AS
 NHO Logistikk og Transport
 NHO Mat og Drikke
 NHO Transport
 Nobina AS
 Norges Automobil-forbund
 Norges Bilbransjeforbund
 Norges Bondelag
 Norsk Bonde- og Småbrukarlag
 Norges Caravanbransjeforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norgesbuss AS
 Norsk Industri
 Norsk Tjenestemannslag
 Norsk Trafikkmedisinsk Forening
 Norske Närko AS
 Näringsdepartementet
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Opplysningsrådet for veitrafikken
 Oslo Handelsstands Forening
 Posten Norge AS
 Rambøll Norge AS
 Romerike buss og trailerskole
 Ruter AS
 Scania Norge
 Sjekkpunkt Norge AS
 Skandinavisk Trafikksenter AS
 SOTIN
 STOR – The Scandinavian Tire & Rim
 Organization
 TIDE Buss AS
 Trafikkforum

Transport- og bygningsministeriet
 Transportstyrelsen
 TYÖ

Høringsfristen var 8. oktober 2021. Det kom inn 19 høringsvar. Høringsinstansene nedenfor har realitetsmerknader:

Justis- og beredskapsdepartementet

Arbeidstilsynet
 Innlandet fylkeskommune
 Politidirektoratet
 Regelrådet
 Vestfold og Telemark fylkeskommune

LO Norge
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Trafikkskoleforbund
 Posten Norge

Følgende instanser har svart at de ikke har merknader:

Forsvarsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Klima- og miljødepartementet

Kystverket

Arbetsmiljøverket
 Kommunikationsministeriet i Finland
 Norges Bilbransjeforbund

Generelle merknader og departementets vurderinger av disse, drøftes i punkt 2.3. For øvrig drøftes merknadene i tilknytning til de enkelte lovendringsforslagene i punkt 4 og 5. Enkelte høringsinstanser har gitt innspill utenfor rammene av denne høringen. Slike høringsinnspill er bare i begrenset grad kommentert.

2.3 Generelle høringsinnspill

2.3.1 Høringsinstansenes generelle merknader

Landsorganisasjonen i Norge (LO), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Arbeidstilsynet, Posten Norge AS, Norges Trafikkskoleforbund, Vestfold og Telemark fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune støtter i hovedsak forslaget til lovendringer. Også Yrkestrafikkforbundet (YTF), Politidirektoratet (POD) og Oslo Politidistrikt

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

(OPD) støtter endringene i vegtransportlov-givningen som er nødvendig for å ivareta Norges forpliktelser etter EUs mobilitetspakke. NLF viser til at forslaget innebærer oppfølging av Stortingets vedtak 210 (2020–2021) hvor regjeringen blir bedt om å forberede og fremme forslag om kontroll og begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge.

YTF viser blant annet til at:

«Da mobilitetspakken endelig ble vedtatt i juli 2020 var det en klar seier for den seriøse delen av transportbransjen og for den europeiske fagbevegelsen. På noen punkter ønsket YTF og ETF strengere regulering enn hva som ble resultatet, men i alt var pakken et godt steg i retning av en mer seriøs transportbransje på tvers av Europa.»

De mener samtidig at det nasjonale handlingsrommet i større grad burde ha vært skissert og utnyttet i høringsforslaget. LO viser til at mobilitetspakken gjennom EØS-avtalen får direkte innvirkning på norsk transportbransje, og at det er «viktig at vi har et regelverk som er tilpasset de nye reglene som nå kommer».

Arbeidstilsynet viser til at gjennomføring av direktiv (EU) 2020/1057, som gir spesialregler (lex specialis) i forhold til utsendings- og håndhevingsdirektivene innen transportsektoren, vil bli fulgt opp i en egen prosess. De påpeker at det er nær sammenheng mellom forordningene som omhandles her og direktivet. De viser ellers til at regelverksutviklingen innenfor transportsektoren stadig stiller økte krav til samarbeid mellom Statens vegvesen og Arbeidstilsynet. POD, OPD og Utrykningspolitiet (UP) har merknader knyttet til samarbeid og informasjonsutveksling mellom etatene, som ikke har betydning for lovforslaget.

LO, NLF, Innlandet fylkeskommune og Arbeidstilsynet er svært positive til at forordningene legger opp til en regulering av internasjonal transport med varebiler mellom 2500 kg og 3500 kg. Samtidig uttrykker LO, NLF og YTF ønske om at det skal gjelde like vilkår for alle varebiler, uavhengig av om de skal drive internasjonal eller nasjonal transport. Også OPD mener at varebiler med tillatt totalvekt mellom 2500 kg og 3500 kg burde være regulert nasjonalt.

Arbeidstilsynet viser til at:

«Våre erfaringer tilsier at dette er en del av transportbransjen som er underregulert og med klare innslag av useriøsitet og arbeidslivskriminalitet. Flere rapporter bekrefter også

dette, blant annet rapport fra Fafo om varebilsegmentet fra 2020 og rapport fra a-krimsentret Oslo og Akershus i 2018».

De påpeker videre at «Endringen innebærer at virksomheter med sjåfører av denne type kjøretøy, vil [...] være omfattet av forskrift om arbeidstid for sjåfører, jf. § 2» og at varebilsegmentet imidlertid ikke automatisk vil falle inn under forskrift om allmengjøring av tariffavtaler for godstransport på veg.

Flere høringsinstanser, herunder LO og Posten Norge AS ønsker økt omfang av kontroll og oppfølging av yrkestransport.

LO mener at:

«Ressurser til kontroll må økes betydelig. Dette for å holde et høyt kontrollnivå enten på veg, eller med foretakskontroller. Slik vi oppfatter det, er kapasiteten allerede sprengt og nye ressurser må inn for å løse det økte kontrollnivået. Utvelgelsen av kontroller har blitt bedre etter innføring av digitale løsninger, men det vil alltid være behov for menneskelige ressurser for å øke trafikkikkerheten og for å sikre gode konkurransevilkår.»

LO påpeker videre at kontrolletatene må få tilført større bevilgninger slik at det er riktig kapasitet i hele kontrollsektoren. De anmoder videre om bedre samordning mellom kontrollatater som Statens vegvesen, Politiet, Arbeidstilsynet, Tolle-taten og Mattilsynet. De skriver at:

«Slik det er nå har hver etat sin prioritering, sin bevilgning og ressurstilgang og forholde seg til. Dette er ikke tilpasset de andre kontrollatene. For LO vil dette være det viktigste både ved innføring av nytt regelsett, men også for bedre samordning og prioritering innen dagens regelverk.»

De forventer også at kontrollaktiviteten rettet mot kjøretøy under 3500 kg økes. POD, OPD og UP peker på et behov for økt samhandling når det gjelder kontrollverktøy. Arbeidstilsynet mener det er behov for økt samordning av kontrollvirksomheten som følge av mobilitetspakken.

Regelrådet mener det kunne fremkommet tydeligere i høringsnotatet hvilke lovendringer som er helt nødvendige for å gjennomføre mobilitetspakken og annet EØS-regelverk, og hvilke forslag som går lengre enn forordningene krever. NLF og Regelrådet m.fl. påpeker videre det at forslag til forskriftsendringer blir sendt på egen etter-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

følgende høring, gjør det «*krevene å skaffe full oversikt over konsekvensene*». Regelrådet mener at utredningen har svakheter. Både NLF, OPD og Regelrådet ser det for øvrig som utfordrende at det pågår endringer i samme lovverk parallelt og at det i høringsnotatet vises til endringer som enda ikke er fastsatt, for eksempel forslag om endringer i yrkestransportloven § 40 a) om overtredelsesgebyr. YTF viser videre til at det i høringsforslaget «*gjøres ingen vurdering av hvilke andre endringer som forordningen tillater og andre tiltak som kan støtte opp under formålet med mobilitetspakken og som derfor bør innføres samtidig*». De «*krever at det fulle handlingsrommet i mobilitetspakken må utnyttes for å fremme det som er hovedformålet; nemlig å sikre gode vilkår for sjåførene og rettferdig konkurranse for transportbedrifter*». De savner blant annet en mer omfattende gjennomgang av hvordan man kan lette kontrollene til kontrolletatene, og om regelverket er tilgjengelig nok for aktørene som skal etterleve det.

LO og YTF har kommentert Stortingets anmodningsvedtak nr. 435 (2019–2020) som ble vedtatt i forbindelse med behandling av lovendringer i vegfraktloven og ratifikasjon av tilleggsprotokoll om elektroniske fraktbrev 31. mars 2020: «*Det henstilles til regjeringen å utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transportører og kabotasjeturer i Norge*». I høringsnotatet ble det skissert at «*Gjennomføring av de nye kravene til fartsskriver som følger av forordning 2020/1054, vurderes, i hvert fall i noen grad, som en oppfølging av Stortingets ønske om mer oversikt over internasjonal vegtransport i Norge*». Hverken LO eller YTF kan se at Stortingets oppdrag til regjeringen blir oppfylt gjennom nye krav til fartsskriver. Både LO og YTF viser til at et transportregister har vært etterspurt av bransjeorganisasjonene. YTF krever at et slikt register innføres så snart som mulig og viser til at mange andre europeiske land har register for transporttjenester, eksempelvis Danmark.

2.3.2 Departementets vurdering

Når det gjelder merknaden fra YTF om utnyttelse av handlingsrom, viser departementet til at det nasjonale handlingsrommet for gjennomføring av EUs forordninger, er begrenset, jf. EØS-avtalen artikkel 7 som fastsetter at forordninger skal gjennomføres «som sådan».

Departementet merker seg innspillet om at instansene er positive til at varebil i internasjonal transport vil bli nærmere regulert, men at

de mener denne reguleringen også bør gjelde i nasjonal transport. Departementet viser til at det er planlagt å utrede hvorvidt regulering av varebil også bør innføres for nasjonal transport. Dette krever i utgangspunktet ikke lovendringer, og vil bli fulgt opp i en egen prosess.

Departementet ser at det kan være krevene for høringsinstansene at ulike regelendringer som berører vegtransportsektoren, mer eller mindre parallelt blir omhandlet i ulike høringsforslag. Departementet vil samtidig bemerke at vegtrafikkreguleringen er omfattende og sammensatt, noe som til tider gjør det utfordrende og ikke alltid hensiktsmessig å fremlegge forslag til regelendringer på området samlet. Videre stiller EØS-avtalen særlige krav til fremdrift for implementering av EU-rettsakter. Departementet bemerker at forslag til nødvendige forskriftsendringer som følge av forordningene (EU) 1054/2020 og (EU) 1055/2020 nå har vært på offentlig høring. En nærmere redegjørelse for økonomiske og administrative konsekvenser basert på vurderinger fra forskriftshøringen følger av proposisjonen kapittel 6.

Departementet har, i tråd med høringsinstansenes innspill, søkt å tydeliggjøre i proposisjonen hvilke lovendringer som vurderes som nødvendige for å gjennomføre forordningene, og hvilke som er ment å motvirke omgjørelser av regelverket og understøtte effektive kontroll- og reaksjonsmuligheter.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser ønsker økt omfang av kontroll og oppfølging av yrkestransportregelverket, og behov for økt samarbeid og samordning mellom kontrolletatene. Innspillene faller dels utenfor rammene av proposisjonen her.

Departementet tar for øvrig høringsinstansenes merknader om at nye funksjonaliteter for fartsskriveren, ikke kan erstatte et digitalt transportregister, til etterretning. Direktiv (EU) 1057/2020 stiller krav om at en eventuell registrering som omfattes av direktivet må skje via IMI-portalen. Gjennomføringen av dette direktivet følges opp av Arbeids- og inkluderingsdepartementet i en egen prosess. Forslag til regelverkendringer planlegges sendt på offentlig høring våren 2022.

Departementet viser til at flere norske bransjeorganisasjoner har medvirket i forbindelse med regelverksprosessen i EU og at alle høringsinstansene som har uttalt seg, vurderer endringene som følger av mobilitetspakken som overveiende positive, selv om det er enkelt-elementer de ikke støtter.

3 Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger

3.1 EØS-komiteens beslutninger

3.1.1 EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 om innlemmelse av forordning (EU) 2020/1055

EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 av 18. mars 2022 endrer EØS-avtalens vedlegg X (Generelle tjenester) og vedlegg XIII (Transport). EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fem artikler.

Fortalen angir at forordning (EU) 2020/1055 blir innlemmet i EØS-avtalen og hvilke vedlegg til EØS-avtalen som skal endres ved innlemmelsen.

Artikkel 1 viser til endringene som gjøres i punkt 3 i vedlegg X til EØS-avtalen.

Artikkel 2 viser til endringene som gjøres i punkt 19a i vedlegg XIII til EØS-avtalen.

Artikkel 3 bestemmer at teksten til forordning (EU) 2020/1055 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gjelde som autentiske språkversjoner.

Artikkel 4 fastsetter at beslutningen trer i kraft 19. mars 2022, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt.

Artikkel 5 slår fast at EØS-komiteens beslutning skal kunngjøres i *EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget* til Den europeiske unions tidende.

3.1.2 EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 om innlemmelse av forordning (EU) 2020/1054

EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 av 18. mars 2022 endrer EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport). EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Fortalen angir at forordning (EU) 2020/1054 blir innlemmet i EØS-avtalen og hvilket vedlegg til EØS-avtalen som skal endres ved innlemmelsen.

Artikkel 1 lister opp endringene som gjøres i punkt 21b og punkt 24e i vedlegg XIII til EØS-avtalen.

Artikkel 2 bestemmer at teksten til forordning (EU) 2020/1054 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gjelde som autentiske språkversjoner.

Artikkel 3 fastsetter at beslutningen trer i kraft 19. mars 2022, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt.

Artikkel 4 slår fast at EØS-komiteens beslutning skal *kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget* til Den europeiske unions tidende.

3.2 Departementets vurdering

Forordningene (EU) 2020/1054 og (EU) 2020/1055 inngår i EUs mobilitetspakkes sosiale del og gjennomfører nye felleseuropeiske regler på vegtransportområdet om kjøre- og hviletid, farts-skriver og yrkes- og markedsadgang. Formålet med forordningene er å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving.

Forordningene vurderes å være et ledd i å styrke sosiale rettigheter og likere konkurranse- og arbeidsvilkår innenfor det europeiske gods-transportmarkedet på veg. Norge har i mange år jobbet for å fremme disse formålene sammen med andre land med lignende synspunkter.

Stortinget har i anmodningsvedtak 210 (2020–2021) bedt regjeringen forberede og fremme forslag om begrensning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke.

I henhold til EØS-avtalen artikkel 93 nr. 2 skal beslutninger i EØS-komiteen treffes ved enighet mellom EU på den ene siden og EØS/EFTA-statene, som opptrer samstemt, på den andre. Det følger av artikkel 103 nr. 1 at beslutningen først blir bindende for Norge etter at det er meddelt fra norsk side til de andre partene at de forfatningsmessige kravene er oppfylt.

4 Endringer i vegtrafikkloven

4.1 Gjeldende rett

4.1.1 Generelt

Reglene om kjøre- og hviletid og om fartsskriver er fastsatt i forskrifter gitt med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Loven har Norge som sitt stedlige anvendelsesområde, men overtredelser av vegtrafikkloven i utlandet kan, på visse vilkår, sanksjoneres i Norge, jf. § 32 om ekstraterritoriell jurisdiksjon for brudd på kjøre- og hviletidsreglene.

4.1.2 Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver

Fartsskriver er et apparat som i dag brukes til å kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene. Reglene om kjøre- og hviletid følger av forordning (EF) 561/2006 (kjøre- og hviletidsforordningen) og forordning (EU) 165/2014 om farts-skriver mv., med tilhørende kommisjonsdelegerte rettsakter. Regelverket har som formål å harmonisere konkurransevilkårene innen vegtransportsektoren samt å forbedre arbeidsvilkårene og trafiksikkerheten. Forordningene er tatt inn i norsk rett i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (kjøre- og hviletidsforskriften), med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 13, 14, 19b, 20, 21, 32 og 36.

Vegtrafikkloven § 21 andre ledd gir hjemmel til å fastsette nærmere regler om kjøre- og hviletid og fartsskriver i forskrifter. Bestemmelsen er endret flere ganger, jf. Ot.prp.nr. 53 (2003–2004) og Ot.prp.nr. 17 (2007–2008), for at den skal tilpasses til nytt EØS-regelverk for kjøre- og hviletid.

Kjøre- og hviletidsforordningen gjelder, med visse unntak, for godstransport med lastebil og persontransport med buss og inneholder hovedsakelig regler om hvor lenge en sjåfør maksimalt kan kjøre, og om pauser og hvile. Daglig tillatt kjøretid er som hovedregel ni timer. Sjåføren må ta en pause på 45 minutter etter 4 timer og 30 minutters kjøring, men pausen kan deles opp. Videre skal sjåføren ha en døgnhvile på normalt elleve timer og en ukehvil på normalt 45 timer. Statens

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

For vegtransport utenfor EØS, gjelder forskrift 28. juni 2012 nr. 794 om gjennomføring av Europeisk avtale om kjøre- og hviletid mv. for mannskap på kjøretøy i internasjonal vegtransport (FNs europeiske avtale av 1. juli 1970, AETR-avtalen). AETR-bestemmelsene tilsvarer i all hovedsak bestemmelsene i kjøre- og hviletidsforordningen og fartsskriverforordningen i dag. Forordning (EF) 561/2006 artikkel 2 og forordning (EU) 165/2014 artikkel 3 presiserer nærmere når henholdsvis EU-rettsaktene og AETR-avtalen kommer til anvendelse.

Bestemmelsene om kjøre- og hviletid suppleres av bestemmelsene i fartsskriverforordningen. Forordningen er gjennomført i § 1 i forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS, og i forskrift 26. september 2018 nr. 1467 om fartsskriververksteder, med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd, § 14, § 19b, § 20, § 21 andre ledd, § 32, § 36 og § 43a.

Vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd gir hjemmel for krav til montering, bruk, godkjenning og kontroll av fartsskriver.

Fartsskriverforordningen regulerer krav til konstruksjon, installering, kalibrering, testing og kontroll av fartsskriver i kjøretøy som er omfattet av kjøre- og hviletidsforordningen. Videre gir forordningen bestemmelser om bruk av fartsskriver, diagramskiver, fartsskriverkort, sjåførkort mv., og stiller en rekke krav til førerens betjening av disse.

4.1.3 Kontroll og håndheving

Vegtrafikkloven §§ 10 og 19 gir hjemmel for kontroll og § 43 b regulerer behandlingen av personopplysninger.

Statens vegvesen bruker en rekke teknologiske kontrollverktøy for å avdekke overtredelser og for å målrette kontrollene. Automatisk trafikkontroll (ATK), automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR), risikoklassifisering, GNSS-satellitt posisjonering (fartsskriver) og automatisk avlesning av vekt er eksempler på slike verktøy.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir generell hjemmel for politiet og Statens vegvesen til å gjennomføre trafikkkontroll langs veg. Den fastsetter at fører har plikt til å stanse for kontroll når det kreves av kontrollpersonell fra politiet eller Statens vegvesen. Fører skal etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Videre skal føreren «*vise frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen*». Dette gjelder blant annet vognkort, førerkort, kompetansebevis, dispensasjon eller brukstillatelse, og kjøreseddel for persontransport mot vederlag, jf. yrkestransportloven § 37a.

Bestemmelsen gir en alminnelig hjemmel for politiet og Statens vegvesen til å gjennomføre trafikkkontroll av trafikantene uten mistanke om feil eller straffbare forhold, likevel slik at stansingen må være saklig begrunnet.

Vegtrafikkloven § 19 første ledd gir hjemmel for å pålegge eier av kjøretøyet, eller den som har rådighet over kjøretøyet på eierens vegne, å fremstille kjøretøyet til kontroll på bestemte steder, for eksempel plasskontroll og periodisk kjøretøykontroll. I § 19 andre ledd gis det hjemmel til å fastsette forskrifter om kontroll og gebyr etter første ledd og hjemmel for at departementet kan gi forskrift om «*kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll*». Ordlyden gir blant annet hjemmel for regler om utvelgelse av kjøretøy til kontroll basert på risikoprofilen til transportforetakene. Bestemmelsen ble endret 1. oktober 2018 (jf. Prop. 8 LS (2017–2018)) for å gjennomføre direktiv 2014/47/EU og innføre et risikoklassifiseringssystem. I forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 8 omtales ulike metoder for målretting av kontroll, blant annet målretting basert på foretakets risikoprofil.

Vegtrafikkloven § 43 b gir offentlige myndigheter generell hjemmel til å behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter loven. Hvilken behandling av personopplysninger i kontrollvirksomheten som er tillatt etter § 43 b, beror på en tolkning av rekkevidden av kontrollhjemlene i vegtrafikkloven. Vegtrafikkloven § 43 b fjerde ledd gir hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om behandlingen i forskrift, herunder formål med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, vilkår for eventuell utlevering, bruk av automatiserte avgjørelser, sletterutiner, sammenstilling og viderebehandling av opplysninger.

Elektroniske kontrollverktøy er i dag en veletablert del av kontrollvirksomheten. Slike kontrollverktøy er viktige hjelpemidler for effektive og målrettede kontroller. Ved kjennemerkegjen-

kjenning leser kamera av kjennemerket når kjøretøyet passerer, og kjennemerket sjekkes automatisk opp mot lister fra kjøretøyregisteret og risikoklassifiseringssystemet. Klassifiseringen er basert på resultater fra tidligere kontroller av kjøre- og hviletid og teknisk kontroll.

Fjernavlesning av smart fartsskriver vil bli en del av kontrollvirksomheten fra 2024. Formålet er å få indikasjoner på regelverksbrudd for å kunne målrette kontroll langs veg på noe tilsvarende måte som for eksempel ved bruk av kjennemerkegjenkjenning. Artikkel 9 i forordning (EU) 165/2014 regulerer kontrollmyndighetenes behandling av de dataene som utveksles gjennom fjernavlesningen. Dette omfatter bruken av opplysningene, lagring mv. Dataene som utveksles skal bare brukes for å kontrollere etterlevelse i tråd med forordning (EU) 165/2014. Dataene kan ikke sendes til andre enn myndigheter som kontrollerer kjøre- og hviletid eller relevante rettsinstanser. Dataene kan bare lagres av kontrollmyndighetene så lenge kontrollen pågår og skal slettes senest tre timer etter at de er oversendt, med mindre dataene tyder på mulig manipulering eller misbruk av fartsskriveren. Data avlest via fjernavlesning medfører ikke automatisk sanksjoner, men brukes til å velge ut hvilke kjøretøy som skal kontrolleres. Listen over hvilke opplysninger kontrollmyndighetene vil motta fra fartsskriveren fremgår av forordning (EU) 165/2014 artikkel 9 nr. 4.

Overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene kan medføre straff etter vegtrafikkloven § 31, eventuelt overtredelsesgebyr etter forskrift 7. mai 2021 nr. 1413 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven. Etter gjeldende rett er kontrollperioden inneværende dag og 28 dager tilbake i tid. Statens vegvesen har utarbeidet en trafikklinstruks som regulerer når en overtredelse skal anmeldes og når det skal gis overtredelsesgebyr eller muntlig eller skriftlig advarsel. Instruksen er basert på klassifiseringen av overtredelser i forordning (EU) 2016/403.

Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av bestemmelser på det sosiale området innen veitransport mv., gir regler om kontroll av kjøre- og hviletidsreglene. Direktivets vedlegg III, som endret ved forordning (EU) 2016/403, inneholder en detaljert liste over overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene, samt en kategorisering av overtredelsene i fire alvorlighetsgrader: MSI (Most Serious Infringements), VSI (Very Serious Infringements), SI (Serious Infringements) og MI (Minor Infringements). Sanksjoner skal være basert på klassifiseringen av alvorlighetsgraden

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

av overtredelser etter direktivets vedlegg III. Listen skal videre gi grunnlag for risikoklassifisering av transportvirksomheter kategorisert etter alvorlighetsgrad, hvor transportvirksomheter med høyere sikkerhetsrisiko risikerer å bli kontrollert oftere.

Etter kjøre- og hviletidsforordning (EF) 561/2006 artikkel 19 nr. 1, skal medlemsstatene ha regler om sanksjoner som er forholdsmessige og effektive. Det er opp til medlemsstatene selv å fastsette hvilke sanksjoner som er hensiktsmessige.

4.1.4 Manipulasjon av fartsskriver

Forordning (EU) 165/2014 om fartsskriverer er gjennomført i norsk rett gjennom kjøre- og hviletidsforskriften, jf. omtale over.

Forordning (EU) 165/2014 artikkel 32 tredje avsnitt fastsetter et forbud mot manipulasjon av fartsskriverer og mot innretninger i kjøretøyet som kan brukes til dette formålet. Det er i artikkel 33 første avsnitt lagt til grunn at transportforetakene har det overordnede ansvaret for å hindre at farts-skriveren blir manipulert. Også AETR-avtalen artikkel 12(8) har et forbud mot manipulasjon av fartsskriverer og pålegger avtalepartene å ha et system med forholdsmessige sanksjoner for overtredelser.

Grunnloven § 96 og EMK artikkel 7 stiller krav til klar lovhjemmel for å kunne ilegge straff. Overtredelser av vegtrafikkloven med forskrifter kan straffes med bøter eller fengsel. Vegtrafikkloven § 13 gir blant annet hjemmel til å fastsette forskrifter om godkjenning, montering og kontroll av fartsskriverer. Vegtrafikkloven § 21 gir hjemmel til å fastsette 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, nedlastning, 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».

Manipulasjon av kontrollutstyr for å kunne bryte regelverket uoppdaget, er klart straffverdig.

Bestemmelsen i vegtrafikkloven §§ 13 og 21 andre ledd har blitt ansett å gi tilstrekkelig hjemmel for å kunne forskriftsfeste forbudet mot manipulering av registreringsutstyret, ved gjennomføringen av forordningene i kjøre- og hviletidsforskriften. I en kjennelse fra 2015, (15-140320SAK-ELAG) kom imidlertid Lagmannsretten frem til at det er «*stor forskjell på å gi kompetanse til å fastsette plikt til å registrere osv. opplysninger på den ene siden, og å gi kompetanse til å fastsette «manipuleringsforbud» på den andre*». Det ble reist spørsmål om brudd på plikten til å registrere er det samme som bevisst manipulering av registreringene. Lagmannsretten konkluderte med at manipulasjonen av utstyret ikke var straffbart, fordi det forskriftsbestemte forbudet manglet tilstrekkelig hjemmel i loven.

4.1.5 Bruksforbud

Forordning (EU) 165/2014 artikkel 3 første ledd inneholder krav om installasjon og bruk av farts-skriver i kjøretøy som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene. Medlemsstatene skal fastsette bestemmelser om sanksjoner for overtredelser og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. Videre skal kravene være i samsvar med overtredelseskategoriene som er fastsatt i direktiv 2006/22/EF, jf. forordning (EU) 165/2014 artikkel 41 nr. 1.

Vegtrafikkloven § 36 gir i dag hjemmel til å forby bruken av kjøretøy, samt inndra kjennemerker og vognkort, dersom forholdene angitt i nr. 1 bokstav a-g foreligger. Det kan for eksempel ilegges bruksforbud dersom pålegg om utbedring av mangel ikke etterkommes innen fastsatt frist. Bruksforbudet kan i tillegg sikres ved bruk av hjullås eller lignende og gjelder frem til forholdet er utbedret.

Det følger av vegtrafikkloven § 36 nr. 9 og kjøre- og hviletidsforskriften § 13, at Statens vegvesen kan pålegge en sjåfør å hvile dersom videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare. Denne bestemmelsen gir imidlertid ikke hjemmel til å holde tilbake kjøretøyet. Et kjøretøy kan derimot holdes tilbake for å sikre betaling av bøter og sanksjoner ilagt for brudd på vegtrafikkloven med forskrifter. Fartsskriverkort utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger eller forfalskede dokumenter, skal inndras av Statens vegvesen.

4.2 Forslaget i høringen

4.2.1 Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver

Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 utvider formålet med fartsskriver. Fartsskriveren skal også brukes til å kontrollere etterlevelse av reglene i forordningene (EF) 1071/2009, (EF) 1072/2009 og (EF) 1073/2009, direktiv 92/106/EØF, 96/71/EØF, 2014/67/EF og direktiv (EU) 2020/1057. Endringene innebærer at etterlevelse av reglene om yrkes- og markedsadgang, herunder for eksempel kabotasje, kombinerte transporter og utsending av sjåførere, skal kunne kontrolleres med fartsskriveren.

For å kunne kreve registreringer utover kjøre- og hviletidsdata, slik forordning (EU) 2020/1054 fastsetter, anses det nødvendig å endre vegtrafikkloven § 13.

De nye funksjonalitetene til fartsskriveren fremgår av forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 5 og inkluderer registrering av kjøretøyets posisjoner, tidspunkt for grensepasseringer og lasting og lossing. Slike opplysninger vil styrke kontrollmulighetene for etterlevelse av reglene om yrkes- og markedsadgang etter forordning (EU) 2020/1055. Sammen med annen relevant dokumentasjon, som gyldig fellesskapstillatelse og fraktbrev, vil disse opplysningene gjøre det lettere å avdekke om det foreligger ulovlig kabotasjevirksomhet. Fartsskriverdata vil også kunne effektivisere kontroll med utsendingsreglene, jf. direktiv (EU) 2020/1057.

Videre fremgår det av forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 12 at fartsskriveren skal registrere kjøre- og hviletid og arbeidstid for 56 dager tilbake i tid. Fartsskriveren skal også kunne brukes til kontroll med etterlevelse av direktiv 2002/15/EF med arbeidstid for sjåførere, jf. direktiv (EU) 2020/1057. Også her vil supplerende opplysninger være nødvendig.

For å forankre at fartsskriverer skal registrere nye opplysninger som nevnt over, ble det foreslått i høringen å endre vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd. Videre ble det foreslått å erstatte betegnelsen «*apparat for registrering av kjøre- og hviletid*» med «*fartsskriver*» som i dag er den alminnelige brukte betegnelsen på dette apparatet.

Forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 1 stiller nye krav til hvilke data som skal registreres i fartsskriveren. Dette gjelder blant annet registrering av landkode og aktiviteter siste 56 dager, herunder fravær, jf. 2020/1054 artikkel 2 nr. 11 og 12. Det ble på denne bakgrunn foreslått å endre

vegtrafikkloven § 21 for å kunne pålegge sjåfør og transportør å foreta disse nye registreringene.

Det er lagt opp til at registrering av grensepasseringer etter hvert skal skje automatisk via posisjonstjenesten i smart fartsskriver versjon to, jf. endringer i forordning (EU) 165/2014 artikkel 8. Ettersom kravet til registrering av grensepasseringer trer i kraft før kravet til installering av smart fartsskriver versjon to, vil sjåføren i en overgangsperiode måtte registrere dette manuelt, jf. endring i forordning (EU) 165/2014 artikkel 34 nr. 7.

Registrering av lasting og lossing skal også på sikt skje automatisk. I forordning (EU) 2021/1228 gitt med hjemmel i forordning (EU) 2016/799 om tekniske spesifikasjonene, er det imidlertid ikke tatt høyde for en slik automatisk registrering. Dette er fordi det ennå ikke er avklart hvordan dette rent teknisk kan løses. I stedet blir det foreløpig lagt opp til at sjåføren må registrere opplysningene manuelt gjennom en funksjon i fartsskriveren. Ettersom det ikke er fastsatt en plikt for sjåføren til å foreta slik registrering, er det foreløpig uklart hvordan dette skal løses. Kommisjonen jobber med å finne en løsning på dette. Dette har ikke betydning for selve lovforslaget.

Sanksjonering mot manglende registrering av grensepasseringer i fartsskriveren vil måtte vurderes opp mot den internasjonale klassifiseringen av bruddet og hvordan øvrige overtredelser på kjøre- og hviletidsområdet sanksjoneres nasjonalt. Dette vil bli behandlet i en egen etterfølgende høring. I Kommisjonens forslag til klassifisering av de nye overtredelsene i direktiv (EU) 2016/2003, er overtredelse av manglende landkode kategorisert som «serious infringement» (SI) i Risikoklassifiseringssystemet.

Overtredelser av forordning (EF) 561/2006, forordning (EU) 165/2014 og forordning (EU) 2020/1054 medfører sanksjoner. Etter forordning (EU) 165/2014 artikkel 32 fremgår det at både transportforetaket og fører «*skal sørge for at digitale fartsskriverer og sjåførkort virker på riktig måte og brukes riktig*».

Ved forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 utvides fartsskriverens virkeområde, og det ble derfor foreslått å endre vegtrafikkloven § 21 andre ledd første punktum for å reflektere plikten til å registrere de nye opplysningene. Det ble vist til at sjåføren som følge av endringene skal registrere landkode og aktiviteter, herunder arbeidstid siste 56 dager. Plikten til å registrere grensepasseringer i fartsskriveren trådte i kraft i EU 2. februar 2022. Forordning (EU) 2020/1054 innfører også krav om registrering av syke- og feriedager, jf.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

artikkel 2 (11) b. I høringsforslaget ble ordlyden «... registrering av kjøre- og hviletid og om arbeidstid ...» ansett å gi hjemmel til å gi forskrifter om plikt til å registrere syke- og feriedager. Det ble særskilt bedt om høringsinstansenes syn på dette.

4.2.2 Kontroll og håndheving

Hjemlene i vegtrafikkloven anses å være dekkende for den kontrollvirksomhet som utføres i dag. Med henvisning til den raske utviklingen i bruk av teknologi i kontrollvirksomheten og sammenheng med forslag til ny kontrollhjemmel i yrkestransportloven § 38, ble det imidlertid foreslått et nytt ledd i § 10 hvor det presiseres at kontrollmyndighetene kan bruke elektroniske kontrollverktøy.

4.2.3 Manipulasjon av fartsskriver

Statens vegvesen viser til at det forekommer juks og manipulasjon av fartsskriver. Dette fører til at kjøre- og hviletid ikke blir korrekt registrert, og gir indikasjoner på at regelverket brytes bevisst og systematisk. I tillegg til at trøtte førere utgjør en stor trafikksikkerhetsrisiko, vil slike systematiske brudd på regelverket også gi enkelte transportører en uheldig konkurransefordel. Manipulasjon klassifiseres som et MSI-brudd, altså det mest alvorlig type brudd i henhold til EU sitt risikoklassifiseringssystem.

I motsetning til lagmannsretten i deres avgjørelse fra 2015 (15-140320SAK-ELAG), mener departementet at vegtrafikkloven gir tilstrekkelig hjemmel for forskriftsfestingen av forbud mot bevisst manipulering av fartsskriver. På bakgrunn av den usikkerheten avgjørelsen har skapt, ble det likevel foreslått at forbudet mot juks og manipulasjon skulle fremgå klarere av vegtrafikkloven.

I forbindelse med arbeidet med å klargjøre dette hjemmelsgrunnlaget, ble det vurdert om det også var behov å kunne reagere mot manipulasjon og juks med annet påkrevet teknologisk utstyr i kjøretøy. Det er i dag krav om å bruke en rekke systemer og teknologi i kjøretøy for å sikre etterlevelsen av regelverket. Her nevnes AdBlue-systemet som brukes for å redusere utslipp og hastighetsbegrensere som skal sikre at visse kjøretøy ikke utnytter farten til kjøretøyet fullt ut.

Med manipulasjon menes her bevisste inngrep i systemer og teknologi som gjør at det aktuelle systemet oppfører seg feilaktig. Slike inngrep er normalt ment å sørge for at systemet viser etterlevelse av regler når dette ikke er tilfellet. For eksempel kan manipulasjon av en fartsskriver føre

til at en fartsskriver viser hviletid når kjøretøyet i realiteten er i fart. Ulovlig trimming av motor på bil og moped fører til økt hastighet, utslipp og støy. «GPS-jamming», som for eksempel kan brukes av sjåfører av tunge kjøretøy for å skjule sin GPS-lokasjon for arbeidsgiver, vil kunne forstyrre systemer i nærheten. Blant annet har luftambulansen opplevd å miste signalene til navigasjonssystemet på grunn av lastebiler på bakken som har tatt i bruk «GPS-jamming».

Det ble foreslått i høringen at forbudet mot å besitte eller bruke utstyr som har til formål å varsle om eller forstyrre trafikkkontroller i vegtrafikkloven § 13 a, skulle utvides til også å omfatte manipulasjonsutstyr. Utstyr som overstyrer eller manipulerer fartsskriver, speedometer, alkoholås og forurensningsbegrensende utstyr, ble nevnt som eksempler. Det oppdages stadig nye måter å overstyre og manipulere teknologisk utstyr på. Det skjer videre en utvikling i hva slags utstyr som er påkrevet i kjøretøyet. Det ble derfor ikke foreslått å fastsette en uttømmende angivelse av alt utstyr eller metoder som kan omfattes.

4.2.4 Bruksforbud

Der det avdekkes under kontroll at fartsskriveren i et kjøretøy enten mangler eller er manipulert, kan det være behov for å kunne forby bruken av motorvogn, og om nødvendig sikre bruksforbudet ved hjelp av hjullås. En fungerende fartsskriver er avgjørende for å kunne kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene. Sjøføretretthet utgjør en betydelig trafikksikkerhetsfare.

Det ble vurdert om dagens bestemmelser om bruksforbud gir tilstrekkelig hjemmel til å forby videre bruk av kjøretøy som ikke benytter fartsskriver i samsvar med regelverket. Bruksforbud er imidlertid en inngripende reaksjon hvor lovforankringen må være klar, og det ble derfor foreslått en tilføyelse av ny bokstav h) i vegtrafikkloven § 36.

Det ble i høringen foreslått hjemmel for å ilegge bruksforbud i de tilfellene der fartsskriver ikke er montert eller der det er påvist at fartsskriveren er manipulert. I høringsnotatet ble det omtalt at dette ville innebære at det kunne ilegges bruksforbud der det var en berettiget mistanke om manipulasjon. En berettiget mistanke vil i dette tilfelle være at det ved uttak av kjøre- og hviletidsdata kan konstateres at det enten mangler data eller dataen som er registrert åpenbart er uriktig. Eksempler kan være der et kjøretøy kommer kjørende inn på kontrollplassen med innstillingen «hvile», der det mangler vesentlig antall

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

kilometer mellom en gitt strekning, eller der en gitt strekning er kjørt på en åpenbart kortere tid enn hva som er fysisk mulig.

Bruksforbud kan ilegges «for så lang tid som nødvendig», jf. vegtrafikkloven § 36. Ved manipulert fartsskriver vil det være nødvendig å kunne holde tilbake kjøretøyet inntil det ulovlige utstyret er funnet, og manipulert fartsskriver er erstattet med en godkjent fartsskriver. Dette arbeidet kan ikke utføres på kontrollplassen, men må gjøres på et fartsskriververksted. Statens vegvesen kan derfor eskortere eller beordre kjøretøyet til nærmeste verksted slik at forholdet blir rettet opp i.

Også der fartsskriver mangler, eller fartsskriver mangler kalibrering vil det være behov for å ilegge bruksforbud for å sikre at kjøretøyet ikke får slippe ut på vegen og fortsette med kjøring som er underlagt kjøre- og hviletidsregler. Manglende fartsskrivere og manglende kalibrering av fartsskriver vil være enkelt fysisk konstaterbart, og det bør derfor kunne ilegges bruksforbud når dette avdekkes. Bruksforbud for manglende fartsskriver eller fartsskriver med manglende kalibrering, vil være nødvendig inntil fartsskriver er montert eller eksisterende fartsskriver er kalibrert. Dette må også gjøres på et fartsskriververksted.

4.3 Høringsinstansenes syn

4.3.1 Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver

Ingen høringsinstanser går imot forslaget om endring av vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd om hjemmel for å benytte fartsskriveren til nye kontrollformål, og om endring av benevnelse til fartsskriver.

OPD, LO og NLF støtter forslaget om at betegnelsen «apparat for registrering av kjøre- og hviletid» erstattes med ordet «fartsskriver». NLF viser til at dette er en vel innarbeidet betegnelse i bransjen.

Arbeidstilsynet og Posten Norge AS støtter vurderingene som ligger til grunn for den foreslåtte utvidelsen av kontrollformålene med fartsskriveren. Arbeidstilsynet påpeker videre at:

«Slike data fra fartsskriveren vil ikke alene gi tilstrekkelig dokumentasjon for brudd på allmenngjøringsregler. Vi vurderer imidlertid at endringene vil tilføre verdifull informasjon og legge til rette for å avdekke flere brudd på minstelønnsbestemmelser innenfor transportsektoren – forutsatt at informasjonen deles med

Arbeidstilsynet på en god og effektiv måte. Endringene når det gjelder regelverkets formål, vil etter vårt syn legge til rette for deling med Arbeidstilsynet og bruk i våre tilsynssaker».

Posten Norge AS skriver at de «forutsetter at de foreslåtte lovendringers ikrafttredelse følger innføringstakten i forordning 2020/1054, slik at opplysninger det hjemles for å kontrollere, faktisk er tilgjengelig i fartsskriver».

Når det gjelder forslaget om endring av § 21 andre ledd, mener LO, NLF og YTF at man «bør være ekstra nøye med å presisere hva som er registreringspliktig». LO og YTF mener det bør spesifiseres en tydelig plikt til å registrere sykedager, ferie og annet registreringspliktig fravær. YTF påpeker at tilsvarende endring bør gjøres i forskrift om arbeidstid for sjåfører § 6. Utover dette hadde ingen av høringsinstansene merknader.

4.3.2 Kontroll og håndheving

YTF støtter endringsforslaget om presisering av kontrollbestemmelsene i vegtrafikkloven. NLF bemerker at «i henhold til bestemmelsene i mobilitetspakken skal kontrollmyndighetene anskaffe kontrollutstyr for fjernavlesning av fartsskriveren. Kravet er at dette først skal være på plass 3 år etter at smart fartsskriver 2 skal være i bruk. NLF mener at anskaffelse av utstyret bør prioriteres og forseres slik at kontrollverktøyet er på plass så snart det kan anskaffes.»

OPD registrerer at det er foreslått flere endringer i høringsforslaget, blant annet i vtrl. § 10 siste ledd, «uten at vi ser noen god begrunnelse for det».

Datatilsynet bemerker at det i tillegg til gjennomføringen av forordningene (EU) 2020/1054 og (EU) 2020/1055, er foreslått enkelte endringer som ikke er nødvendige for gjennomføringen:

«I sammenheng med forslagene til endringer i vegtrafikkloven § 10 og yrkestransportloven § 38 tredje ledd, om at Statens vegvesen kan bruke elektroniske verktøy ved gjennomføring av kontroll, er det beskrevet ulike elektroniske verktøy som Statens vegvesen allerede bruker i sin kontrollvirksomhet. Bruken av disse verktøyene har en rekke sider mot personvernet som ikke er drøftet i høringsnotatet. Ettersom denne delen av forslaget ikke er ment å endre dagens rettstilstand, legger vi til grunn at forslaget ikke får konsekvenser for måten personopplysninger behandles på i forbindelse med

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Statens vegvesen sin kontrollvirksomhet.» [...] Vi merker oss imidlertid at det pågår et arbeid med en forskrift som skal regulere behandlingen av personopplysninger som skjer ved bruk av elektroniske kontrollverktøy. Forskriften skal sendes på høring i løpet av høsten 2021, og vi finner det hensiktsmessig å avvente med våre innspill til dette forslaget foreligger».

4.3.3 Manipulasjon av fartsskriver

YTF er særlig positive til at det spesifiseres klart og tydelig i lovteksten at alle kontrollmetoder kan benyttes, at manipuleringsutstyr er forbudt, og at det kan ilegges bruksforbud hvor fartsskriver mangler eller er manipulert.

Arbeidstilsynet legger blant annet til grunn at «forbudet mot manipulasjon vil gi Statens vegvesen nødvendig verktøy til å reagere kraftfullt ovenfor virksomheter og personer som forsøker å unndra seg kontroll». Arbeidstilsynet mener det er svært viktig å regulere forbud mot manipulasjon når regelverk knyttet til registrering strammes inn. «Omgåelser vil erfaringsmessig kunne fremstå som mer gunstig enn overholdelse når regelverket er strengt».

Regelrådet viser til at det i tilknytning til manipulasjonsforbudet blir foreslått at «Det er forbudt å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i § 13a første ledd». De mener at virkningene av dette forbudet burde blitt nærmere diskutert i høringsnotatet. De påpeker videre at det ikke er helt tydelig utfra høringsnotatet om den nye setningen som foreslås i vegtrafikkloven § 13 a som gjelder manipulasjonsutstyr, er nødvendig for å gjennomføre EØS-regelverk eller om det er et forslag Statens vegvesen har lagt til utfra egen vurdering.

Regelrådet påpeker videre at de er usikre på om Statens vegvesen går lengre enn nødvendig i forslaget. Forbudet kommer i tillegg til forbudet om å besitte eller bruke slikt utstyr. De ser ikke bort fra at slikt utstyr kan ha en lovlig anvendelse på andre områder. De lurer også på om begrepet «utstyr» er dekkende og viser til at et slikt forbud må være godt utredet og presist innrettet, slik at det ikke oppstår utilsiktede konsekvenser.

4.3.4 Bruksforbud

Få høringsinstanser har uttalt seg spesielt om dette forslaget til nye hjemler for å ilegge bruksforbud i høringsnotatet, og ingen høringsinstanser går imot. YTF og Arbeidstilsynet uttrykker eksplisitt at de er positive til forslaget.

4.4 Departementets vurdering og forslag

4.4.1 Regler om kjøre- og hviletid og om fartsskriver

Departementet registrerer at ingen av høringsinstansene stiller seg negative til forslaget om endring av vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd om hjemmel for å benytte fartsskriveren til nye kontrollformål, og om endring av benevnelse til «fartsskriver». Departementet opprettholder forslaget.

Departementet opprettholder videre forslaget om hjemmel i vegtrafikkloven § 21 for nye krav til registrering i fartsskriveren, men tar høringsinstansenes merknader om behovet for også å forankre krav til registrering av fravær, til etterretning og legger dette inn i forslag til lovtekst.

4.4.2 Kontroll og håndheving

Departementet har gjort en ny vurdering av behovet for en presisering i vegtrafikkloven § 10 om at kontrollmyndighetene kan bruke elektroniske kontrollverktøy. Blant annet synes enkelte høringsinstanser å oppfatte presiseringen som overflødig. Bestemmelsene i vegtrafikkloven, herunder § 10, anses som nevnt dekkende for det utstyret som brukes i dag, og endringsforslaget var ikke ment å endre dagens rettstilstand. Plikten til å til å ha elektroniske innretninger i kjøretøyet (blant annet for kontrollformål), for eksempel fartsskriver, alkoholås eller elektronisk betalingsenhet, er nærmere regulert i andre bestemmelser i vegtrafikkloven, jf. blant annet §§ 13 og 18. Nærmere regler om bruken av slikt utstyr er gitt i forskrifter.

Kontrollmyndighetenes bruk av det elektroniske kontrollutstyret kan innebære behandling av personopplysninger som må ha hjemmel i lov. Vegtrafikkloven § 43 b gir en generell hjemmel for å behandle personopplysninger, og endringene i §§ 13 og 21 tar høyde for at fartsskriverens kontrollformål utvides til nye overtredelser. Departementet mener derfor at det ikke er behov for en presisering i § 10 om bruk av elektroniske kontrollverktøy. Dersom det oppstår et fremtidig behov for endringer i hjemmelen som følge av den teknologiske utviklingen, må dette eventuelt utredes nærmere på et senere tidspunkt.

4.4.3 Manipulasjon av fartsskriver

Når det gjelder høringsuttalelsene om behov for å tydeliggjøre hvilke regelendringer som er nødvendige for å gjennomføre EØS-rettslige forpliktelser, viser departementet til at forbudet mot manipulasjon av fartsskriver følger klart av forordning (EU) 165/2014, jf. forordning (EU) 2020/1054. Departementet vurderer at det er behov for å forankre dette forbudet tydeligere i vegtrafikkloven, blant annet i lys av den usikkerheten rettspraksis har skapt.

Når det gjelder forslaget i høringsnotatet om forbud mot annet teknologisk utstyr, eksempelvis overstyring eller manipulasjon av speedometer, alkoholås og forurensningsbegrensende utstyr, bemerker departementet at dette ikke følger direkte av disse forordningene. Overstyring eller manipulasjon av slikt utstyr innebærer imidlertid en klar trafikksikkerhetsrisiko og bidrar til å undergrave viktige miljøhensyn og like konkurransevilkår.

Juks med Ad-Blue er et kjent problem. Eksempelvis har EU-kommisjonen mottatt informasjon om utfordringer knyttet til dette fra medlemsstater, industrien og interesseorganisasjoner. EU-kommisjonen har videre uttalt at forbud mot markedsføring, salg og installering av manipulasjonsutstyr, vil være et godt steg for å forhindre bruken av disse. Slike forbud faller inn under medlemsstatenes kompetanse (Parliamentary question 3 May 2017, referanse E-000981/2017(ASW)).

Departementet har merket seg at Regelrådet mener forslaget synes å gå lenger enn nødvendig, og at virkningene burde vært nærmere vurdert. Departementet viser til at produksjon, markedsføring eller distribusjon av denne typen utstyr sjelden har noen beskyttelsesverdig interesse. Som beskrevet i høringsforslaget, vil bruken av utstyret føre til misvisende eller uriktige opplysninger eller signaler. Departementet ser imidlertid at Regelrådet kan ha rett

i at forslaget går langt uten at virkningene er tilstrekkelig vurdert. Departementet kan ikke utelukke at det kan være særtilfeller der forbudet mot å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge manipulasjonsutstyr kan ramme utilsiktet. På denne bakgrunn foreslår departementet i stedet at forbudet mot å «*produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge*», samt eventuelle unntak, konkretiseres nærmere i forskrift. Hjemmelen for forbudet må følge av vegtrafikkloven. Hensikten med forbudet er å forhindre produksjon og salg av utstyr som har til formål å tilrettelegge for omgåelser av regelverket.

Departementet har derfor endret forslaget etter høringen, og foreslår i stedet en hjemmel i § 13 a til å forskriftsfeste et forbud mot å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i første ledd. Et slikt forbud må i så fall utredes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

4.4.4 Bruksforbud

Få høringsinstanser har uttalt seg spesielt om forslaget om presisering av hjemmelsgrunnlaget for kontrollmyndighetene til å ilegge bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 ved manglende fartsskriver og ved manipulert fartsskriver. Ingen av høringsinstansene er i mot forslaget. YTF og Arbeidstilsynet uttrykker eksplisitt at de er positive til forslaget.

Departementet har i ettertid sett at ordlyden i høringsforslagets utkast til lovtekst kan gi et uklart bilde av hva som skal til for å kunne ilegge bruksforbud. Det ble foreslått at det skulle kunne ilegges slikt forbud der det ble «påvist» manipulasjon. I høringsnotatet for øvrig kommer det imidlertid klart frem at forslaget skulle omfatte tilfeller der det var en «berettiget mistanke» om manipulasjon. Departementet foreslår derfor en omskriving av lovteksten, ved at ordet «påvist» tas ut.

5 Endringer i yrkestransportloven

5.1 Gjeldende rett

5.1.1 Generelt

Yrkestransportloven regulerer ervervsmessig transport med motorvogn og fartøy. Loven har bestemmelser om kontroll og sanksjoner, herunder straffebestemmelser. Nærmere krav er fastsatt i forskrift.

5.1.2 Adgang til yrket som vegtransportør

Den som mot vederlag vil drive nasjonal eller internasjonal person- eller godstransport med motorvogn, må ha løyve, jf. yrkestransportloven §§ 4 og 5. Kravet om løyve skal bidra til at transporten skal skje på en sikker måte, gi et godt tilbud til kunder og brukere med tilfredsstillende kvalitet og sørge for at transporten skjer på en måte som er innenfor regler og avtaleverk som skal sikre lik konkurranse.

Krav om løyve gjelder både for enkeltpersonforetak og selskap. Statens vegvesen er ansvarlig for å tildele løyver for gods- og turvogntransport, mens fylkeskommunen er løyvemyndighet for buss i rute og drosje, se yrkestransportloven kapittel 3.

Begrepet «drive» omfatter all transport med unntak av de rent sporadiske. For eksempel skal et idrettslag kunne gjennomføre et transportoppdrag når det bare er snakk om et enkelttilfelle uten at løyvekravet inntreffer. Med vederlag menes enhver form for godtgjørelse som følge av utført transportoppdrag: betaling i form av penger, naturalytelser, gjentjenester mv., uavhengig av om vederlaget gir fortjeneste eller ikke. Løyveplikten gjelder godstransport med motorvogner med tillatt totalvekt over 3500 kg. Tilhenger skal inkluderes ved beregning av totalvekt. For persontransport er det ingen nedre grense for når løyveplikten inntreffer, men løyvekategorien varierer med typen motorvogn. Løyvekategoriene følger av yrkestransportforskriften § 1:

Løyve for godstransport: Innehaveren får en rett til å drive nasjonal og internasjonal gods-

transport med motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Løyve for turvogn: Innehaveren får en rett til å drive nasjonal og internasjonal persontransport utenfor rute, med motorvogn registrert for over åtte personer (i tillegg til sjåfør).

Ruteløyve: Den som vil drive persontransport i rute med motorvogn må i tillegg til turvognløyve ha et eget ruteløyve.

Drosjeløyve: Innehaveren får en rett til å drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for høyst åtte sitteplasser (i tillegg til sjåfør).

Unntak fra kravet til løyve følger av yrkestransportloven kapittel 4, for eksempel for egentransport, jf. § 16.

Vilkårene for å søke om og for å være innehaver av turvogn og godsloyver fremgår av forordning (EF) 1071/2009 som er gjennomført i norsk rett i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften. Forordningen gjelder som norsk forskrift, jf. yrkestransportforskriften § 1a.

De generelle vilkårene som følger av yrkestransportloven §§ 4 og 5, jf. yrkestransportforskriften § 4 er at søker:

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

Videre følger det av yrkestransportforskriften § 5 at løyvemyndigheten kan fastsette nærmere vilkår for løyvet innenfor de rammer som følger av yrkestransportloven § 25.

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

Løyver etter yrkestransportloven gis som hovedregel for en periode på 10 år, jf. yrkestransportloven § 27. Et løyve kan trekkes tilbake dersom et foretak ikke lenger oppfyller vilkårene nevnt ovenfor, jf. yrkestransportloven § 29, jf. yrkestransportforskriften § 16.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

5.1.3 ERRU-systemet («European Register of Road Transport Undertakings»)

Det følger av forordning (EF) 1071/2009 artiklene 16 til 18 at EØS-statene skal opprette og drifte et register over løyvehaverne og at registeret skal inneholde opplysninger om nærmere angitte overtredelser samt om transportledere som er erklært uskikket. Informasjon skal utveksles mellom løyvemyndighetene i EØS-statene gjennom systemet European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Det er lagt til grunn at driften av registeret skal være i samsvar med reglene om personvern i direktiv 95/46/EF. Registeret gjelder bare for løyve etter yrkestransportloven §§ 4 og 5. Drosjeløyve etter § 9 er altså ikke omfattet av det felleseuropeiske ERRU-systemet. Statens vegvesen driver registeret i Norge.

ERRU-systemet har vært operativt siden 1. januar 2013. Formålet er utveksling mellom medlemsstater slik at relevante myndigheter kan påse at reglene for løyve overholdes. Foretak som ikke følger reglene, vil kunne sanksjoneres i sitt eget hjemland. Dette skal bidra til likere konkurransevilkår.

Forordning (EU) 2016/403 inneholder en liste over overtredelser som skal sendes gjennom ERRU-systemet og som kan føre til tap av godandel i tilknytning til forordning (EF) 1071/2009. Forordning (EU) 2016/403 innebærer også endringer av vedlegg III i direktiv 2006/22/EF (kontrolldirektivet) som kategoriserer brudd på kjøre- og hviletidsregelverket. Ulike myndigheter, som SVV, politiet, Mattilsynet og Arbeidstilsynet, kontrollerer de forskjellige overtredelsene som er nevnt i forordning (EU) 2016/403.

Forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 stiller krav til medlemsstatene om å holde nasjonale registre over transportforetak. Det nasjonale løyve-registeret er hjemlet i yrkestransportloven § 29 a:

«§ 29 a. Elektronisk register over dei som har og dei som søker om løyve etter lova her

(1) Departementet skal opprette og drive eit elektronisk register over dei som har forretningsstad i Noreg, og som har eller som søker om løyve etter lova her. Registeret skal innehalde opplysningar knytt til løyve, mellom anna opplysningar om namn og juridisk form på verksemda, verksemda si adresse, namn på transportleiarar og løyvetype som er tildelt verksemda. I tillegg skal registeret innehalde opplysningar om vandel knytt til person og verksemd.

(2) Registeret skal koplust saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa for utveksling av informasjon etter vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

(3) Departementet kan gje nærare forskrift om registeret»

Hvilke opplysninger som skal registreres i ERRU følger av artikkel 16 (2) bokstav (a) til (f). Av disse opplysningene er det bare det som følger av bokstavene (a) til (d) som er offentlig tilgjengelig informasjon gjennom det nasjonale løyveregisteret. ERRU inneholder opplysninger knyttet til løyvet, blant annet opplysninger om navn og juridisk form på foretaket, foretakets adresse, navn på transportleder og løyvetype. I tillegg inneholder det opplysninger om vandel knyttet til person og foretak.

5.1.4 Adgang til markedet

Hvilken type tillatelse som er nødvendig for adgang til å utføre internasjonal transport, avhenger av hvilket land det skal kjøres til, fra og gjennom.

Bilateral transport: Grensekryssende transport som enten starter eller ender i den staten hvor transportøren hører hjemme.

Transittransport: Transport som går fra én stat til en annen, gjennom en tredje stat uten å sette av, eller ta opp, last eller passasjerer i den tredje staten.

Tredjelandstransport: Transport mellom territoriet til en stat hvor transportøren ikke hører hjemme og et tredjeland.

Kabotasje: Transport mellom to steder i en annen stat enn der hvor transportøren hører hjemme.

Yrkestransportloven § 10 regulerer både norske transportørers adgang til å utføre transport på veg til og fra utlandet, jf. § 10 (1) og utenlandske transportørers adgang til tilsvarende transport til og fra Norge, jf. § 10 (2). Det er i utgangspunktet forbud mot transport «*mellom stader i Norge*» for utenlandske transportører (kabotasje), med mindre «*anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part*», jf. § 10 (3).

Forordning (EF) 1072/2009 regulerer det internasjonale markedet for godstransport på veg. Forordningen gjelder som norsk forskrift, jf. yrkestransportforskriften § 53.

Forordning (EF) 1073/2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

forordning (EF) nr. 561/2006 gjelder som norsk forskrift, jf. yrkestransportforskriften § 55.

Adgang til det internasjonale markedet for transport på veg er i utgangspunktet begrenset til godstransport med motorvogn over 3500 kg eller persontransport med buss. Innenfor EØS er markedet i stor grad liberalisert. Godstransport og persontransport utføres på bakgrunn av en fellesskapstillatelse. Denne tillatelsen gir fri adgang til å utføre bilateral transport, transittransport og tredjelandstransport i EØS. Transportører fra andre EØS-stater kan utføre kabotasje på visse vilkår. Kabotasje kan bare utføres i forbindelse med en internasjonal transport, hvilket innebærer at transportøren må foreta en innkommende grensekryssende transport om vedkommende ønsker å utføre transport i Norge.

For godstransport må kabotasjekjøringen skje innenfor en tidsperiode på sju dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge, og begrense seg til tre innenlandske transporter med samme kjøretøy. Den internasjonale transporten og de påfølgende kabotasjeoppgavene må kunne dokumenteres.

For persontransport utenfor rute kan kabotasje utføres midlertidig i Norge. Hva som menes med midlertidig er ikke nærmere spesifisert. For persontransport i rute, er kabotasje begrenset til innenlands strekninger som er en del av en internasjonal rute.

Norge er også en del av det multilaterale kvotesystemet European Conference of Ministers of Transport (ECMT) som organiseres under International Transport Forum. Gods kan innenfor kvotesystemet transporteres mellom medlemslandene på bakgrunn av en ECMT-tillatelse. En slik tillatelse gir adgang til å utføre bilateral transport, transittransport og tredjelandstransport. Kabotasje er ikke tillatt med grunnlag i en ECMT-tillatelse.

For land som Norge har inngått bilaterale eller multilaterale avtaler med, kan transport utføres i henhold til bestemmelser i disse avtalene.

5.1.5 Kontroll

Statens vegvesen og politiets hjemmel for kontroll er angitt i yrkestransportloven § 38:

«Førar av motorvogn eller fartøy i løyvepliktig transport eller løyvefri eigentransport, skal på kvar einskild transport ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsett at han skal syne fram når det vert ført kontroll av politiet, Statens Vegvesen eller annan offentleg teneste-

mann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.»

Bestemmelsen pålegger fører av motorvogn en dokumentasjonsplikt. Fører skal til enhver tid ha med seg de dokumentene som det er fastsatt at vedkommende skal kunne fremvise når det gjennomføres kontroll. Bestemmelsen forstås som en generell kontrollhjemmel for Statens vegvesen og politiet.

Bestemmelsen ses i sammenheng med vegtrafikkloven § 10, som gir politiet, Statens vegvesen eller annen offentlig tjenestemann som departementet har gitt fullmakt, hjemmel til å stanse kjøretøy langs veg.

5.2 Forslaget i høringen

5.2.1 Generelt

Forordning (EU) 2020/1055 vil hovedsakelig bli gjennomført i yrkestransportregelverket gjennom forskrift gitt med hjemmel i yrkestransportloven. I det følgende vil departementet omtale behovet for lovendringer som følger av forordningen, samt deler av reglene som vil gjennomføres i forskrift.

Departementet foreslår også lovendringer som ikke er nødvendig som følge av gjennomføringen av forordning (EU) 2020/1055 i norsk rett.

5.2.2 Adgang til yrket som vegtransportør

Forordning (EU) 2020/1055 inneholder regler om adgang til yrket som transportør. Disse reglene vil i all hovedsak gjennomføres ved forskrifter, og medfører ikke behov for lovendringer utover den som angår ERRU, se punkt 5.2.3, og fysisk foretakskontroll, se punkt 5.2.5.1. Reglene vil få økonomiske og administrative konsekvenser som Stortinget bør informeres om i forbindelse med anmodningen om samtykke til innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen. Reglene er derfor omtalt i punkt 2.1.3.2.

5.2.3 ERRU-systemet

Endringene som følger av forordning (EU) 2020/1055 medfører at ytterligere opplysninger skal legges inn i de nasjonale elektroniske registrene. Disse nye opplysningene er: kjennemerkene til alle kjøretøyene som foretaket disponerer, jf. forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 (2) (g), antall ansatte i foretaket, jf. bokstav (h) og foretakets risikoprofil, jf. bokstav (i).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Kommisjonen skal vedta nye gjennomføringsrettsakter om funksjoner for tilgjengeliggjøring av opplysningene for kontrollmyndighetene, jf. artikkel 16 (6). Opplysningene som skal registreres etter de nye bokstavene (g) til (i) skal innen 12 måneder etter ikrafttredelsen av gjennomføringsrettsaktene i artikkel 16 (6) være tilgjengelig for kontrollmyndigheter når de skal utføre kontroll langs veg.

De nevnte gjennomføringsrettsaktene skal vedtas av Kommisjonen senest 14 måneder etter vedtagelsen av en gjennomføringsrettsakt om beregning av risikoklassifisering, jf. direktiv 2006/22/EF artikkel 9 nr. 1.

Gjennomføringsrettsaktene er for tiden under utarbeidelse i EU-systemet, og det er uklart når de ulike rettsaktene vil bli vedtatt.

De nye reglene stiller også krav om raskere deling mellom kompetente kontrollmyndigheter av opplysninger innhentet etter artikkel 16 (2) bokstavene (e) og (f). Informasjonen skal gis innen fire arbeidsdager, mot dagens 30.

Endringene vil gi kontrollmyndighetene bedre oversikt over transportforetakene og et bedre grunnlag for vurdering av vandel. Raskere deling av informasjon kan bidra til at kontrollmyndighetene kan reagere raskere overfor useriøse aktører.

Yrkestransportloven § 29 a gir i dag tilstrekkelig hjemmel for registrering av opplysninger i tråd med forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 (2) bokstavene (a) til (f). Statens vegvesen har gjennomført høring om endring av yrkestransportforskriften for etablering av register over foretakets disponible kjøretøy. Forskriftsendringen antas vedtatt innen kort tid. Dette vil oppfylle de nye kravene i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 (2) (g), jf. forordning (EU) 2020/1055. Det ble i høringsnotatet foreslått en enkel presisering i § 29 a første ledd, andre setning for å hjemle registrering av opplysninger om antall ansatte, jf. bokstav (h).

Når det gjelder registrering av opplysninger i tråd med forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 (2) (i) om foretakets risikoprofil henvises det til risikoklassifiseringssystemet i direktiv 2006/22/EF artikkel 9 (1).

Risikoklassifiseringssystemet ble introdusert i direktiv 2006/22/EF og er i hovedsak regulert i artikkel 9. Direktivet er inntatt i forskrift av 2. februar 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS § 9, jf. vegtrafikkloven § 19. Hensikten med systemet er å registrere antallet og grovheten av overtredelser av forordning (EØF) 3820/85 og (EØF) 3821/85 om fartsskriver og kjøre- og hviletid, for å danne et grunnlag for

risikoklassifisering som igjen kan brukes til utvelgelse for kontroll. Risikoklassifiseringssystemet ble utvidet i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 12 til å omfatte vilkår for vegtransporttillatelse, og medlemsstatene ble pålagt å utvide systemet til å omfatte overtredelser av transportreglene som kan medføre tap av god vandel for løyvehaver.

Det ble vurdert som hensiktsmessig at overtredelser i forordning (EF) 1071/2009 artikkel 16 (6) skal inkluderes i det nasjonale løyveregisteret, da det er løyvemyndigheten som skal vurdere eventuelt tap av god vandel. For å åpne for å registrere slike opplysninger, ble det foreslått i høringen at det legges til en henvisning til vegtrafikkloven § 19 i yrkestransportloven § 29 a, andre ledd.

5.2.4 Adgang til markedet

Forordning (EU) 2020/1055 inneholder regler om adgang til vegtransportmarkedet. Disse reglene vil i all hovedsak gjennomføres ved forskrifter, og medfører ikke behov for lovendringer. Reglene vil få økonomiske og administrative konsekvenser som Stortinget bør informeres om i forbindelse med anmodningen om samtykke til innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen. Reglene er derfor omtalt i punkt 2.1.3.3.

5.2.5 Kontroll

5.2.5.1 Endringer som følge av mobilitetspakken

Forordning (EF) 1071/2009 artikkel 12 nr. 2 har gjennom endringene i forordning (EU) 2020/1055 artikkel 1 fått en presisering om at dersom det er relevant skal kompetent kontrollmyndighet gjennomføre kontroller i foretakets lokaler hos virksomheter som er klassifisert i en høyere risikoklasse.

Det ble i høringsnotatet vist til at endringen gir en ny mulighet for kontroll etter yrkestransportloven, og vil kunne styrke regelverksetterlevelsen. Kontrollmyndighetene har god erfaring med bruk av foretakskontroller ved kontroll av kjøre- og hviletid, og er positive til dette. Foretakskontroller gir bedre mulighet til å kontrollere om løyvehavere fortsatt oppfyller vilkårene som de ble tildelt løyvet etter. Flere kontrollmåter kan øke sannsynligheten for å luke ut useriøse aktører.

Kontroll er i seg selv et inngripende tiltak som krever tydelig hjemmel i lov. Det ble i høringsnotatet foreslått en endring av § 38 første ledd, hvor det presiseres at kontroll kan gjennomføres ved foretakets forretningssted.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Det ble foreslått i høringen at nærmere regulering av kontroll ved foretakets forretningssted skulle følge av forskrift.

Det ble foreslått i høringen at kontrollmåten skulle presiseres i § 38 andre ledd.

5.2.5.2 Øvrige endringer i kontrollhjemmelen

Det ble i høringsnotatet foreslått materielle og strukturelle endringer i yrkestransportloven § 38. Gjeldende § 38 er en videreføring av samferdselsloven av 1976 § 19 om kontroll. Bestemmelsen er moden for en språklig revisjon slik at den samsvarer bedre med vegtrafikklovens bestemmelser om trafikkontroll, jf. vegtrafikkloven § 10. Denne bestemmelsen definerer hvem som er kontrollmyndighet, samt førers plikt til å fremvise påbudte dokumenter og etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Det ble i høringsnotatet vist til at kontrolletatene har et behov for en bedre kontrollhjemmel som er mer tilpasset nåtiden. En tydelig kontrollhjemmel vil også gi mer forutsigbarhet for den kontrollerte. I en kontrollhjemmel bør det klart fremgå hvem som har myndighet til å utøve kontroll, hvor slik kontroll kan gjennomføres, hvem som skal kontrolleres og hva som kan kontrolleres. Det ble også vist til et behov for å definere med hvilke verktøy kontrollen kan utføres.

5.2.5.3 Hvem som kan føre kontroll

Det ble i høringsforslaget foreslått å i yrkestransportloven § 38 tydeliggjøre hvem som kan føre kontroll etter yrkestransportloven og forskrifter gitt med medhold i loven. Første ledd ble foreslått endret fra å pålegge føreren en dokumentplikt, til klart å angi hvem som er kompetent kontrollmyndighet ved kontroll etter yrkestransportloven. Videre ble det foreslått i andre setning at departementet kan delegere slik kontrollmyndighet til annen offentlig tjenestemann. Dette er en videreføring av gjeldende rett.

I forslag til nytt første ledd, tredje setning, ble det foreslått å presisere hvor kontroll kan finne sted. Kontroll langs veg er en videreføring av gjeldende rett, mens kontroll ved foretakets forretningssted innføres som følge av mobilitetspakken, se punkt 5.2.5.1.

Det ble i høringsnotatet foreslått en mer åpen, teknologinøytral ordlyd. Dagens regel er at føreren må «*ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsatt at han skal syne fram*». Det følger av rundskriv fra Samferdselsdepartementet N-2013-1 at dokumentene skal medbringes i kjøretøyet. I

framtiden vil det bli stadig mer aktuelt med digital fremvisning av dokumentasjon, slik forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-forordningen) legger opp til. Denne forordningen ble vedtatt i EU 15. juli 2020.

EFTI-forordningen fastsetter at transportørene har rett til å oppfylle nærmere angitte opplysningsplikter ved å gjøre opplysningene tilgjengelig på sertifiserte plattformer (eFTI-plattformer). Opplysningsplikter som følger av forordning (EF) 1072/2009 artikkel 8 nr. 3 (dokumentasjonskrav ved nasjonal transport) er blant noen av opplysningskravene som i fremtiden skal kunne oppfylles på eFTI-plattform.

5.2.5.4 Gjennomføring av kontrollen

I høringsnotatet vises det til at kontrollmyndighetene ved kontroll langs veg skal konstatere at transportøren er innehaver av et løyve og har medbrakt dette. Ved kontroll på foretakets forretningssted skal det fokuseres på om de som har blitt tildelt et løyve fortsatt oppfylder vilkårene for det utstedte løyvet. Ved begge kontrollformer kan det være behov for å kreve ytterligere opplysninger og gjøre nærmere undersøkelser.

I høringsnotatet ble det foreslått i § 38 at kontrollmyndigheten skal kunne «*gjøre gransking, krevje opplysningar frå ein kvar og gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin eigedom med hjelp frå verksemda*». Kontrollmyndigheten skal kunne kreve utlevert opplysninger fra transportforetaket som er nødvendig for å få gjennomført kontroll og kunne be transportforetaket om hjelp for å få gjennomført fysisk kontroll av foretakets forretningssted.

I høringsnotatet ble det pekt på at det kan være aktuelt på et senere tidspunkt å innføre overtredelsesgebyr for tilfeller der et transportforetak ikke bistår ved kontroll. Et slikt gebyr for manglende bistand til kontrollmyndigheten følger blant annet av yrkestransportloven § 32 a som gjelder passasjerrettigheter. Statens vegvesen sendte 25. mai 2021 på høring forslag til ny § 40 a i yrkestransportloven som en generell hjemmel for å forskriftsfeste bestemmelser om overtredelsesgebyr ved brudd på yrkestransportloven med tilhørende forskrift.

5.2.5.5 Elektroniske kontrollverktøy

I høringsforslaget ble det pekt på at elektroniske kontrollverktøy er et nyttig hjelpemiddel for kontrollatene til å effektivisere og målrette kontrollene sine. Som nevnt ovenfor jobber Samferdsels-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

departementet og Statens vegvesen med en forskrift om elektroniske kontrollverktøy og behandling av personopplysninger ved bruk av elektroniske og digitale verktøy, herunder innsamling av data, bruk, lagring og sammenstilling.

Det anses å foreligge tilstrekkelig rettsgrunnlag i yrkestransportloven for dagens bruk av elektroniske kontrollverktøy, men utvidet bruk kan innebære behov for en endring i kontrollhjemlene.

En slik utvidet bruk kan være et effektivt hjelpemiddel ved kontroll av kabotasje. Det oppleves som krevende å kontrollere kabotasje, da dokumentasjonen som fremvises kan være feilaktig utfylt uten at dette oppdages ved en ordinær dokumentkontroll. Det vil si at ulovlig kabotasje kan foregå over lengre perioder uten at det avdekkes.

Det følger av forordning (EU) 2020/1054 at fartsskriveren skal kunne brukes til å kontrollere etterlevelse av kabotasjereglene. Videre kan kjennemerkegjennkjennning være et effektivt hjelpemiddel. Opplysninger om passeringsdata (tid og sted), kjennemerke, kjøretøyklassifisering, aksellast, totalvekt, vogntogvekt og kjøretøykombinasjon kan lagres når kjøretøyet passerer kontrollmyndighetenes sensorer. Passeringsdata som viser om et kjøretøy bytter tralle, kjøremønster og når det kom inn i landet kan være en viktig indikasjon på om kjøretøyet har foretatt ulovlig kabotasje. Disse opplysningene skal på sikt kunne benyttes til å velge ut kjøretøy/transportører der det er stor sannsynlighet for ulovlig kabotasje. Når kjøretøy senere blir stanset i kontroll, kan de lagrede opplysningene fra passeringene sammenlignes med dokumentasjonen som fremlegges i kontroll. Det vil si at opplysningene og lengre lagringstid vil gjøre det enklere å velge ut kjøretøy med høy sannsynlighet for ulovlig kabotasje og gi en bedre dokumentasjon på overtredelsen under kontrollen. Opplysningene kan gi grunnlag for å avdekke om noen foretak gjentatte ganger bryter regelverket.

I høringsnotatet ble det foreslått en endring yrkestransportloven § 38 om å synliggjøre at kontroll etter loven kan gjøres med elektroniske kontrollverktøy.

5.2.5.6 Forskriftshjemmel

Det ble i høringsnotatet vurdert som hensiktsmessig at ytterligere presisering av gjennomføring av kontroll skjer gjennom forskrift, for eksempel yrkestransportforskriften. Det ble derfor foreslått å gi hjemmel for å nærmere regulere kontroll gjennom forskrift.

5.3 Høringsinstansenes merknader

5.3.1 Adgang til yrket som vegtransportør

Yrkestrafikkforbundet savner en vurdering av hvilket handlingsrom norske myndigheter har til å gjøre regelverket gjeldende for alle varebiler, uavhengig av maksimal tillatt vekt.

YTF og *Norges Lastebileier-Forbund* ønsker at det skal gjelde like vilkår for alle varebiler, uavhengig av om de skal drive internasjonal eller nasjonal transport. Det vises i denne sammenheng til at *NLF* for flere år siden fremmet forslag overfor Samferdselsdepartementet om å regulere varebilsegmentet. Det vises i tillegg til at spørsmålet er grundig behandlet i treparts bransje-program for transport, som samlet har konkludert med at en slik regulering er nødvendig. *NLF* minner også om at både Danmark og Sverige før mobilitetspakken ble fremmet, gjennomførte slik regulering av varebiltransport, dog med ulike nedre vektgrenser.

5.3.2 ERRU-systemet

Innlandet fylkeskommune uttaler om overtredelser som skal sendes til ERRU og som kan gi tap av vandel at «*det bør være et krav om gjensidig informasjon mellom ulike kontrollinstanser (Politi, Statens vegvesen, Mattilsynet, Arbeidstilsynet)*».

Norges Taxiforbund (NT) er positive til endringen i det nasjonale elektroniske registeret, ettersom det vil gi informasjon om hvor mange biler og sjåfører som er aktive. *NT* kan ikke se at det er vurdert eller tatt stilling til hvordan innrapporteringen av disse opplysningene skal foregå i praksis. *NT* mener imidlertid at dette vil føre til at innehaver av løyvet selv må bistå med innrapportering og oppdatering av registeret. Dette mener *NT* er en endring fra dagens register som består av opplysninger løyvemyndigheten mottok ved løyvesøknaden eller har innhentet selv.

NT uttaler at etter omlegging av yrkestransportregelverket og datainformasjonsinnhentingen hos SSB og Skatteetaten, er det mye teknisk data om taxi som har forsvunnet fordi de ulike etatene har ulikt ønske om datainnhenting. Det er derfor helt avgjørende at det er et gjenværende løyvesystem innenfor taxinæringen som man kan stole på at er ajourført og riktig.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

5.3.3 Adgang til markedet

Yrkestrafikkforbundet viser til at forordning (EU) 2020/1055 artikkel 2 nr. 7 pålegger nasjonale myndigheter å ha regler som sanksjonerer ulike aktører i transportoppdraget, i tilfeller hvor eksempelvis bestiller av transporttjenesten visste eller burde visst at leveransen innebærer brudd på regelverket. *YTF* kan ikke se at denne endringen i regelverket er adressert i høringsnotatet. De mener at en reell varig forbedring i transportbransjen er helt avhengig av to ting:

- «– At det ikke skal lønne seg å bryte regelverket. Risikoen for oppdagelse og konsekvensene ved avdekket brudd må ha reell avskrekkende virkning.
- At de aktørene som har økonomisk interesser i ulovlig transport må stilles til ansvar. Regelverket kan ikke tillate uvitenhet og naivitet hos profesjonelle transportkjøpere. Det regelverket som i dag finnes om ansvar, er fragmentarisk og vanskelig tilgjengelig. Det oppfyller etter *YTF* sin oppfatning ikke kravene og formålet med mobilitetspakken.»

YTF viser videre til at en tilsvarende plikt til å ansvarliggjøre andre ledd i kontraktskjeden innføres også for brudd på utsendingsdirektivet i direktiv (EU) 2020/1057. Dette ansvaret er til en viss grad allerede innført i norsk rett gjennom regler om informasjons- og påseplikt, men det kan være behov for tilpasninger.

YTF mener at regelverket om andre aktørers ansvar må gjennomgås med tanke på utvidelse til samtlige aktører omtalt i mobilitetspakken, og gjøres lettere tilgjengelig i nytt felles regelverk om ansvar i tilknytning til transporttjenester. De mener dette bør gis i form av ny samlet forskrift som regulerer hvilket ansvar som påhviler andre enn leverandøren av transporttjenesten selv. *YTF* viser til forslaget til tiltak fremmet av arbeidsgruppen om trafikksikkerhet i bestillingskjeden, ledet av NHO Logistikk og Transport, som avga sin sluttrapport 23. juni 2021. De henviser særlig til forslagene om å klargjøre eksisterende lovverk om ansvar, og vurdere ny felles forskrift. Tiltak må ses i sammenheng med, og oppfylle kravene i, mobilitetspakken.

NLF savner en vurdering i høringsnotatet av nasjonalstatenes mulighet til å regulere vegetappen av kombinert transport. I mobilitetspakken er det gitt anledning til å la reglene for kabotasje få anvendelse på den avsluttende vegtransporten som inngår i kombinert transport,

så lenge vegtransporten bare foregår nasjonalt. *NLF* ber om at muligheten for slik regulering implementeres i norsk rett. De viser til at våre naboland har tatt denne muligheten i bruk. Det vises i denne sammenheng til melding fra det danske transportministeriet 4. mai 2021:

«Transportministeren vil undgå ubegrensede ture og sikre sociale forhold for chauffører, der utfører national godskørsel i forbindelse med kombinert transport i Danmark.

For at opnå det vil transportministeren fra 21. februar 2022 lade cabotagereglerne finde anvendelse på den indledende og afsluttende vejstrækning af en kombineret transport når denne alene udøres som national transport.»

NLF viser videre til at i Sverige har Infrastrukturdepartementet i sin Promemoria om gjennomføring av mobilitetspakken konkludert med:

«For at undvika att bestämmelserna om kombinerade transporter på detta sätt missbrukas bör artikel 8 i godsförordningen vara tillämplig på en inledande eller avslutande transportsträcka på väg i en kombinerad transport, om vägtransporten utförs i Sverige och inte innehåller en gränspassage».

5.3.4 Kontroll

Innlandet fylkeskommune uttaler at forslaget om kontrollmyndighetens hjemmel for å foreta fysiske kontroller på transportørs forretningsadresse er et positivt tiltak for å redusere bruken av «postboksadresser» og eventuelt andre fiktive adresser.

Arbeidstilsynet viser til forslaget om hjemmel for fysiske foretakskontroller, og formuleringen om at

«forslaget ikke er ment til å kun omfatte kontroll ved foretakets forretningssted, selv om ordlyden «gjennomføre kontroll ved transportverksemnda sin eigedom med hjelp frå verksemnda» i siste del av forslaget henviser direkte til kontroll ved foretakets forretningsadresse».

Arbeidstilsynet uttaler at det bør vurderes en mer åpen ordlyd, særlig når hensikten synes å være å hjemle mulighet for å gjennomføre fysisk kontroll «*ethvert sted*» som omfattes av loven. De viser til arbeidsmiljøloven § 18 første punktum som sammenligningsgrunnlag, hvor kontrollhjemmelen er

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

som følger: «*Arbeidstilsynet skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven*».

Justis- og beredskapsdepartementet uttaler at formuleringen «*krevje opplysningar frå einkvar*» er svært vid. Det bør vurderes om det skal spesifiseres nærmere hvilke opplysninger som kan kreves eller om det kan avgrenses mer generelt til opplysninger som er nødvendig for å gjennomføre kontroll. De mener det fremstår som at det i dag er relativt avgrenset hvilke opplysninger det er påbudt at føreren har med seg og oppgir ved kontroll, jf. yrkestransportloven § 38 og vegtrafikkloven § 10 første ledd annet punktum.

Datatilsynet bemerker som nevnt i 4.3.2 at det er beskrevet ulike elektroniske verktøy som Statens vegvesen allerede bruker i sin kontrollvirksomhet. Bruken av disse verktøyene har en rekke sider mot personvernet som ikke er drøftet i høringsnotatet. Ettersom denne delen av forslaget ikke er ment å endre dagens rettsstilstand, legger *Datatilsynet* derfor til grunn at forslaget ikke får konsekvenser for måten personopplysninger behandles på i forbindelse med Statens vegvesen sin kontrollvirksomhet.

Yrkestrafikkforbundet er positive til en fornying av kontrollhjemmelen i yrkestransportloven § 38 med adgang til foretakskontroll. De mener imidlertid at dette bør utvides til å omfatte andre forretningssteder enn transportvirksomhetens eget. Eksempelvis vil enkeltmannsforetak for så vidt ha en forretningsadresse, men dette er gjerne sjåførens private bolig. Ofte vil flere enkeltpersonsforetak ha samme faste oppdragsgiver. Det er da mer hensiktsmessig å gjennomføre kontroll på oppdragsgivers forretningssted enn hjemme hos hver enkelt sjåfør. Det samme gjelder for små transportforetak, og utenlandske foretak uten forretningssted i Norge.

Posten Norge AS har innspill til de foreslåtte endringer i yrkestransportloven § 38:

«For å sørge for overholdelse av loven, forutsigbarhet for og likebehandling av norske og utenlandske virksomheter under et utvidet kontrollregime, mener vi det er behov for følgende presiseringer og veiledninger for kontrollaktiviteter:

- Nærmere definisjon av «transportverksemda sin forretningsstad», som for eksempel arbeidssted/selskap som fører er ansatt i eller kjøretøy er registrert i, hovedkontor og sted fører er utstasjonert til.
- En veileder for hva som er rett dokumentasjon i ulike scenarier når myndighetene

skal gjennomføre kontroll både langs veg og på «transportverksemda sin forretningsstad».

- En presisering av hva som menes med «Departementet kan gje annan offentlig tenestemann rett til å føre kontroll etter denne lova», slik at eventuelt ulike offentlige instanser får samme forståelse og håndhevelse av regelverket.
- Evt. andre krav til næringsaktører som følge av kontroll på «transportverksemda sin forretningsstad».

5.4 Departementets vurderinger og forslag

5.4.1 Generelt

Etter EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a skal forordninger som sådan gjøres til en del av den interne rettsordenen. Siden reglene om yrkes- og markedsadgang er regulert gjennom forordning må de gjennomføres i regelverket uten endringer i ordlyden. Dette gir lite nasjonalt handlingsrom.

Mange av høringsinstansenes merknader knytter seg til temaer som vil bli nærmere regulert i forskrift, og som ikke er direkte relevant for lovforslaget. Disse vil bare i begrenset grad bli kommentert nærmere. Utkast til endringer i blant annet yrkestransportforskriften ble sendt på høring av Statens vegvesen 20. desember 2021.

5.4.2 Adgang til yrket som vegtransportør

Departementet har merket seg høringsinnspillene fra YTF og NLF om en generell løyveplikt for varebiler, også de som bare utfører nasjonal transport.

Departementet viser til at vektgrensene som utløser løyveplikt for å drive transport mot vederlag ikke reguleres i lov, men i forskrift. Løyveplikt for varebiler over 2500 kg i internasjonal transport vil derfor ikke reguleres i yrkestransportloven, men ble omtalt i høringsnotatet fordi dette er regler som følger av forordning (EU) 2020/1055.

Forordning (EU) 2020/1055 etablerer bare løyveplikt for transport utført av varebiler i internasjonal transport. Medlemstatene kan selv fastsette nasjonale regler for hvilke transporter som skal være underlagt krav om løyve utover forordningens regler.

Departementet viser til at det for oppfyllelse av Norges plikter etter EØS-avtalen, skal innføres løyveplikt for varebiler i internasjonal

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

transport så raskt som mulig etter at disse reglene trer i kraft i EU 21. mai 2022. Løyveplikt for varebiler i internasjonal transport med tillatt totalvekt mellom 2500 kg og 3500 kg er derfor foreslått i forskriftsendringene Statens vegvesen sendte på høring 20. desember 2021.

Departementet er kjent med at gods-transportører opplever økende konkurranse fra varebilsegmentet. Å innføre løyveplikt for varebiler over 2500 kg også i nasjonal transport, vil innebære kostnader for både aktørene i varebilnæringen og for myndighetene. I dag er varebilsegmentet fragmentert, lite oversiktlig og uten nasjonal oversikt over aktører som driver transport mot vederlag og aktører som driver egen-transport (transport av egne varer som ikke vil være omfattet av et eventuelt løyvekrav). Departementet vil derfor utrede et eventuelt løyvekrav for nasjonal transport med varebiler over 2500 kg i en egen prosess.

5.4.3 ERRU-systemet

Departementet viser til høringsinnspillet fra Norges Taxiforbund. ERRU er et europeisk register EØS-statene er pålagt å opprette i samsvar med forordning (EF) 1071/2009. Formålet er utveksling av opplysninger mellom medlemsstater, slik at relevante myndigheter kan påse at reglene for løyve overholdes. Foretak som ikke følger reglene vil kunne pålegges sanksjoner i sitt eget hjemland. Dette skal bidra til like konkurransevilkår.

Registeret omfatter transportører i «*yrket som persontransportør på vei*». Med dette menes transport som utøves ved hjelp av motorvogner som er slik konstruert og innredet at de er egnet til og beregnet for transport av flere enn ni personer medregnet sjåføren, jf. artikkel 2 nr. 2. Drosje-transport er derfor ikke en del av ERRU-systemet.

Departementet viser til begrunnelsen for lovforslaget, og fastholder forslaget til endring i yrkestransportloven § 29 a første ledd for så vidt gjelder inkluderingen av «*talet på tilsette*» i ERRU.

Departementet mener at forslaget om henvisning til vegtrafikkloven § 19 andre ledd gir en noe uklar hjemmel. Formålet med forslaget var å sikre at foretakets risikoklassifisering i henhold til artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF skulle omfattes av opplysningene som skal inngå i registeret. Departementet vurderer derfor at det er mer hensiktsmessig å presisere i opplistingen i § 29 a første ledd at foretakets risikoklassifisering skal inngå i ERRU.

5.4.4 Adgang til markedet

Departementet har merket seg innspillet fra NLF om nasjonalstatenes mulighet til regulering av vegetappen av kombinert transport. Departementet viser til at i forbindelse med regelverksprosessene i EU, har Norge, sammen med Sverige og Danmark, tatt til orde for å la kabotasjereglene gjelde også for kombinerte transport. Bakgrunnen er å unngå at kombinerte transport benyttes til å omgå kabotasje- og etableringsreglene, ved at utenlandske kjøretøy utfører hoveddelen av sin virksomhet i en vertsstat uten å etablere seg der.

Det er ikke behov for lovendring for å innføre regler om at kabotasjereglene skal gjelde for vegetappen av kombinerte transport. Statens vegvesen sendte 20. desember 2021 på høring forslag til forskriftsendringer for gjennomføring av mobilitetspakken i norsk rett. Statens vegvesen vurderte i dette høringsnotatet at det er ønskelig med samsvar mellom kabotasjereglene og reglene om kombinerte transport, og foreslo at dette skal forskriftsfestes i yrkestransportforskriften § 53.

Departementet har videre merket seg høringsinnspillet fra YTF om ansvar for oppdrags-giver. Departementet vil bemerke at yrkestransportlovens virkeområde gjelder transport med motorvogn i Norge, jf. § 1 (1), og for transport til og fra Norge, jf. § 10. Ved ikrafttredelsen av ny straffelov i 2015 ble det innført et generelt medvirkningsansvar i straffeloven. Det er ikke gjort unntak fra dette i yrkestransportloven. Det følger av straffeloven § 15 at et straffebud også rammer den som medvirker til overtredelsen, når ikke annet er bestemt.

Stortinget har for øvrig i anmodningsvedtak 627 fra 28. mai 2020 bedt om at regjeringen utreder et objektivt og økonomisk medansvar for transportkjøper/transportbestiller. Samferdselsdepartementet følger opp dette vedtaket sammen med Arbeids- og inkluderingsdepartementet. Departementene vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

5.4.5 Kontroll

5.4.5.1 Endringer som følge av mobilitetspakken

Departementet har merket seg høringsinnspillet fra Arbeidstilsynet med forslag om kontroll-hjemmel som er like vid som Arbeidstilsynets myndighet. Tilsynet har etter arbeidsmiljøloven § 18-4 første ledd uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. Departementet

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

viser til at kontrollmyndighetene vil ha mulighet til å utføre kontroll langs veg og på foretakets forretningssted. Departementet vurderer at dette vil være tilstrekkelig for å kunne gjennomføre kontroll med løyvehaverne på en hensiktsmessig måte.

Departementet vil understreke at plikten til å bistå kontrollmyndighetene med nødvendig veiledning og bistand ved gjennomføring av kontrollen, ikke er begrenset til bistand ved kontroll ved foretakets forretningssted.

Når det gjelder høringsinnspillet fra YTF og Posten Norge vil departementet bemerke at norske kontrollmyndigheter bare har anledning til å gjennomføre foretakskontroll på forretningsstedet til virksomheter som er etablert i Norge.

Forordning (EU) 2020/1055 artikkel 1 nr. 3 stiller som krav at foretaket skal ha

«lokaler der det kan oppbevare originalversjonene av sine viktigste forretningsdokumenter, det være seg elektronisk eller i annen form, særlig transportkontrakter, dokumenter knyttet til de kjøretøyene foretaket har til rådighet, regnskapsdokumenter, personaldokumenter, arbeidsavtaler, tryggedokumenter, dokumenter med opplysninger om utsending og utstasjonering, av førere, dokumenter med opplysninger om kabotasje og kjøre- og hviletider og eventuelle andre dokumenter som vedkommende myndighet må ha tilgang til for å kontrollere at foretaket oppfyller vilkårene fastsatt i denne forordningen».

Kontrollen ved virksomhetenes forretningssted vil utføres på stedet der dokumentasjonen som er aktuell for en foretakskontroll skal være tilgjengelig.

Departementet viser for øvrig til begrunnelsen for lovforslaget og opprettholder forslaget til lovendring.

5.4.5.2 Øvrige endringer

Departementet har merket seg høringsinnspillet fra Posten Norge AS om at det er behov for en nærmere definisjon av hva som menes med at departementet kan delegerer myndighet til å føre kontroll etter yrkestransportloven.

Departementet vil bemerke at hjemmelen for å delegerer kontrollmyndighet til annen offentlig tjenesteperson er en videreføring av gjeldende rett. Dersom departementet delegerer kontrollmyndighet etter yrkestransportloven må dette gjøres gjennom enkeltvedtak eller forskrift,

jf. lov 2. oktober 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven). Saksbehandlingen knyttet til en slik delegering av myndighet, vil være egnet til å sikre at de aktuelle offentlige instansene får lik forståelse og praksis ved håndheving av regelverket. Departementet vurderer derfor at det ikke er behov for ytterligere presisering av dette i lovteksten.

Departementet opprettholder forslaget til lovendring, med en mindre justering for å tilpasse bestemmelsen til ny kjønnsnøytral begrepsbruk i lov 16. juni 2017 nr. 16 om statens ansatte mv. (statsansatteloven).

Departementet har merket seg høringsinnspillet fra Justis- og beredskapsdepartementet (JD), om at formuleringen «*kreve opplysninger fra ein-kvar*» er svært vid. JD foreslår at det skal spesifiseres nærmere hvilke opplysninger som kan kreves eller om det kan avgrenses mer generelt til opplysninger som er nødvendig for å gjennomføre kontrollen.

Departementet er enig med JD i at den foreslåtte ordlyden er vid. Ordlyden er identisk med ordlyden i yrkestransportloven § 32 a femte ledd, men i denne bestemmelsen er håndhevingsorganets myndighet til å kreve opplysninger begrenset til å gjelde passasjerrettigheter.

Departementet vurderer derfor at forslaget til § 38 andre ledd bør justeres, slik at det spesifiseres at det kan kreves opplysninger fra alle, når opplysningene er nødvendige for å gjennomføre kontrollen.

Foretakene plikter også å bistå under kontroll ved foretakets forretningssted. Departementet vil likevel understreke at plikten til å bistå kontrollmyndighetene ved gjennomføring av kontrollen ikke er begrenset til bistand ved kontroll ved foretakets forretningssted.

Departementet har merket seg Datatilsynets uttalelse om elektroniske kontrollverktøy, jf. punkt 5.3.4 og 4.3.2. I punkt 4.4.2 konkluderes det med at det ikke er behov for en presisering i vegtrafikkloven § 10 om at det kan benyttes elektronisk kontrollverktøy.

Yrkestransportloven § 38 gir hjemmel for å kontrollere førerens dokumenter. Bestemmelsen er gammel og moden for en oppdatering. I fremtiden vil det bli stadig mer aktuelt med digital fremvisning av dokumentasjon og som følge av endringene som vil bli innført med EUs mobilitetspakke forventes det at medlemsstatene øker sin kontrollvirksomhet og samhandling mellom de kompetente kontrollmyndighetene. Fartsskriverens bruksområde utvides til å omfatte kontroll med etterlevelse av yrkestransportregelverket.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Hjemmel for å pålegge en plikt til å ha fartsskriver i kjøretøyet og for å bruke denne for å kontrollere etterlevelse av yrkestransportregelverket, følger av forslag til endringer i vegtrafikkloven § 13. Formålet med endringen av § 38 er å oppdatere kontrollhjemmelen språklig, gjøre den mer presis og utvide bestemmelsen til å gjelde mer enn dokumentkontroll. Ved en slik fullstendig revidering av kontrollbestemmelsen med detaljerte beskrivelser av myndighetsutøvelsen, vil det være naturlig også å vise til bruken av elektroniske kontrollverktøy i yrkestransportloven, selv om dette anses unødvendig i vegtrafikkloven. Vegtrafikkloven har også en annen oppbygning, og mye av bruken av elektroniske kontrollverktøy, for eksempel farts-skriver, er regulert i andre bestemmelser enn kontrollbestemmelsen, samt i forskrifter.

De p a r t e m e n t e t viser til at høringsnotatet inneholdt forslag til en generell hjemmel for behandling av personopplysninger. Statens vegve-

sen sendte 24. februar 2022 på høring lovforslag om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven knyttet til billettering på ferge, samt en presisering av den generelle bestemmelsen om behandling av personopplysninger. De p a r t e m e n t e t vurderer det som hensiktsmessig at disse bestemmelsene ses i sammenheng, og at et lovforslag på bakgrunn av disse to høringene derfor bør oversendes Stortinget samlet. Behandling av personopplysninger vil derfor ikke omtales ytterligere i denne proposisjonen.

De p a r t e m e n t e t vurderer det som hensiktsmessig at eventuelle ytterligere presiseringer om gjennomføring og utfylling av regler om kontroll gjøres i forskrift. Det foreslås derfor hjemmel for departementet til å fastsette utfyllende forskrifter om kontroll. Ingen høringsinstanser har kommentert dette temaet.

De p a r t e m e n t e t opprettholder forslaget til lovendring.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Generelt

Gjennomføringen av mobilitetspakken i norsk rett vil innebære økonomiske og administrative konsekvenser både for private og offentlige aktører. Konsekvensene vil imidlertid først oppstå når de ulike forordningene gjennomføres i forskrifter. Disse endringene vil tre i kraft på ulike tidspunkt.

De foreslåtte lovendringene i kontrollhjemlene vil ikke medføre omfattende økonomiske og administrative konsekvenser.

6.2 Private aktører

6.2.1 Forordning (EU) 2020/1054

Utvidelsen av virkeområdet for kjøre- og hviletidsbestemmelsene til å gjelde internasjonal gods-transport med varebil, samt innføringen av løyvekrav for slik transport, medfører at aktørene må innrette seg etter en rekke nye regler som krever både utskifting av utstyr og økt kompetanse. Departementet er ikke kjent med omfanget av internasjonal godstransport med varebil, 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 to og nye fartsskriverkort vil medføre en kostnad for vegtransportnæringen.

Nye plikter for transportforetakene i forbindelse med krav til overnatting og tilrettelegging for hjemreise for sjåførere vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for foretakene. Foretakene vil imidlertid kunne organisere aktiviteten slik at disse kostnadene begrenses. Kostnadene er imidlertid vanskelig å anslå, da disse vil variere mellom foretakene.

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

I og med at smart fartsskriver versjon to ikke er i produksjon på nåværende tidspunkt, er det vanskelig å anslå hva oppgraderingen vil koste. På vegne av Europaparlamentet ble det imidlertid utført en analyse av forventede kostnader i februar 2018. Analysen viste at markedsprisen på selve fartsskriveren forventes å ligge på et sted mellom 675 euro – 2 000 euro per kjøretøy. I tillegg kommer kostnader knyttet til installering ved godkjent fartsskriververksted. Det forventes at kostnadene med å installere og oppgradere til smart fartsskriver versjon to vil tilsvare nåværende priser for å installere en fartsskriver.

6.2.2 Forordning (EU) 2020/1055

Forordningen vil medføre kostnader for transportører som utfører internasjonal transport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner med tillatt totalvekt mellom 2500 og 3500 kg. Disse vil pålegges å ha en bankgaranti for å dokumentere økonomisk evne. Garantisummen er satt til 1800 euro (ca. kr. 18 000) for det første kjøretøyet, og så 900 euro (ca. kr. 9000) per kjøretøy for de neste kjøretøyene. Den økonomiske belastningen på foretaket vil derfor være avhengig av virksomhetens størrelse.

6.3 Offentlige aktører

6.3.1 Forordning (EU) 2020/1054

Nye kjøre- og hviletidsovertredelser må legges inn i analysesystemer. Siden forordningen trådte i kraft i EU 20. august 2020 og Statens vegvesen benytter seg av leverandører som også leverer til EUs medlemsstater, er mye av arbeidet med oppdatering allerede utført.

Statens vegvesen må påregne enkelte kostnader knyttet til opplæring, oppdaterte instruksjoner og noe arbeid med leverandørkontakt for nye kort. Kostnader som ikke kan dekkes gjennom gebyrer vil måtte dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

Når det gjelder fjernavlesning av fartsskriver, som skal være på plass i løpet av 2024, er infra-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

strukturen allerede montert på de fleste lokasjoner. Imidlertid forventes det kostnader knyttet til endringer og tilpasninger i systemer for målretting av kontroll, inkludert utvikling av grensesnitt. Utvikling og tilpasning vil kunne beløpe seg til ca. kr. 2,5 mill.

For Statens vegvesen som kontrollmyndighet vil de nye bestemmelsene medføre endringer i arbeidsoppgaver. Statens vegvesen har allerede en grundig høyskolebasert opplæring av alt kontrollpersonell som skal utføre kontroll langs veg. Noen utgifter til oppdatering må påregnes.

Forordningen stiller konkrete krav til håndheving, og utstrakt internasjonalt samarbeid. Dette krever mye planlegging og vil være ressurskrevende. Forpliktelsene til rapportering og til å svare på forespørsler fra andre staters 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 nødvendig.

6.3.2 Forordning (EU) 2020/1055

Gjennomføringen av forordning (EU) 2020/1055 vil få konsekvenser for Statens vegvesen som løyvemyndighet. Innføring av løyveplikt for internasjonal transport med varebiler med tillatt totalvekt over 2500 kg vil medføre økt ressursbruk.

Utbygging av det nasjonale elektroniske registeret vil medføre begrensede kostnader som vil kunne dekket innenfor gjeldende budsjett-rammer.

Endringene i forordning (EF) 1071/2009 om ERRU-systemet vil kreve endringer i risikoklassifiseringssystemet. Blant annet skal nye over-

tredderler inngå i systemet og det skal innføre felles formler for beregning av risikoklassifiseringen.

Videre må det også gjøres endringer i tilgangen i det tekniske systemet, da Statens vegvesen og politiet ikke har tilgang til alle opplysningene som fremgår av registeret. Raskere deling av opplysninger fra registeret kan medføre behov for systemendringer.

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 nødvendig.

Det stilles konkrete krav til håndheving og utstrakt internasjonalt samarbeid. Dette vil være ressurskrevende.

Å føre kontroll ved foretakets forretningssted kan medføre økte kostnader for Statens vegvesen som kontrollmyndighet, mest sannsynlig ved økt bemanning fra to til tre årsverk. Med utgangspunkt i dagens antall bedrifter som innehar løyve og jevnlig kontroll med disse foretakene, vil det være snakk om 40-50 kontroller i uken. Eventuelle fremtidige selvbetjeningsløsninger kan redusere dette noe.

6.3.3 Øvrige lovendringer

Øvrige lovendringer som ikke er begrunnet i gjennomføringen av de to forordningene, er i all hovedsak å regne som presisering av hjemler om kontroll og håndheving. Disse medfører ingen endringer i rettstilstanden og har dermed ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene

7.1 Til endringer i vegtrafikkloven

Til § 13 nytt fjerde ledd

I § 13 innføres et nytt fjerde ledd for å gjennomføre forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2, som utvider formålet med registreringer i fartsskriver ut over kjøre- og hviletid. Også opplysninger om arbeidstid, ferie- og sykefravær, kjøretøyets posisjoner herunder grensepasseringer, lasting og lossing mv. skal inkluderes i apparatet. Det følger av andre punktum at slike registreringer kan benyttes til å kontrollere etterlevelse av regler gitt i og i medhold av vegtrafikkloven, yrkestransportloven, arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven. Formålet med endringen er å oppfylle forordningens krav om å benytte fartsskriveren for nye kontrollformål, og å effektivisere og forenkle kontroll med blant annet kabotasjereglene, utsendingsreglene og reglene om sjåførenes arbeidstid.

Begrepet «apparat for registrering av kjøre- og hviletid» endres til «fartsskriver», som er den alminnelig brukte betegnelsen på apparatet.

Til § 13 a

Det fremgår av bestemmelsens første ledd bokstav a) at det er forbudt å besitte eller bruke utstyr som har til formål å varsle om eller forstyrre trafikkkontroller. Dette forbudet kom inn i loven i 2001. I ny bokstav b) innføres det et forbud også mot å overstyre eller manipulere fartsskriver slik at bruken av utstyret fører til misvisende eller uriktige opplysninger eller signaler. Et slikt forbud følger i dag av forordning (EU) 165/2014, som er gjennomført i norsk rett ved kjøre- og hviletidsforskriften. Endringen skal sikre en tydeligere lovhjemmel for dette forbudet, blant annet som følge av rettspraksis, se punkt 4.1.4.

Bestemmelsen innfører også et forbud mot manipulering av speedometer, alkolås, forurensningsbegrensende utstyr eller annet påkrevet teknologisk utstyr slik at bruken av utstyret fører til misvisende eller uriktige opplysninger eller signaler.

Det presiseres i andre ledd at forbudet omfatter utstyr som blokkerer eller skjuler signaler eller opplysninger fra eller til utstyr for kontroll og overvåkning av trafikk, samt endrer bruken til påkrevet teknologisk utstyr.

I tredje ledd gis departementet fullmakt til å gi forskrifter om forbud mot å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i første ledd, samt gi nærmere bestemmelser til presisering og utfylling av forbudene.

Til § 21 andre ledd

Bestemmelsen gir hjemmel for å fastsette forskrifter med nærmere spesifisert innhold. Den endres for å gjennomføre forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2. Forordningen stiller nye krav til kontrollformål og hvilke data som skal registreres i fartsskriveren. Endringen skal etablere hjemmelsgrunnlag for å pålegge sjåfør og transportør å etterleve de nye registreringskravene. Det vises blant annet til at sjåføren skal registrere landkode og aktiviteter de siste 56 dager, herunder fravær, jf. forordning (EU) 2020/1054 artikkel 2 nr. 11 og 12.

Det er lagt opp til at registreringen etter hvert skal skje automatisk via posisjonstjenester i neste generasjon fartsskriver, jf. forordning (EU) 165/2014 artikkel 8. Sjåføren vil imidlertid i en overgangsperiode måtte registrere dette manuelt. Forordningen legger også opp til at registrering av lasting og lossing skal skje automatisk i neste generasjon fartsskriver.

Til § 36 nr. 1 ny bokstav h

Bestemmelsen gir hjemmel for politiet og Statens vegvesen til å forby videre bruk av motorvognen og om nødvendig sikre bruksforbudet ved hjelp av hjullås, når fartsskriveren enten mangler eller er manipulert. Det må foreligge en berettiget mistanke om at fartsskriveren er manipulert, eksempelvis når det ved uttak av kjøre- og hviletidsdata fra fartsskriveren viser at det enten mangler data, eller der dataene som er registrert er åpenbart uriktige sammenlignet med andre kilder. Det vises til punkt 4.2.4. Myndighetene kan videre

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

ilegge bruksforbud når fartsskriveren på annen måte er endret slik at informasjonen fra fartsskriveren ikke samsvarer med faktisk kjøring eller annen regulert bruk.

Etter vegtrafikkloven § 36 er tidsrammen for ileggelse av bruksforbud «*for så lang tid som nødvendig*». Ved manipulert fartsskriver vil det være nødvendig å kunne holde tilbake kjøretøyet inntil det ulovlige utstyret som manipulerer fartsskriveren er funnet, og manipulert fartsskriver er erstattet med en godkjent fartsskriver. Dette arbeidet må gjøres på et fartsskriververksted, og kan ikke utføres på kontrollplassen.

7.2 Til endringer i yrkestransportloven

Til § 29 a

Bestemmelsen gir hjemmel for oppretting og drift av et nasjonalt register over vegtransportører, som innebærer registrering og behandling av personopplysninger og sensitive personopplysninger etter forordningene som inngikk i EUs vegpakke fra 2009, forordning (EF) 1071/2009, forordning (EF) 1072/2009 og forordning (EF) 1073/2009.

I første ledd utvides hjemmelen for registrering av opplysninger i det nasjonale elektroniske registeret til også å omfatte antall ansatte i foretaket.

For å sikre at det kan registres opplysninger om foretakets risikoprofil i henhold til artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF, presiseres det i opplysningen i første ledd at opplysninger som blir brukt til utvelgelse av kjøretøy til kontroll (foretakets risikoklassifisering) skal inngå i registeret. Det henvises til vegtrafikkloven § 19 andre ledd som gir hjemmel til å gi regler i forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll (risikoklassifiserings-systemet).

Andre ledd gir hjemmel for at registeret skal kobles sammen med de elektroniske registrene i de andre EØS-statene, for å utveksle informasjon (ERRU-systemet).

Til § 38

Paragrafen har blitt oppdatert språklig og hjemmelsgrunnlaget for kontroll tydeliggjort. Første ledd i bestemmelsen slår fast at Statens vegvesen og politiet har myndighet til å føre kontroll etter yrkestransportloven og forskrifter som er gitt i medhold av loven. Departementet kan gi ansatte i andre offentlige myndigheter rett til å føre kontroll etter denne loven. Kontroll kan utføres både langs veien eller ved transportvirksomhetens forretningssted. Forordning (EU) 2020/1055 artikkel 1 nr. 3 stiller som krav at foretakene skal ha et forretningssted der de skal oppbevare originale dokumenter som kommersielle kontrakter, ansettelseskontrakter, dokumentasjon om kjøretøysflåten, trygdeopplysninger, dokumenter om utsending av sjåfører og kjøre- og hviletid.

Andre ledd gir kontrollmyndighetene kompetanse til å innhente informasjon og kreve opplysninger fra enhver når opplysningene er nødvendige for å gjennomføre kontrollen, også ved foretakets forretningssted. Representanter for, eller ansatte hos foretaket plikter å gi nødvendig veiledning og bistand ved gjennomføring av kontrollen.

Tredje ledd viser til at kontroll kan gjennomføres med elektroniske kontrollverktøy. Det elektroniske kontrollverktøyet kan brukes både før, under og etter kontrollen langs veg eller ved kontroll ved transportforetakets forretningssted.

Fjerde ledd gir departementet hjemmel til å fastsette nærmere regler om kontroll i forskrift.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054 i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 13 fjerde ledd skal lyde:

Departementet kan fastsette at kjøretøy skal være utstyrt med *fartsskriver* for registrering av kjøre- og hviletid, *arbeidstid*, *ferie- og sykefravær*, *hastighet*, *kjøretøyets posisjoner herunder grensepaseringer*, *lasting og lossing mv.*, jf. § 21 annet ledd. *Slike registreringer kan benyttes til kontroll av overholdelsen av regler gitt i og i medhold av denne loven, yrkestransportloven, arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsloven.* Departementet gir nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av *fartsskriver*. Utgiftene til anskaffelse, montering og kontroll av *fartsskriver* dekkes av kjøretøyets eier.

§ 13 a skal lyde:

§ 13 a. *Forbud mot varslingsutstyr, manipulasjonsutstyr o.l. i motorvogn.*

I motorvogn er det forbudt å besitte eller bruke utstyr som har til formål å:

- a) *varsle om eller forstyrre trafikkkontroller*
- b) *overstyre eller manipulere fartsskriver som nevnt i § 13 fjerde ledd, speedometer, alkoholås, forurensningsbegrensende utstyr eller annet påkrevd teknologisk utstyr slik at bruken av utstyret fører til misvisende eller uriktige opplysninger eller signaler.*

Forbudet etter første ledd omfatter utstyr som blokkerer eller skjuler signaler eller opplysninger fra eller til utstyr for kontroll og overvåking av trafikk, eller som endrer hvordan påkrevet teknologisk utstyr brukes.

Departementet kan i forskrift gi forbud mot å produsere, distribuere, markedsføre og/eller selge utstyr som nevnt i første ledd. Departementet kan videre gi forskrifter med nærmere bestemmelser til presisering og utfylling av forbudene i denne paragrafen.

§ 21 andre ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om kjøre- og hviletid, *om bruk av fartsskriver*, 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 *som nevnt i første punktum, om ferie- og sykefravær* 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.

§ 36, nr. 1 bokstav g og ny bokstav h skal lyde:

- g) *kjøretøyet er endret i strid med § 13 femte ledd,*
- h) *fartsskriver ikke er installert, eller der fartsskriveren er manipulert eller på annen måte endret slik at informasjonen fra fartsskriveren ikke samsvarer med faktisk kjøring eller annen regulert bruk.*

II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 29 a skal lyde:

§ 29 a. *Elektronisk register over dei som har og dei som søker om løyve etter lova her*

(1) Departementet skal opprette og drive eit elektronisk register over dei som har forretningsstad i Noreg, og som har eller som søker om løyve etter lova her. Registeret skal innehalde opplysningar knytt til løyve, mellom anna opplysningar om namn og juridisk form på verksemda, verksemda si adresse, *talet på tilsette*, namn på transportleiarar og løyvetype som er tildelt verksemda. I tillegg skal registeret innehalde opplysningar om vandel knytt til person og *verksemd* og *opplysningar som vert nytta til å velje ut køyretøy til*

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

kontroll, jf. forskrifter gjevne i medhald av vegtrafikklova § 19 andre ledd.

(2) Registeret skal koplast saman med dei elektroniske registera i dei andre EØS-landa for utveksling av informasjon etter vilkår som vert nærare fastsette av departementet.

(3) Departementet kan gje nærare forskrift om registeret.

§ 38 skal lyde:

§ 38 *Kontroll*

(1) Statens vegvesen og politiet har rett til å føre kontroll med føresegner som er gjevne i eller med heimel i denne lova. Departementet kan gje tilsette arbeidstakarar i andre offentlege organ rett til å føre kontroll etter denne lova. Kontroll vert utført langs veg eller ved transportverksemda sin forretningsstad.

(2) Under kontroll kan kontrollorgana gjere gransking, krevje opplysningar frå ein kvar når opplysningane er naudsynte for å gjennomføre kontrollen, og gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin forretningsstad med hjelp frå verksemda.

(3) Kontroll etter denne lova kan gjerast ved bruk av elektroniske kontrollverktøy. Elektroniske kontrollverktøy kan brukast før, under og etter kontroll langs veg eller ved kontroll hos transportverksemda sin forretningsstad.

(4) Departementet kan gje forskrift om kontroll etter denne lova.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

B

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

I

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av Europapar-

laments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 og EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 77/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg X (Generelle tjenester) og vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og ut fra følgende betraktninger:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- EØS-avtalens vedlegg X og XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg X nr. 3 (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32020 R 1055:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 17).»

Artikkel 2

I EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 19a (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009) og 25a (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009) skal nytt strekpunkt lyde:

¹ (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 17).

«– **32020 R 1055:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 17).»

Artikkel 3

Teksten til forordning (EU) 2020/1055 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 4

Denne beslutning trer i kraft 19. mars 2022, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 5

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 18. mars 2022.

For EØS-komiteen

Nicolas von Lingen

Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosedyren³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Erfaringene fra gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009⁴ og (EF) nr. 1072/2009⁵ har vist at reglene i disse forordningene gir rom for forbedring på en rekke punkter.
- 2) Inntil videre, og med mindre annet er fastsatt i nasjonal rett, får reglene for adgang til yrket som transportør på vei ikke anvendelse på foretak som utøver yrket som godstransportør på vei utelukkende med motorvogner med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn eller vognvogner som ikke overstiger denne grensen. Antallet slike foretak som utøver virksomhet innen

både nasjonal og internasjonal transport, har økt. Flere medlemsstater har derfor besluttet å anvende reglene for adgang til yrket som transportør på vei fastsatt i forordning (EF) nr. 1071/2009 på disse foretakene. For å unngå mulige smutthull og sikre et minstenivå av profesjonalisering av den sektoren som bruker motorvogner som er beregnet utelukkende på godstransport og har en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, ved hjelp av felles regler, og dermed tilnærme konkurransevilkårene mellom alle transportører, bør nevnte forordning endres. Kravene for å få adgang til yrket bør bli obligatoriske for foretak som bruker motorvogner eller vognvogner som er beregnet utelukkende på godstransport og har en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, og som benyttes i internasjonal transport.

- 3) I henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 er visse internasjonale former for godstransport på vei unntatt fra kravet om en fellesskapstillatelse for å komme inn på det europeiske markedet for godstransport på vei. Som et ledd i organiseringen av dette markedet bør foretak som driver godstransport på vei og transporter gods med motorvogner eller vognvogner med en tillatt totalmasse på høyst 2,5 tonn, unntas fra kravet om fellesskapstillatelse eller annen transporttillatelse.
- 4) Selv om kjøretøyer med en tillatt totalmasse under en viss terskel ikke omfattes av virkeområdet for forordning (EF) nr. 1071/2009, gir nevnte forordning medlemsstatene mulighet til å anvende noen av eller alle bestemmelsene i forordningen på slike kjøretøyer.
- 5) Nå har medlemsstatene rett til å gjøre adgangen til yrket som transportør på vei betinget av krav som kommer i tillegg til dem som er angitt i forordning (EF) nr. 1071/2009. Denne muligheten har ikke vist seg å være nødvendig

¹ EUT C 197 av 8.6.2018, s. 38.

² EUT C 176 av 23.5.2018, s. 57.

³ Europaparlamentets holdning av 4. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 7. april 2020 (EUT C 153 av 7.5.2020, s. 1). Europaparlamentets holdning av 9. juli 2020 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale markedet for godstransport på veg (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

for å dekke tvingende behov og har ført til forskjeller i slik adgang. Den bør derfor avskaffes.

- 6) For å bekjempe fenomenet med såkalte postkasseselskaper og sikre rettferdig konkurranse og like konkurransevilkår i det indre marked er det nødvendig å sikre at transportører på vei som er etablert i en medlemsstat, har en faktisk og vedvarende tilstedeværelse i denne medlemsstaten og utøver sin transportvirksomhet derfra. Derfor, og på bakgrunn av erfaringene, er det nødvendig å tydeliggjøre og skjerpe bestemmelsene om at det skal foreligge en faktisk etablert og stabil virksomhet, uten at dette medfører en uforholdsmessig stor administrativ byrde.
- 7) For at det skal foreligge en faktisk og vedvarende tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten bør det særlig kreves at foretaket utfører transport med egnet teknisk utstyr som befinner seg i denne medlemsstaten.
- 8) Forordning (EF) nr. 1071/2009 krever at foretak faktisk og vedvarende driver sin virksomhet med hensiktsmessig teknisk utstyr og anlegg ved en driftssentral som ligger i etableringsmedlemsstaten, og den gir mulighet for å innføre ytterligere krav på nasjonalt plan, hvorav det vanligste er et krav om å ha parkeringsplasser tilgjengelige i etableringsmedlemsstaten. Disse kravene har imidlertid blitt anvendt på en uensartet måte og har ikke vært tilstrekkelige til å sikre en reell forbindelse til etableringsmedlemsstaten med henblikk på effektivt å bekjempe postkasseselskaper og redusere risikoen for systematisk kabotasje og nomadesjåfører som er organisert gjennom et foretak som kjøretøyene ikke vender tilbake til. Tatt i betraktning at det kan være nødvendig med særlige regler for etableringsrett og tjenesteyting for å sikre at det indre marked på transportområdet virker på en tilfredsstillende måte, er det hensiktsmessig å harmonisere etableringskravene ytterligere og å skjerpe kravene knyttet til tilstedeværelse i etableringsmedlemsstaten av de kjøretøyene som benyttes av transportforetaket. Fastsettelse av et klart minimumsintervall som kjøretøyet må vende tilbake innenfor, bidrar også til å sikre at disse kjøretøyene kan vedlikeholdes korrekt ved hjelp av det tekniske utstyret som befinner seg i etableringsmedlemsstaten, og letter kontrollene.

Syklusen for slik retur bør synkroniseres med transportforetakets forpliktelse i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr.

561/2006⁶ til å organisere sin virksomhet på en måte som gjør det mulig for føreren å vende tilbake til hjemmet minst hver fjerde uke, slik at begge forpliktelsene kan oppfylles ved at føreren vender tilbake med kjøretøyet minst annenhver fireukerssyklus. Denne synkroniseringen styrker førerens rett til å vende tilbake og reduserer risikoen for at kjøretøyet må vende tilbake bare for å oppfylle dette nye etableringskravet. Kravet om å vende tilbake til etableringsmedlemsstaten bør imidlertid ikke innebære at et bestemt antall operasjoner må utføres i etableringsmedlemsstaten, eller på annen måte begrense markedsdeltakernes mulighet til å yte tjenester i hele det indre marked.

- 9) I den grad adgangen til yrket som transportør på vei avhenger av det berørte foretakets godeandel, er det behov for avklaringer med hensyn til personene hvis atferd skal tas i betraktning, de administrative prosedyrene som skal følges, og venteperiodene i forbindelse med rehabilitering når en transportleder har mistet godandel.
- 10) Med tanke på muligheten for at de i betydelig grad kan påvirke konkurransevilkårene på vei-transportmarkedet, bør alvorlige brudd på nasjonale skattebestemmelser føyes til de punktene som er relevante for vurderingen av godandel.
- 11) På bakgrunn av muligheten for at de i betydelig grad vil kunne påvirke veitransportmarkedet og det sosiale vernet av arbeidstakere, bør alvorlige brudd på EU-reglene om utsending av arbeidstakere i veitransport, kabotasje og den lovgivningen som får anvendelse på avtaleforpliktelser, føyes til de punktene som er relevante for vurderingen av godandel.
- 12) Gitt viktigheten av rettferdig konkurranse på det indre marked bør overtredelser av EU-regler som er relevante for dette spørsmålet, herunder regler om markedsadgang, for eksempel kabotasjeregler, tas i betraktning ved vurderingen av transportlederes og transportforetakets godeandel. Vilråene for Kommissjonens myndighet til å fastslå de relevante overtredelsenes alvorlighetsgrad bør derfor presiseres.

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- 13) Nasjonale vedkommende myndigheter har hatt vanskeligheter med å fastslå hvilke dokumenter foretakene kan framlegge for å bevise sin økonomiske evne, særlig i mangel av godkjente årsregnskaper. Reglene for hvilken dokumentasjon som kreves for å godtgjøre økonomisk evne, bør presiseres.
- 14) Foretak som utøver yrket som godstransportør på vei med motorvagner eller vogntog som er beregnet utelukkende på godstransport, som brukes i internasjonal transport, og som har en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, bør ha et minimumsnivå av økonomiske ressurser for å sikre at de har midler til å drive virksomhet på stabilt og langvarig grunnlag. Ettersom driften med disse kjøretøyene vanligvis er av begrenset omfang, bør de tilsvarende kravene til økonomisk evne være mindre strenge enn dem som gjelder for operatører som bruker kjøretøyer over denne grensen. Vogntog bør tas i betraktning når det skal avgjøres hvilken økonomisk evne som kreves. Vedkommende myndighet bør anvende det strengere kravet til økonomisk evne dersom vogntogets tillatte totalmasse overstiger 3,5 tonn.
- 15) For å opprettholde og skape høye standarder for foretak uten at det får negative følger for det indre marked for veitransport, bør medlemsstatene kunne anvende de kravene til økonomisk evne som gjelder ved bruk av tunge kjøretøyer, også på de foretakene etablert på deres territorium som bruker kjøretøyer med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 3,5 tonn.
- 16) For å sikre en pålitelig veitransportsektor og forbedre inndringen av gjeld til offentlige organer bør medlemsstatene ha mulighet til å kreve oppfyllelse av betalingsforpliktelse overfor offentlige myndigheter, for eksempel utestående merverdiavgift og trykdeavgift, og til å kreve at foretak ikke er gjenstand for prosedyrer som er innført for å beskytte deres aktiva.
- 17) Opplysningene om transportforetak i de nasjonale elektroniske registrene bør være så fullstendige og oppdatert som mulig, slik at nasjonale myndigheter med ansvar for å håndheve de relevante reglene kan få tilstrekkelig oversikt over de transportørene som undersøkes. Særlig bør opplysninger om registreringsnumrene til de kjøretøyene som operatører har til rådighet, og operatørenes risikoklassifisering, muliggjøre en bedre nasjonal og grensekryssende håndheving av bestemmelsene i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009. Reglene for det nasjonale elektroniske registeret bør derfor endres.
- 18) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordningen bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet til blant annet å fastsette tekniske prosedyrer for elektroniske søk i andre medlemsstaters elektroniske registre. Dette kan omfatte nødvendige prosedyrer for å sikre at vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei kan få tilgang til den harmoniserte risikoklassifiseringen for et foretak i henhold til artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF⁷. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁸.
- 19) Definisjonen av den alvorligste overtredelsen med hensyn til overskridelse av daglig kjøretid, som fastsatt i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 1071/2009, stemmer ikke overens med den eksisterende relevante bestemmelsen fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006. Denne uoverensstemmelsen fører til usikkerhet og varierende praksis blant nasjonale myndigheter og gjør det vanskelig å håndheve de aktuelle reglene. Definisjonen bør derfor presiseres, slik at det sikres samsvar mellom de to forordningene.
- 20) Reglene for nasjonal transport utført på midlertidig grunnlag av utenlandsetablerte transportører i en vertsmedlemsstat (kabotasje) bør være klare, enkle og lette å håndheve, samtidig som det liberaliseringsnivået som er oppnådd så langt, opprettholdes.
- 21) Kabotasje bør bidra til å øke lastfaktoren for tunge kjøretøyer og redusere tomkjøring og bør være tillatt så lenge det ikke utføres på en måte som skaper permanent eller kontinuerlig virksomhet i den berørte medlemsstaten. For å sikre at kabotasje ikke utføres på en måte som skaper permanent eller kontinuerlig virksomhet, bør det i en viss tid etter at en kabotasje er avsluttet, ikke være tillatt for transportører å utføre kabotasje i samme medlemsstat.

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- 22) Selv om den ytterligere liberaliseringen fastsatt ved artikkel 4 i rådsdirektiv 92/106/EØF⁹ har vært gunstig sammenlignet med kabotasje i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009 når det gjelder å fremme kombinert transport og i prinsippet bør beholdes, er det nødvendig å sikre at den ikke misbrukes. Erfaringen viser at denne bestemmelsen i visse deler av Unionen er blitt brukt på en systematisk måte for å omgå kabotasjens midlertidige karakter og som grunnlag for å la kjøretøyer kontinuerlig være i en annen medlemsstat enn den der foretaket er etablert. Slik urimelig praksis kan føre til sosial dumping og sette respekten for den rettslige rammen for kabotasje i fare. Medlemsstatene bør derfor kunne fravike artikkel 4 i direktiv 92/106/EØF og anvende bestemmelsene om kabotasje i forordning (EF) nr. 1072/2009 for å løse slike problemer ved å innføre en forholdsmessig grense for vedvarende tilstedeværelse av kjøretøyer på deres territorium.
- 23) Effektiv og virkningsfull håndheving av reglene er en forutsetning for rettfærdig konkurranse på det indre marked. Ytterligere digitalisering av håndhevingsverktøyene er avgjørende for å frigjøre håndhevingskapasitet, for å redusere unødvendige administrative byrder for internasjonale transportører, særlig små og mellomstore bedrifter, for å gjøre innsatsen mer målrettet mot høyrisikotransportører og for å avdekke bedrageri. Det bør presiseres hvordan transportører på vei kan dokumentere overholdelse av kabotasjereglene. Kontroll langs vei bør baseres på transportdokumenter og, dersom slike finnes, på fartsskriverregistreringer. For å forenkle framleggningen av relevant dokumentasjon og vedkommende myndigheters behandling av denne bør bruk og overføring av elektronisk transportinformasjon godkjennes som bevis på overholdelse. Formatet som brukes til dette formålet, bør sikre pålitelighet og ekthet. Med tanke på den økende bruken av elektronisk informasjonsutveksling innen transport og logistikk er det viktig å sikre sammenheng i de rettslige rammene og fastsette bestemmelser om forenkling av administrative prosedyrer.
- 24) Reglene for internasjonal transport er rettet til transportforetakene, og dermed er det de som
- må bære følgene av eventuelle overtredelser de begår. For å hindre misbruk blant foretak som inngår avtale om kjøp av transporttjenester fra godstransportører på vei, bør imidlertid medlemsstatene også fastsette klare og forutsigbare regler for sanksjoner mot avsendere, speditører, kontraktører og underleverandører i tilfeller der de visste, eller på bakgrunn av alle relevante omstendigheter burde ha visst, at de transporttjenestene de bestiller, innebærer overtredelse av forordning (EF) nr. 1072/2009.
- 25) Den europeiske arbeidsmarkedsmyndigheten, hvis virkeområde som fastsatt i artikkel 1 nr. 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1149¹⁰ omfatter forordning (EF) nr. 1071/2009, vil spille en viktig rolle når det gjelder å hjelpe medlemsstatene med å håndheve reglene i denne forordningen på en tilfredsstillende måte. Denne rollen vil særlig omfatte samordnet kontroll, tilrettelegging av samarbeid og utveksling av informasjon mellom medlemsstatene, fremme og utveksling av beste praksis, støtte til kapasitetsoppbygging, opplæring og holdningskampanjer.
- 26) For å ta hensyn til markedsutviklingen og den tekniske utviklingen bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen når det gjelder endring av vedlegg I, II og III til forordning (EF) nr. 1071/2009 og vedlegg I, II og III til forordning (EF) nr. 1072/2009. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹¹. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerte rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig med medlemsstatenes sakkyndige, og deres sakkyndige har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som deltar i utarbeidingen av delegerte rettsakter.
- 27) Ettersom målene for denne forordningen, som er å innføre en grad av harmonisering på visse

⁹ Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

¹⁰ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1149 av 20. juni 2019 om innføring av ei europeisk arbeidsmarknadsstyresmakt, om endring av forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589, og om oppheving av avgjerd (EU) 2016/344 (EUT L 186 av 11.7.2019, s. 21).

¹¹ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

områder som ennå ikke er harmonisert i unionsretten, særlig med hensyn til transport med lette nyttekjøretøyer og håndhevingspraksis, og å tilnærme konkurransevilkårene og forbedre håndhevingen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av arten av de målene som søkes nådd, kombinert med veitransportens grensekryssende karakter, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 28) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012¹² bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Endring av forordning (EF) nr. 1071/2009

I forordning (EF) nr. 1071/2009 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 nr. 4 gjøres følgende endringer:
 - a) Bokstav a) skal lyde:
 - «a) foretak som utøver yrket som gods-transportør på vei utelukkende med motorvogner eller vognvogner med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 3,5 tonn, og som utelukkende utfører nasjonal transport i sin etableringsmedlemsstat,»
 - b) Ny bokstav aa) skal lyde:
 - «aa) foretak som utøver yrket som gods-transportør på vei utelukkende med motorvogner eller vognvogner med en tillatt totalmasse som ikke overstiger 2,5 tonn,»
 - c) Bokstav b) skal lyde:
 - «b) foretak som driver persontransport på vei utelukkende for ikke-kommersielle formål, eller som har et annet hovedyrke enn persontransportør på vei,»
 - d) Nytt ledd skal lyde:
 - b) skal all veitransport, bortsett fra trans-

port for annens eller egen regning, som det ikke mottas noen direkte eller indirekte godtgjøring for, og som ikke direkte eller indirekte gir noen inntekt for føreren av kjøretøyet eller for andre, og som ikke er knyttet til en yrkesmessig eller kommersiell aktivitet, anses som transport utelukkende for ikke-kommersielle formål.»

- 2) I artikkel 3 utgår nr. 2.

- 3) Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

Vilkår vedrørende etableringskravet

1. For å oppfylle kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a) skal et foretak i etableringsmedlemsstaten
 - a) ha lokaler der det kan oppbevare originalversjonene av sine viktigste forretningsdokumenter, det være seg elektronisk eller i annen form, særlig transportkontrakter, dokumenter knyttet til de kjøretøyene foretaket har til rådighet, regnskapsdokumenter, personaldokumenter, arbeidsavtaler, tryggedokumenter, dokumenter med opplysninger om utsending og utstasjonering av førere, dokumenter med opplysninger om kabotasje og kjøre- og hviletider, og eventuelle andre dokumenter som vedkommende myndighet må ha tilgang til for å kontrollere at foretaket oppfyller vilkårene fastsatt i denne forordningen,
 - b) organisere sin vognparks virksomhet på en slik måte at det sikres at kjøretøyer som foretaket har til rådighet, og som brukes til internasjonal transport, vender tilbake til en av driftssentralene i nevnte medlemsstat senest åtte uker etter å ha forlatt den,
 - c) være registrert i foretaksregisteret i nevnte medlemsstat eller i et lignende register når dette kreves etter nasjonal lovgivning,
 - d) være skattepliktig for inntekter og, dersom det kreves etter nasjonal lovgivning, ha et gyldig registreringsnummer for merverdiavgift,
 - e) så snart en tillatelse er gitt, ha rådighet over ett eller flere kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk og godkjent for bruk i samsvar med nevnte medlemsstats lovgivning, uansett om disse kjøretøyene er heleid eller for eksempel dispones i henhold til en avtale om leie

¹² Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012 av 25. oktober 2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF («IMI-forordningen») (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- og senere kjøp eller en leie- eller leasingkontrakt,
- f) faktisk og vedvarende utøve sin administrasjons- og forretningsvirksomhet med egnet utstyr og egnede anlegg i lokaler som nevnt i bokstav a) som ligger i nevnte medlemsstat, og faktisk og vedvarende drive sin transportvirksomhet med kjøretøyene nevnt i bokstav g) med egnet teknisk utstyr som befinner seg i nevnte medlemsstat,
- g) løpende ha til rådighet et antall kjøretøyer som oppfyller vilkårene fastsatt i bokstav e), og førere som normalt er basert ved en driftssentral i nevnte medlemsstat; dette skal i begge tilfeller stå i forhold til omfanget av foretakets transportvirksomhet.
2. I tillegg til kravene fastsatt i nr. 1 kan medlemsstatene kreve at et foretak i etableringsmedlemsstaten
- a) ut fra omfanget av foretakets virksomhet har behørig kvalifisert administrativt personale i foretakets lokaler, eller en transportleder som er tilgjengelig i vanlig kontortid,
- b) ut fra omfanget av foretakets virksomhet har driftsinfrastruktur utover det tekniske utstyret nevnt i nr. 1 bokstav f) på nevnte medlemsstats territorium, herunder et kontor som er åpent i vanlig kontortid.»
- 4) I artikkel 6 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:
- i) Andre ledd skal lyde:
- «Når medlemsstatene skal avgjøre om et foretak oppfyller dette kravet, skal de vurdere atferden til foretaket, dets transportledere, daglige ledere og andre relevante personer som medlemsstaten måtte velge ut. Eventuelle henvisninger i denne artikkelen til dommer, sanksjoner eller overtredelser skal omfatte dommer, sanksjoner eller overtredelser som er ilagt eller begått av foretaket selv, dets transportledere, daglige ledere eller andre relevante personer som medlemsstaten måtte velge ut.»
- ii) I tredje ledd bokstav a) punkt vi) utgår ordet «og».
- iii) I tredje ledd bokstav a) tilføyes følgende punkt:
- «vii) skatterett, og»
- iv) I tredje ledd bokstav b) tilføyes følgende punkter:
- «xi) utstasjonering av arbeidstakere innen veitransport,
- xii) gjeldende lovgivning for avtaleforpliktelse,
- xiii) kabotasje.»
- b) Nr. 2 skal lyde:
- «2. Ved anvendelse av nr. 1 tredje ledd bokstav b) skal vedkommende myndighet i etableringsmedlemsstaten, dersom transportlederen eller transportforetaket i en eller flere medlemsstater er blitt dømt for et alvorlig straffbart forhold eller ilagt en sanksjon for en av de alvorligste overtredelsene av EU-reglene i henhold til vedlegg IV, på en hensiktsmessig måte og i rett tid gjennomføre en administrativ prosedyre, som i relevante tilfeller skal omfatte en inspeksjon i det berørte foretakets lokaler.
- Under den administrative prosedyren skal transportlederen eller eventuelt andre juridiske representanter for transportforetaket ha rett til å framlegge sine argumenter og forklaringer.
- Under den administrative prosedyren skal vedkommende myndighet avgjøre om tap av godandel, ut fra særlige omstendigheter, vil være en uforholdsmessig reaksjon i det aktuelle tilfellet. Ved denne vurderingen skal vedkommende myndighet ta hensyn til antallet alvorlige overtredelser av nasjonale regler og EU-regler som nevnt i nr. 1 tredje ledd samt antallet av de alvorligste overtredelsene av EU-reglene i henhold til vedlegg IV som transportlederen eller transportforetaket er dømt eller er ilagt sanksjoner for. Slike avgjørelser skal være behørig begrunnet og berettiget.
- Dersom vedkommende myndighet finner at tap av godandel er uforholdsmessig, skal den beslutte at det berørte foretaket fortsatt har godandel. Begrunnelsen for denne beslutningen skal registreres i det nasjonale registeret. Antallet slike beslutninger skal angis i rapporten omhandlet i artikkel 26 nr. 1.
- Dersom vedkommende myndighet ikke finner at tap av godandel vil være en uforholdsmessig reaksjon, skal dommen eller sanksjonen føre til tap av godandel.»
- c) Nytt nummer skal lyde:
- «2a. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter en liste

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

over hvilke kategorier, typer og grader av alvorlige overtredelser av EU-reglene nevnt i nr. 1 tredje ledd bokstav b) som i tillegg til dem som er fastsatt i vedlegg IV, kan føre til tap av god vandel. Medlemsstatene skal ta hensyn til opplysninger om de nevnte overtredelsene, herunder opplysninger mottatt fra andre medlemsstater, når de prioriterer hvilke kontroller de skal utføre i henhold til artikkel 12 nr. 1.

For dette formålet skal Kommisjonen

- a) fastsette hvilke kategorier og typer av overtredelser som forekommer oftest,
- b) fastslå alvorlighetsgraden av overtredelser ut fra risikoen for at de fører til dødsfall eller alvorlige skader, og risikoen for konkurransevridning i veitransportmarkedet, herunder ved at transportarbeidernes arbeidsvilkår undergraves,
- c) fastsette en øvre grense for hyppighet som angir når gjentatte overtredelser skal anses som mer alvorlige, idet det tas hensyn til antallet kjøretøyer som benyttes til den transportvirksomheten transportlederen leder.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 25 nr. 3.»

5) I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal første ledd lyde:

«1. For å oppfylle kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav c) skal et foretak til enhver tid være i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser i løpet av regnskapsåret. Foretaket skal på grunnlag av årsregnskaper som er godkjent av en revisor eller en behørig akkreditert person, godtgjøre at det for hvert år har til sin disposisjon kapital og reserver som samlet beløper seg til minst

- a) 9?000 euro for den første motorvognen som benyttes,
- b) 5?000 euro for hver(t) ekstra benyttet motorvogn eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn, og
- c) 900 euro for hver(t) ekstra benyttet motorvogn eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn.

Foretak som utøver yrket som gods-transportør på vei utelukkende med motorvogn eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 2,5 tonn, men ikke over 3,5 tonn, skal, på grunnlag av årsregnskaper som er godkjent av en revisor eller en behørig akkreditert person, godtgjøre at de for hvert år har til sin disposisjon kapital og reserver som samlet beløper seg til minst

- a) 1?800 euro for det første kjøretøyet som benyttes, og
- b) 900 euro for hvert ytterligere kjøretøy som benyttes.

Medlemsstatene kan kreve at foretak som er etablert på deres territorium, godtgjør at de for disse kjøretøyene har de samme kapital- og reservebeløpene til sin disposisjon som for kjøretøyene nevnt i første ledd. I slike tilfeller skal vedkommende myndighet i den berørte medlemsstaten underrette Kommisjonen om dette, og Kommisjonen skal offentliggjøre disse opplysningene.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«1a.I tillegg til kravene fastsatt i nr. 1 kan medlemsstatene kreve at foretaket, transportlederen eller andre berørte personer som medlemsstatene har valgt ut, ikke har utestående ikke-personlig gjeld til offentligrettslige organer og ikke er konkurs eller gjenstand for insolvens- eller avviklingsbehandling.»

c) Nr. 2 skal lyde:

«2. Som unntak fra nr. 1 kan vedkommende myndighet godta eller kreve at et foretak godtgjør sin økonomiske evne ved hjelp av en attest som vedkommende myndighet fastsetter, for eksempel en bankgaranti eller forsikring, herunder en yrkesansvarsforsikring fra én eller flere banker eller andre finansinstitusjoner, herunder forsikringsselskaper, eller et annet bindende dokument, som stiller en solidarisk garanti for foretaket med hensyn til beløpene angitt i nr. 1.»

d) Nytt nummer skal lyde:

«2a.Som unntak fra nr. 1 skal vedkommende myndighet i mangel av et godkjent årsregnskap for et foretaks registreringsår godta at foretaket dokumenterer sin økonomiske evne ved hjelp av en erklæring, for eksempel en bankgaranti, et dokument utstedt av en finansinstitusjon som fastslår adgang til kreditt i foretakets navn, eller et annet bin-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- dende dokument fastsatt av vedkommende myndighet som godtgjør at foretaket har beløpene angitt i nr. 1 til sin disposisjon.»
- 6) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 5 skal lyde:
- «5. Medlemsstatene kan oppmuntre til at det med tre års mellomrom gis opplæring i emnene oppført i vedlegg I for å sikre at den eller de personene det vises til i nr. 1, er tilstrekkelig kjent med utviklingen i sektoren.»
- b) Nr. 9 skal lyde:
- «9. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 24a for å endre vedlegg I, II og III for å tilpasse dem til markedsutviklingen og den tekniske utviklingen.»
- 7) I artikkel 9 skal nytt ledd lyde:
- «For det formålet å gi tillatelse til et gods-transportforetak som bare bruker motorvogner eller vogntog med en tillatt totalvekt på høyst 3,5 tonn, kan medlemsstatene beslutte å frita personer som framlegger bevis på at de vedvarende har ledet et foretak av samme type i de siste ti årene før 20. august 2020, fra eksamenene omhandlet i artikkel 8 nr. 1.»
- 8) I artikkel 11 nr. 4 utgår tredje ledd.
- 9) I artikkel 12 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 1 skal lyde:
- «1. Vedkommende myndigheter skal regelmessig kontrollere om foretak som de har gitt tillatelse til å utøve vei-transportyrket, fortsatt oppfyller kravene fastsatt i artikkel 3 i denne forordningen. Med henblikk på dette skal medlemsstatene gjennomføre kontroller, herunder eventuelt inspeksjoner på stedet, rettet mot de foretakene som i henhold til sin klassifisering utgjør en økt risiko. For dette formålet skal medlemsstatene utvide det risikoklassifiseringssystemet de har opprettet i henhold til artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2066/22/EF¹³, til å omfatte alle overtredelser angitt i artikkel 6 i denne forordningen.
- b) I nr. 2 utgår andre ledd.
- 10) I artikkel 13 nr. 1 skal bokstav c) lyde:
- «c) En frist på høyst seks måneder dersom kravet til økonomisk evne ikke er oppfylt, for å vise at kravet igjen oppfylles på permanent basis.»
- 11) I artikkel 14 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 1 skal nytt ledd lyde:
- «Vedkommende myndighet skal ikke rehabilitere transportlederen tidligere enn et år fra datoen for tapet av godandel, og uansett ikke før transportlederen har påvist at han eller hun har fulgt relevant opplæring i et tidsrom på minst tre måneder eller bestått en eksamen i fagene oppført i del I i vedlegg I til denne forordningen.»
- b) Nr. 2 skal lyde:
- «2. Med mindre et rehabiliteringstiltak er iverksatt i samsvar med relevante bestemmelser i nasjonal rett og nr. 1 i denne artikkelen, og inntil så skjer, skal kompetansebeviset omhandlet i artikkel 8 nr. 8 til transportlederen som er erklært uegnet, ikke lenger være gyldig i noen av medlemsstatene.»
- 12) I artikkel 16 gjøres følgende endringer:
- a) I nr. 2 gjøres følgende endringer:
- i) Bokstav c) skal lyde:
- «c) Navn på transportlederne som er utpekt som å oppfylle kravene fastsatt i artikkel 3 med hensyn til godandel og faglig dyktighet, eller eventuelt navn på en juridisk representant.»
- ii) Nye bokstaver skal lyde:
- «g) Registreringsnumrene til kjøretøyene som foretaket har til rådighet i henhold til artikkel 5 nr. 1 bokstav g).
- h) Antall ansatte i foretaket per 31. desember året før, som skal registreres i det nasjonale registeret innen 31. mars hvert år.
- i) Foretakets risikoklassifisering i henhold til artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF.»
- iii) Andre, tredje og fjerde ledd erstattes med følgende:
- «Opplysningene omhandlet i første ledd bokstav a)–d) skal være offentlig tilgjengelige, i samsvar med de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.
- Medlemsstatene kan velge å oppbevare opplysningene omhandlet i første ledd bokstav e)–i) i at-

¹³ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen vei-transport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (TEU L 102 av 11.4.2006, s. 35).»

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

skilte registre. I så fall skal opplysningene nevnt i bokstav e) og f) gjøres tilgjengelige på anmodning, eller de skal være direkte tilgjengelige for alle vedkommende myndigheter i den aktuelle medlemsstaten. Opplysningene det anmodes om, skal gis innen fem virkedager etter at anmodningen er mottatt.

Opplysningene nevnt i første ledd bokstav g), h) og i) skal være tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei senest 12 måneder etter ikrafttredelsen av den gjennomføringsrettsakten, vedtatt i samsvar med nr. 6, som spesifiserer hvilken funksjonalitet som gjør det mulig å gjøre opplysningene tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei.

Andre myndigheter enn vedkommende myndigheter skal bare ha tilgang til opplysningene omhandlet i første ledd bokstav e)–i) dersom de er behørig bemyndiget til å utføre overvåking og ilegge sanksjoner i veitransportsektoren, og dersom deres tjenestemenn har avlagt taushetsløfte eller på annen måte formelt er underlagt taushetsplikt.»

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at alle opplysninger i det nasjonale elektroniske registeret oppdateres og er korrekte.»

c) I nr. 6 skal nye ledd lyde:

«Innen 14 måneder etter vedtakelsen av en gjennomføringsrettsakt om en felles formel for beregning av risikoklassifiseringen som nevnt i artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som spesifiserer hvilken funksjonalitet som gjør det mulig å gjøre opplysningene nevnt i nr. 2 første ledd bokstav g), h) og i) tilgjengelige for vedkommende myndigheter ved kontroll langs vei.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 25 nr. 2.»

d) Nr. 7 utgår.

13) Artikkel 18 skal lyde:

«Artikkel 18

Forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene

1. Medlemsstatene skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt med ansvar for å utveksle opplysninger med de andre medlemsstatene om anvendelsen av denne forordningen. Medlemsstatene skal sende Kommisjonen navnene og adressene til sine nasjonale kontaktpunkter innen 4. desember 2011. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.
2. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal samarbeide nært og skal raskt bistå hverandre og gi hverandre alle relevante opplysninger for å lette gjennomføringen og håndhevingen av denne forordningen.
3. Medlemsstatenes vedkommende myndigheter skal utveksle opplysninger om dommer og sanksjoner for eventuelle alvorlige overtredelser som omhandlet i artikkel 6 nr. 2. En medlemsstat som mottar underretning om en alvorlig overtredelse som omhandlet i artikkel 6 nr. 2 som har resultert i en domfellelse eller en sanksjon i en annen medlemsstat i løpet av de foregående to årene, skal registrere denne overtredelsen i sitt nasjonale elektroniske register.
4. Medlemsstatene skal svare på anmodninger om opplysninger fra andre medlemsstaters vedkommende myndigheter og skal utføre kontroller, inspeksjoner og undersøkelser som gjelder overholdelse av kravet fastsatt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a), blant veitransportoperatører som er etablert på deres territorium. Slike anmodninger kan omfatte tilgang til dokumenter som kreves for å bevise at vilkårene fastsatt i artikkel 5 er oppfylt. Anmodninger fra medlemsstatenes vedkommende myndigheter om opplysninger skal være behørig begrunnet. For dette formålet skal anmodningene inneholde troverdige angivelser av mulige overtredelser av artikkel 3 nr. 1 bokstav a), angi formålet med anmodningen og i tilstrekkelig detalj spesifisere hvilke opplysninger og dokumenter det anmodes om.
5. Medlemsstatene skal framlegge de opplysningene som andre medlemsstater anmoder om i henhold til nr. 4, innen 30 virkedager etter at anmodningen er mottatt. Med-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innleggelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

lemsstatene kan bli enige om en kortere frist.

6. Dersom den anmodede medlemsstaten anser at anmodningen ikke er tilstrekkelig begrunnet, skal den underrette den anmodende medlemsstaten om dette innen ti virkedager etter at anmodningen er mottatt. Den anmodende medlemsstaten skal underbygge anmodningen ytterligere. Dersom den anmodende medlemsstaten ikke er i stand til å underbygge anmodningen ytterligere, kan den anmodede medlemsstaten avslå anmodningen.
7. Dersom det er vanskelig å etterkomme en anmodning om opplysninger eller utføre kontroller, inspeksjoner eller undersøkelser, skal den anmodede medlemsstaten underrette den anmodende medlemsstaten om dette innen ti virkedager etter å ha mottatt anmodningen, og skal angi årsaken til vanskelighetene. De berørte medlemsstatene skal drøfte eventuelle vanskeligheter som oppstår, med sikte på å finne en løsning. Ved vedvarende forsinkelser i framleggingen av opplysninger til den anmodende medlemsstaten skal Kommisjonen underrettes og treffe egnede tiltak.
8. Utvekslingen av opplysninger nevnt i nr. 3 skal skje gjennom meldingsutvekslingssystemet, det vil si det europeiske registeret over veitransportforetak (ERRU) som ble opprettet ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010¹⁴. Forvaltningssamarbeidet og den gjensidige bistanden mellom medlemsstatenes vedkommende myndigheter som er fastsatt i nr. 4–7, skal gjennomføres gjennom informasjonssystemet for det indre marked (IMI), som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012¹⁵. For dette formålet kan hver medlemsstat utpeke kontaktpunktet nevnt i nr. 1 som vedkommende myndighet og skal underrette Kommisjonen om dette gjennom IMI.
9. Medlemsstatene skal sikre at de opplysningene de får tilsendt i henhold til denne

artikkelen, benyttes bare i forbindelse med den eller de sakene som ligger til grunn for anmodningen. Enhver behandling av personopplysninger skal utføres utelukkende for å overholde denne forordningen og skal være i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679¹⁶.

10. Gjensidig forvaltningssamarbeid og administrativ bistand skal ytes vederlagsfritt.
11. En anmodning om opplysninger skal ikke hindre vedkommende myndigheter i å treffe tiltak i samsvar med nasjonal rett og unionsretten for å undersøke og forebygge påståtte overtredelser av denne forordningen.
- 14) I artikkel 23 tilføyes følgende ledd:

«Som unntak fra artikkel 1 nr. 2 er godstransportforetak som driver internasjonal transport utelukkende med motorvogner eller vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, unntatt fra bestemmelsene i denne forordningen inntil 21. mai 2022, med mindre annet er fastsatt i etableringsmedlemsstatens lovgivning.

Som unntak fra artikkel 16 nr. 2 får kravet om å inkludere foretakenes risikoklassifisering i de nasjonale elektroniske registrene anvendelse 14 måneder etter ikrafttreddelsen av gjennomføringsrettsakten om en felles formel for beregning av risikoklassifiseringen nevnt i artikkel 9 nr. 1 i direktiv 2006/22/EF.»
- 15) Artikkel 24 utgår.
- 16) Ny artikkel 24a skal lyde:

«Artikkel 24a

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8 nr. 9 gis Kommisjonen på ubestemt tid fra 20. august 2020.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8 nr. 9 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et

¹⁴ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1213/2010 av 16. desember 2010 om fastsettelse av felles regler for sammenkopling av nasjonale elektroniske registre over veitransportforetak (EUT L 335 av 18.12.2010, s. 21).

¹⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1024/2012 av 25. oktober 2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF («IMI-forordningen») (EUT L 316 av 14.11.2012, s. 1).

¹⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹⁷.
5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8 nr. 9 trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at Europaparlamentet og Rådet er underrettet om rettsakten, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

17) I artikkel 25 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹⁸ anvendelse.
- b) Nr. 3 skal lyde:

«3. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.»

18) I artikkel 26 gjøres følgende endringer:

- a) Overskriften skal lyde:

«*Rapportering og gjennomgang*»
- b) I nr. 1 skal bokstav b) lyde:

«b) antall tillatelser utstedt i henhold til denne forordningen fordelt på år og type, antall suspenderte tillatelser, antall tilbakekalte tillatelser, antall erklæringer om uegnethet samt begrunnelsen for disse beslutningene, Rapportene for perioden etter 21. mai 2022 skal også inneholde en oppdeling av disse opplysningene etter

 - i) persontransportforetak,
 - ii) godstransportforetak som utelukkende bruker motorvogner eller

vogntog med en tillatt totalmasse på høyst 3,5 tonn, og

iii) alle andre godstransportører på vei.»

c) Nye numre skal lyde:

«3. Medlemsstatene skal annethvert år rapportere til Kommisjonen om de anmodningene de har kommet med i henhold til artikkel 18 nr. 4–9, om svarene de har mottatt fra andre medlemsstater, og om tiltakene de har truffet på grunnlag av de framlagte opplysningene.

4. På grunnlag av de opplysningene Kommisjonen samler inn i henhold til nr. 3, og på grunnlag av ytterligere dokumentasjon skal Kommisjonen innen 21. august 2023 framlegge en detaljert rapport for Europaparlamentet og Rådet om omfanget av forvaltningssamarbeidet mellom medlemsstatene, om mulige mangler i den sammenheng og om mulige måter å forbedre samarbeidet på. På grunnlag av denne rapporten skal Kommisjonen vurdere om det er nødvendig å foreslå ytterligere tiltak.

5. Kommisjonen skal evaluere gjennomføringen av denne forordningen senest 21. august 2023 og skal rapportere til Europaparlamentet og Rådet om anvendelsen av denne forordningen.

6. Etter rapporten nevnt i nr. 5 skal Kommisjonen regelmessig evaluere denne forordningen og framlegge evalueringsresultatene for Europaparlamentet og Rådet.

7. Dersom det er hensiktsmessig, skal rapportene nevnt i nr. 5 og 6 ledsages av relevante forslag til regelverk.»

19) I vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

«**De alvorligste overtredelsene i henhold til artikkel 6 nr. 2**»

b) I nr. 1 skal bokstav b) lyde:

«b) Grensene for lengste tillatte kjøretid i løpet av en daglig arbeidsperiode overskrides med 50 % eller mer.»

c) Nr. 2 skal lyde:

«2. Manglende fartsskriver og/eller hastighetsbegrenser, eller at det i kjøretøyet finnes og/eller brukes en ulovlig innretning som kan endre fartsskriverens og/eller hastighetsbegrenserens registreringer, eller forfalskning av diagramskiver eller opplysninger som lastes ned fra fartsskriveren og/eller sjåførkortet.»

¹⁷ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

¹⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Artikkel 2

Endring av forordning (EF) nr. 1072/2009

I forordning (EF) nr. 1072/2009 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 nr. 5 gjøres følgende endringer:
 - a) Bokstav c) skal lyde:
 - «c) inntil 20. mai 2022: godstransport med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn,»
 - b) Ny bokstav ca) skal lyde:
 - «ca) inntil 21. mai 2022: godstransport med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 2,5 tonn,»
- 2) I artikkel 4 gjøres følgende endringer:
 - a) I nr. 2 utgår tredje ledd.
 - b) Nr. 4 skal lyde:
 - «4. Fellesskapsløyvet og dei rettkjende kopiane skal vere i samsvar med malen i vedlegg II, der vilkåra for bruken av løyvet òg er fastsette. Dei skal innehalde minst to av dei tryggleikskjenneteikna som er oppførte i vedlegg I.

For køyretøy som vert nytta til gods-transport og har ei masse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og der dei lågare økonomiske krava som er fastsette i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EF) nr. 1071/2009, vert nytta, skal den utferdande styresmakta skrive i avsnittet «Særlege merknader» i fellesskapsløyvet eller den rettkjende kopien av løyvet: «≤ 3,5 t»

Kommisjonen skal gjevast fullmakt til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 14b for å endre vedlegg I og II for å tilpasse dei til den tekniske utviklinga.»
- 3) I artikkel 5 skal nr. 4 lyde:
 - «4. Kommisjonen skal gjevast fullmakt til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 14b for å endre vedlegg III for å tilpasse det til den tekniske utviklinga.»
- 4) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:
 - a) Nytt nummer skal lyde:
 - «2a. Transportørane skal ikkje utføre kabotasje med det same køyretøyet eller, dersom det dreier seg om eit vogntog, med den same motorvogna, i den same medlemsstaten på fire dagar frå kabotasje vart avslutta i denne medlemsstaten.»

- b) I nr. 3 skal første ledd lyde:
 - «3. Nasjonal godstransport på veg som vert utført i vertsstaten av ein transportør som ikkje høyrer heime i medlemsstaten, skal reknast for å vere i samsvar med denne forordninga berre dersom transportøren kan leggje fram tydelege prov på den inngåande internasjonale transporten og på kvar etterfølgjande kabotasje som er vorten utført. Dersom køyretøyet har vore på territoriet til vertsstaten i løpet av dei siste fire dagane før den internasjonale transporten, skal transportøren òg leggje fram tydelege prov på all transport som er utført i løpet av denne perioden.»
- c) Nytt nummer skal lyde:
 - «4a. Den dokumentasjonen som er nemnd i nr. 3, skal på oppmoding leggjast fram eller overførast til den godkjende inspektøren i vertsstaten i løpet av kontrollen langs veg. Han kan leggjast fram eller overførast elektronisk ved hjelp av eit reviderbart strukturert format som kan nyttast direkte til lagring og behandling i datamaskiner, til dømes eit elektronisk fraktbrev (e-CMR) slik det er fastsett i Genève-tilleggsprotokollen til Konvensjonen om kontrakt for internasjonal vegtransport av gods (CMR) om det elektroniske fraktbrevet av 20. februar 2008. Ved kontroll langs veg har føraren rett til å kontakte hovudkontoret, transportleiaren eller andre personar eller einingar for å leggje fram alle prova som er nemnde i nr. 3, før kontrollen langs veg vert avslutta.»
- d) I nr. 5 gjøres følgende endringer:
 - «5. Ein transportør som, i den medlemsstaten han er etablert i, og i samsvar med lovgjevinga der, har rett til å utføre gods-transport for ein annans rekning slik det er fastsett i artikkel 1 nr. 5 bokstav a)–ca), skal på dei vilkåra som er fastsette i dette kapitlet, ha rett til å utføre kabotasje av same typen eller kabotasje med køyretøy av same kategori, alt etter kva som høver.»
- 5) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:
 - a) I nr. 3 skal første ledd lyde:
 - «3. Kommisjonen skal granske situasjonen, særleg på grunnlag av dei relevante opplysningane og etter samråd med det utvalet som er oppnemnt ved artikkel 42 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforord-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

ning (EU) nr. 165/2014¹⁹, og skal innan ein frist på ein månad etter at oppmødinga frå medlemsstaten er motteken, avgjere om det er naudsynt å gjere verneiltak, og skal i så fall vedta dei.

b) Nytt nummer skal lyde:

«7. I tillegg til nr. 1–6 i denne artikkelen og som unntak frå artikkel 4 i direktiv 92/106/EØF kan medlemsstatane, dersom det er naudsynt for å unngå misbruk av den sistnemnde føresegna gjennom yting av uavgrensa og kontinuerlege tenester i form av innleiande eller avsluttande vegstrekningar innanfor ein vertsstat, som utgjer ein del av kombinert transport mellom medlemsstatar, fastsetje at artikkel 8 i denne forordninga gjeld for transportørar når dei utfører vegtransport på slike innleiande og/eller avsluttande strekningar i denne medlemsstaten. Når det gjeld slike vegtransportstrekningar, kan medlemsstatane fastsetje ein lengre periode enn den sjudagarsperioden som er fastsett i artikkel 8 nr. 2 i denne forordninga, og kan fastsetje ein kortare periode enn den firedagarsperioden som er fastsett i artikkel 8 nr. 2a i denne forordninga. Bruken av artikkel 8 nr. 4 i denne forordninga på slik transport rører ikkje ved krav som følgjer av direktiv 92/106/EØF. Medlemsstatar som gjer bruk av unntaket i dette nummeret, skal melde frå om dette til Kommissjonen før dei nyttar dei relevante nasjonale tiltaka. Dei skal vurdere desse tiltaka minst kvart femte år og skal melde frå om resultata av vurderinga til Kommissjonen. Dei skal gjere reglane, medrekna lengda på dei respektive periodane, offentleg tilgjengelege på ein gjennomiktig måte.»

6) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 10a*

Kontrollar

1. Med sikte på betre handheving av dei pliktene som er fastsette i dette kapittelet, skal

medlemsstatane syte for at ein einsarta nasjonal handhevingsstrategi vert nytta på territoriet deira. Denne strategien skal fokusere på føretak med høg risikoklassifisering som omhandla i artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF²⁰.

2. Kvar medlemsstat skal syte for at kontrollane som er fastsette i artikkel 2 i direktiv 2006/22/EF, omfattar ein kontroll av kabotasje dersom det er relevant.

3. Medlemsstatane skal minst to gongar i året gjennomføre samordna kontroll av kabotasje langs veg. Slike kontrollar skal gjennomførast samstundes i to eller fleire medlemsstatar av dei nasjonale styresmaktene med ansvar for å handheve reglane på vegtransportområdet, der kvar nasjonal styresmakt gjennomfører kontrollen på sitt eige territorium. Medlemsstatane kan kombinere desse verksemdene med dei verksemdene som er fastsette i artikkel 5 i direktiv 2006/22/EF. Dei nasjonale kontaktpunkta som er oppnemnde i samsvar med artikkel 18 nr. 1 i forordning (EF) nr. 1071/2009, skal utveksle opplysningar om talet på og typen brot som er oppdaga etter at den samordna kontrollen langs veg har funne stad.

7) Nye artikler skal lyde:

«*Artikkel 14a*

Skadebotansvar

Medlemsstatane skal fastsetje reglar for sanksjonar mot avsendarar, speditørar, leverandørar og underleverandørar for brot på kapittel II og III dersom dei visste, eller på bakgrunn av alle relevante omstende burde ha visst, at dei transporttenestene som dei har bestilt, inneber brot på denne forordninga.

Artikkel 14b

Utøving av delegert fullmakt

1. Fullmakta til å vedta delegerte rettsakter vert gjeven Kommissjonen på dei vilkåra som er fastsette i denne artikkelen.

2. Den fullmakta til å vedta delegerte rettsakter som er nemnd i artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, vert gjeven Kommissjonen på ubestemt tid frå august 2020.

¹⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitranport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitranport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitranport (TEU L 60 av 28.2.2014, s. 1).»

²⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EU) nr. 165/2014 og direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitranport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (TEU L 102 av 11.4.2006, s. 35).»

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

3. Den delegerte fullmakta som er nemnd i artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, kan når som helst kallast tilbake av Europaparlamentet eller Rådet. Ei avgjerd om tilbakekalling inneber at den delegerte fullmakta som er oppført i avgjerda, sluttar å gjelde. Avgjerda tek til å gjelde dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*, eller på eit seinare tidspunkt som er oppført i avgjerda. Ho rører ikkje ved rettskrafta til delegerte rettsakter som alt har teke til å gjelde.
 4. Før Kommisjonen vedtek ei delegert rettsakt, skal han rådføre seg med sakkunnige som er utnemnde av kvar medlemsstat i samsvar med prinsippa i den tverrinstitusjonelle avtala av 13. april 2016 om betre regelverksutforming²¹.
 5. Så snart Kommisjonen vedtek ei delegert rettsakt, skal han melde frå om dette samstundes til Europaparlamentet og Rådet.
 6. Ei delegert rettsakt som vert vedteken i medhald av artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4, skal ta til å gjelde berre dersom Europaparlamentet eller Rådet ikkje gjer innvendingar innan to månader etter at rettsakta er meldt til Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet, før den nemnde fristen har gått ut, har meldt frå til Kommisjonen om at de ikkje vil gjere innvendingar. Etter initiativ frå Europaparlamentet eller Rådet vert denne fristen lengd med to månader.
- 8) Artikkel 15 utgår.
- 9) Artikkel 17 skal lyde:

«Artikkel 17

Rapportering og gjennomgåing

1. Medlemsstatane skal seinast 31. mars annakvart år melde frå til Kommisjonen om talet på transportørar som har fellesskapsløyve per 31. desember i kvart av dei to føregåande åra, og om talet på rettkjende kopiar for køyretøy som var i trafikk på den nemnde datoen. Rapportar for perioden etter 20. mai 2022 skal òg innehalde ei oppdeling av desse opplysningane etter gods-transportørar på veg som driv internasjonal transport berre med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og andre godstransportørar på veg.
2. Medlemsstatane skal seinast 31. mars annakvart år melde frå til Kommisjonen om talet på førarattestar som er utferda i kvart av dei to føregåande kalenderåra, og om det samla talet på førarattestar som var i bruk per 31. desember i kvart av dei to føregåande åra. Rapportar for perioden etter 20. mai 2022 skal òg innehalde ei oppdeling av desse opplysningane etter godstransportørar på veg som driv internasjonal transport berre med køyretøy som har ein største tillaten totalmasse som ikkje er høgare enn 3,5 tonn, og andre godstransportørar på veg.
3. Medlemsstatane skal seinast 21. august 2022 melde frå til Kommisjonen om den nasjonale handhevsstrategien sin, som er vedteken i medhald av artikkel 10a. Medlemsstatane skal seinast 31. mars kvart år melde frå til Kommisjonen om den handhevsverksemda som er gjennomført i det føregåande kalenderåret i medhald av artikkel 10a, eventuelt medrekna talet på kontrollar som er utførte. Desse opplysningane skal omfatte talet på køyretøy som er kontrollerte.
4. Kommisjonen skal utarbeide ein tilstandsrapport om vegtransportmarknaden i Unionen seinast 21. august 2024. Rapporten skal innehalde ein analyse av marknadssituasjonen, medrekna ei vurdering av kor effektive kontrollane er, og av utviklinga i arbeidsvilkåra i bransjen.
5. Kommisjonen skal seinast 21. august 2023 vurdere gjennomføringa av denne forordninga, særleg verknaden av dei endringane i artikkel 8 som vart innførte ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055²², og rapportere til Europaparlamentet og Rådet om bruken av denne forordninga.
6. Etter framlegginga av den rapporten som er nemnd i nr. 5, skal Kommisjonen regelmessig vurdere denne forordninga og leggje fram vurderingsresultata for Europaparlamentet og Rådet.
7. Rapporten skal eventuelt følgjast av eit framlegg til regelverk.

²¹ TEU L 123 av 12.5.2016, s. 1.»

²² Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med sikte på å tilpasse dem til utviklingen innen veitransportsektoren (TEU L 249 av 31.7.2020, s. 17).»

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

Artikkel 3

Endring av forordning (EU) nr. 1024/2012

I vedlegget til forordning (EU) nr. 1024/2012 skal nytt nr. 15 lyde:

«15. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF²³: Artikkel 18 nr. 8.

²³ EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51.»

Artikkel 4

Ikrafttredelse

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 21. februar 2022.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 15. juli 2020.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

J. KLOECKNER

Formann

Vedlegg 3

EØS-komiteens beslutning nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98,

og ut fra følgende betraktninger:

- Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til minstekrav til lengste tillatte daglige og ukentlige kjøretid og minstekrav til pauser og døgn- og ukehvil, og av forordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til posisjonsbestemmelse ved hjelp av fartsskrivere¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. I nr. 21b (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014) tilføyes følgende:
 - «, endret ved:
 - **32020 R 1054:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 1).»
2. I nr. 24e (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006) skal nytt strekpunkt lyde:

¹ (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 1).

«– **32020 R 1054:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 1).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) 2020/1054 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 19. mars 2022, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 18. mars 2022.

For EØS-komiteen

Nicolas von Lingen

Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 4

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til minstekrav til lengste tillatte daglige og ukentlige kjøretid og minstekrav til pauser og døgn- og ukehvil, og av forordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til posisjonsbestemmelse ved hjelp av fartsskrivere

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter den ordinære regelverksprosedyren³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Gode arbeidsvilkår for førere og like konkurransevilkår for veitransportforetak er ytterst viktig for å kunne skape en trygg, effektiv og sosialt ansvarlig veitransportsektor som sikrer likebehandling og trekker til seg kvalifiserte arbeidstakere. For å lette denne prosessen er det helt avgjørende at Unionens sosiale regler innen veitransport er klare, forholdsmessige og formålstjenlige, at de er enkle å anvende og håndheve, og at de gjennomføres på en effektiv og enhetlig måte i hele Unionen.
- 2) I en evaluering av virkningen av og effektiviteten i gjennomføringen av Unionens nåværende sosiale regler innen veitransport, og særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁴, ble det identifisert visse mangler ved gjennomføringen av den rettslige rammen.

Uklare regler om ukehvil, hvilefasiliteter og pauser ved flerbemanning, samt manglende regler om førerens retur til sitt bosted, har ført til ulike fortolkninger og ulik håndhevingspraksis i medlemsstatene. Flere medlemsstater har nylig vedtatt unilaterale tiltak som har ført til ytterligere rettslig usikkerhet og ulik behandling av førere og transportører. De lengste tillatte kjøretidene per dag og per uke er imidlertid effektive med hensyn til å bedre de sosiale vilkårene for førerne og den generelle trafikksikkerheten. Det kreves kontinuerlig innsats for å sikre overholdelse.

- 3) For å fremme trafikksikkerhet er det viktig å oppmuntre transportforetakene til å innføre en sikkerhetskultur som etterleves på alle nivåer. For å unngå overtredelser av reglene om kjøre- og hviletid og å sette trafikksikkerheten i fare bør det framfor alt ikke være tillatt å knytte ytelsesbasert lønn til den tiden som er nødvendig for å transportere personer til deres bestemmelsessted eller for å levere gods.
- 4) Etterhåndsevalueringen av forordning (EF) nr. 561/2006 bekreftet at ulik og ineffektiv håndheving av Unionens sosiale regler hovedsakelig skyldtes uklare regler, ineffektiv og ulik bruk av kontrollverktøy og utilstrekkelig forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene.
- 5) For å oppnå større klarhet og enhetlighet bør unntaket for ikke-kommersiell bruk av et kjø-

¹ EUT C 197 av 8.6.2018, s. 45.

² EUT C 176 av 23.5.2018, s. 57.

³ Europaparlamentets holdning av 4. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 7. april 2020 (EUT C 151 av 6.5.2020, s. 1). Europaparlamentets holdning av 9. juli 2020 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- retøy fra virkeområdet for forordning (EF) nr. 561/2006 defineres.
- 6) Klare, hensiktsmessige og forholdsmessige regler som håndheves likt, er også avgjørende for å nå det strategiske målet om å bedre førernes arbeidsvilkår, og særlig for å sikre like og rettferdige konkurransevilkår for transportørene og bidra til trafikksikkerhet for alle trafikanter.
 - 7) De eksisterende kravene om pauser har vist seg å være uegnet og upraktiske for førere i flerbemanning. Derfor bør kravet om å registrere pauser tilpasses de særlige forholdene i transport som utføres av førere i flerbemanning, uten å sette førerens sikkerhet og trafikksikkerheten i fare.
 - 8) Førere som utfører internasjonal langtransport av gods, tilbringer lang tid hjemmefra. Med de nåværende kravene om normal ukehvil kan denne tiden bli unødig forlenget. Derfor er det ønskelig å tilpasse bestemmelsene om normal ukehvil på en slik måte at det blir lettere for førerne å utføre internasjonal transport i samsvar med reglene og samtidig nå hjem for å ta sin normale ukehvil, og at de blir fullt kompensert for all redusert ukehvil. På grunn av forskjellene mellom persontransport og godstransport bør denne muligheten ikke gjelde for førere som utfører persontransport.
 - 9) Enhver fleksibilitet i planleggingen av førernes hviletid bør være åpen for innsyn og forutsigbar for føreren og bør ikke på noen måte sette trafikksikkerheten i fare ved å øke trettetsnivået hos førerne, eller forverre arbeidsvilkårene. En slik fleksibilitet bør derfor ikke endre førerens nåværende arbeidstid eller lengste tillatte kjøretid i løpet av to uker og bør omfattes av strengere regler om kompensasjon for redusert hvile.
 - 10) For å sikre at denne fleksibiliteten ikke misbrukes, er det svært viktig å avgrense dens anvendelsesområde tydelig samt å fastsette passende kontroller. Anvendelsesområdet bør derfor begrenses til førere som, i referanseperioden, tar sin reduserte ukehvil utenfor foretakets medlemsstater og utenfor landet der de er bosatt. Dette kan kontrolleres i fartsskriverens registreringer ved kontroll langs vei eller i transportforetaket, ettersom disse registreringene inneholder informasjon om hvor kjøretøyet befant seg da hviletiden begynte og sluttet, og informasjon om de enkelte førerne.
 - 11) For å sikre effektiv håndheving er det viktig at vedkommende myndigheter, når de utfører kontroll langs vei, kan fastslå at kjøre- og hviletidene er blitt overholdt den dagen kontrollen finner sted, og de foregående 56 dagene.
 - 12) De raske teknologiske framskrittene fører til kjøresystemer som gradvis automatiseres og krever liten eller ingen direkte inngripen fra førerens side. For å møte disse endringene kan det være nødvendig å tilpasse det nåværende regelverket, blant annet reglene om kjøre- og hviletid, for å garantere trafikksikkerhet og like konkurransevilkår, og for å bedre arbeidsvilkårene, samtidig som Unionen får mulighet til å være først ute med innovativ teknologi og praksis. Derfor bør Kommisjonen legge fram en evalueringsrapport om bruken av selvkjøringssystemer i medlemsstatene, herunder om fordelene ved selvkjøringsteknologier. Med rapporten bør det eventuelt følge et forslag til regelverk.
 - 13) For å fremme sosiale framskritt bør det presiseres hvor ukehvilene kan tas, og sikres at førerne har tilfredsstillende vilkår for hvile. Kvaliteten på innkvarteringen er særlig viktig under de normale ukehvilene, som føreren bør ta utenfor kjøretøyets førerhus, i egnet innkvartering som bekostes av transportforetaket som arbeidsgiver. For å sikre gode arbeidsvilkår og sikkerhet for førerne er det hensiktsmessig å tydeliggjøre kravet om at førerne skal tilbys kjønnstilpasset innkvartering av god kvalitet til sine normale ukehviler dersom de tas utenfor hjemmet.
 - 14) Det er også nødvendig å fastsette at transportforetakene skal organisere førernes arbeid slik at tiden hjemmefra ikke blir uforholdsmessig lang, og at førerne kan ta lange hvileperioder som kompensasjon for reduserte ukehviler. Returen bør organiseres slik at det er mulig å nå fram til et driftssenter for transportforetaket i dets etableringsmedlemsstat eller til førerens bosted, og slik at førerne selv kan velge hvor de vil tilbringe sin hviletid. For å vise at det oppfyller sine forpliktelser med hensyn til organisering av normal retur, bør transportforetaket kunne bruke fartsskriverens registreringer, førernes tjenestelister eller annen dokumentasjon. Slik dokumentasjon bør være tilgjengelig i transportforetakets lokaler, slik at den kan legges fram dersom kontrollmyndighetene ber om det.
 - 15) Selv om normale ukehviler og lengre hviletider ikke kan tilbringes i kjøretøyet eller på et parkeringsområde, men bare i egnet innkvartering, som kan ligge i tilknytning til et parkeringsområde, er det ytterst viktig å gi førerne mulighet til å finne trygge og sikre parkerings-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- områder med tilfredsstillende fasiliteter. Kommisjonen har allerede undersøkt hvordan det kan oppmuntres til utvikling av parkeringsområder av høy kvalitet, herunder nødvendige minstekrav. Kommisjonen bør derfor utarbeide standarder for trygge og sikre parkeringsområder. Disse standardene bør bidra til å fremme parkeringsområder av høy kvalitet. Standardene kan revideres for å ta hensyn til behovet for bedre tilgang til alternative drivstoffer, i tråd med strategiene for utbygging av slik infrastruktur. Det er også viktig at parkeringsområdene holdes frie for is og snø.
- 16) Trygge og sikre parkeringsområder bør omfattes av revisjonsprosedyrer, slik at de kan sertifiseres i samsvar med Unionens standarder. Revisjonsprosedurene bør også sikre at parkeringsområdene fortsetter å oppfylle disse standardene. Kommisjonen bør derfor få i oppdrag å utarbeide en sertifiseringsprosedyre for utvikling av trygge og sikre parkeringsområder i Unionen.
- 17) Av hensyn til trafikksikkerheten og håndhevingen bør alle førere ha full kjennskap til reglene for kjøre- og hviletid og farene ved tretthet. I den forbindelse er det viktig med lett tilgjengelig informasjon om steder å hvile. Derfor bør Kommisjonen gi informasjon om trygge og sikre parkeringsområder på et brukervennlig nettsted. Denne informasjonen bør holdes oppdatert.
- 18) For å sikre at parkeringsområdene fortsetter å være trygge og sikre, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen med hensyn til fastsettelse av standarder for servicenivået på trygge og sikre parkeringsplasser og prosedyrer for sertifisering av parkeringsområdenes trygghet og sikkerhet. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå, og at slike samråd gjennomføres i samsvar med prinsippene i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming⁵. For å sikre lik deltakelse i utarbeidingen av delegerede rettsakter mottar Europaparlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig som medlemsstatenes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møter i Kommisjonens ekspertgrupper som utarbeider delegerede rettsakter.
- 19) De reviderte TEN-T-retningslinjene som ble fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013⁶, legger opp til at det langs motorveier skal anlegges parkeringsområder om lag hver 100. km for å gi yrkestrafikanter tilgang til parkeringsplasser som er tilstrekkelig trygge og sikre. For å framskynde og fremme bygging av en tilfredsstillende parkeringsinfrastruktur er det viktig at det finnes tilstrekkelige muligheter for samfinansiering fra Unionen i samsvar med nåværende og framtidige unionsrettsakter som fastsetter vilkårene for slik finansiell støtte.
- 20) Veitransporter i Unionen omfatter i mange tilfeller transport med ferge eller jernbane på deler av strekningen. Det bør derfor fastsettes klare og hensiktsmessige bestemmelser om hviletider og pauser for slike transportert.
- 21) Førere møter noen ganger uforutsette omstendigheter som gjør det umulig å nå et ønsket sted å ta ukehvil uten å bryte Unionens regler. Det er ønskelig å gjøre det lettere for førerne å håndtere slike omstendigheter og gjøre det mulig for dem å nå stedet der de ønsker å ta ukehvil. Slike ekstraordinære omstendigheter er plutselige omstendigheter som er uunngåelige og ikke kan forutses, der det uventet og i en kort periode blir umulig å anvende denne forordningens bestemmelser i sin helhet. Derfor kan slike omstendigheter ikke påberopes på en systematisk måte for å unngå å overholde denne forordningen. For å sikre god håndheving bør føreren dokumentere de ekstraordinære omstendighetene som fører til avvik fra reglene. I tillegg bør det treffes tiltak som sikrer at kjøretiden ikke blir for lang.
- 22) For å redusere og forebygge ulik håndhevingspraksis og gjøre håndhevingen over landegrensene enda mer virkningsfull og effektiv er det avgjørende å fastsette klare regler om regelmessig forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene.
- 23) Medlemsstatene bør treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at nasjonale regler om sanksjoner for overtredelse av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014⁷ gjennomføres på en slik måte at de er effektive, står i forhold til overtredelsen og vir-

⁵ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.

⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- ker avskrekkende. Det er viktig å sikre at yrkesutøvere har lett tilgang til opplysninger om gjeldende sanksjoner i den enkelte medlemsstat. Den europeiske arbeidsmarkedsmyndigheten som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/1149⁸, vil kunne lette denne tilgangen ved å gjøre informasjonen tilgjengelig på det felles nettstedet for hele Unionen, som fungerer som en felles portal for tilgang til informasjonsskilder og tjenester på unionsplan og nasjonalt plan på alle Unionens offisielle språk, og som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1724⁹.
- 24) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av forordning (EF) nr. 561/2006 bør Kommissjonen gis gjennomføringsmyndighet til å presisere bestemmelsene i den forordningen og til å fastsette felles framgangsmåter for anvendelsen og håndhevingen av dem. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹⁰.
- 25) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av forordning (EU) nr. 165/2014 bør Kommissjonen gis gjennomføringsmyndighet til å fastsette detaljerte bestemmelser om ensartet anvendelse av plikten til å registrere og lagre data om alle kjøretøyets grensepasseringer og aktiviteter, og detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av bestemmelsene om datakrav og -funksjoner samt installering av fartsskrivere. Denne gjennomføringsmyndigheten bør utøves i samsvar med forordning (EU) nr. 182/2011.
- 26) For å gjøre håndhevingen av de sosiale reglene mer kostnadseffektiv bør de nåværende og smarte fartsskriversystemene utnyttes fullt ut, og smarte fartsskrivere bør bli obligatorisk også for lette nyttekjøretøyer over en viss vekt som benyttes i internasjonal transport for en annens regning. Derfor bør farts-skrivernes funksjoner forbedres slik at de gir en mer presis posisjonsbestemmelse.
- 27) Kostnadseffektiv håndheving av sosiale regler, den raske utviklingen av ny teknologi, digitaliseringen av hele Unionens økonomi og behovet for like konkurransevilkår for foretak i internasjonal veitransport gjør det nødvendig å forkorte overgangsperioden for installering av smarte fartsskrivere i registrerte kjøretøyer. Smarte fartsskrivere vil bidra til forenklede kontroller og dermed lette de nasjonale myndighetenes arbeid.
- 28) For å sikre at førere, transportører og kontrollmyndigheter så raskt som mulig kan utnytte fordelene ved smarte fartsskrivere, blant annet automatisert registrering av grensepasseringer, bør eksisterende kjøretøyparker utstyres med slike innretninger innen et passende tidsrom, etter at de detaljerte tekniske bestemmelsene er trådt i kraft. Et slikt tidsrom vil sikre tilstrekkelig tid til forberedelse.
- 29) I kjøretøyer som ikke er utstyrt med smarte fartsskrivere, bør passering av medlemsstatenes grenser registreres i fartsskriveren på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen.
- 30) Det er en viktig del av førernes arbeid å registrere aktiviteter i fartsskriveren. Derfor er det avgjørende at førerne får hensiktsmessig opplæring i bruken av nye funksjoner i fartsskrivere som kommer på markedet. Transportforetak bør som arbeidsgivere dekke kostnadene i forbindelse med denne opplæringen.
- 31) Kontrollører som kontrollerer overholdelsen av relevant unionsrett i veitransportsektoren, møter utfordringer på grunn av de mange ulike fartsskriverne som er i bruk, og den raske utviklingen av avanserte manipulasjonsteknikker. Dette er særlig tilfellet ved kontroll langs vei. Derfor er det avgjørende at kontrollører får hensiktsmessig opplæring som sikrer at de har full kjennskap til den nyeste teknologiske utviklingen og de nyeste manipulasjonsteknikkene.
- 32) For å minske byrden for transportforetak og kontrollmyndigheter når en kontrollør fjerner fartsskriverens forsegling for kontrollformål,

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).

⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2019/1149 av 20. juni 2019 om innføring av ei europeisk arbeidsmarknadsstyresmakt, om endring av forordning (EF) nr. 883/2004, (EU) nr. 492/2011 og (EU) 2016/589 og om oppheving av avgjerd (EU) 2016/344 (EUT L 186 av 11.7.2019, s. 21).

⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/1724 av 2. oktober 2018 om opprettelse av en felles digital portal for å gi tilgang til opplysninger, prosedyrer og støtte- og problemløsningstjenester, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 295 av 21.11.2018, s. 1).

¹⁰ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

bør kontrolløren i visse godt dokumenterte tilfeller tillates å forsegle fartsskriveren igjen.

- 33) Med tanke på den løpende tekniske utviklingen undersøker Kommisjonen muligheten for å utvikle nye tekniske løsninger som gir samme fordeler og sikkerhet som smarte fartsskriverer, til samme eller lavere kostnader.
- 34) Det er viktig at transportforetak etablert i tredjeland er underlagt regler som svarer til unionsreglene, når de utfører veitransporter på Unionens territorium. Kommisjonen bør vurdere anvendelsen av dette prinsippet på unionsplan og foreslå passende løsninger som skal forhandles fram innenfor rammene av den europeiske avtalen om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitransport («AETR»).
- 35) Det er forskjell på godstransport og persontransport. Derfor bør Kommisjonen vurdere om det bør foreslås mer hensiktsmessige regler for persontransport, særlig for transport utenfor rute slik dette er definert i artikkel 2 nr. 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009¹¹.
- 36) Ettersom målene for denne forordningen, som er å bedre trafiksikkerheten og arbeidsvilkårene for førere i Unionen gjennom harmonisering av kjøretider, pauser og hviletid i veitransporten og harmonisering av reglene om bruk og håndheving av fartsskriverer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av målenes natur bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 37) Forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EU) nr. 165/2014 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 561/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 nr. 1 skal ny bokstav aa) lyde:
 - «aa) fra 1. juli 2026, internasjonal godstransport eller kabotasje på vei med kjøretøyer der største tillatte masse, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer, overstiger 2,5 tonn,».
- 2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:
 - a) Bokstav aa) skal lyde:
 - «aa) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til:
 - i) å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, eller
 - ii) å levere gods som er håndverksmessig framstilt,
 - men bare innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøringen av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedaktivitet, og at transporten ikke utføres for en annens regning,».
 - b) Ny bokstav ha) skal lyde:
 - «ha) kjøretøyer med en største tillatte masse, inkludert tilhenger eller semitrailer, som overstiger 2,5 tonn, men ikke overstiger 3,5 tonn, og som brukes til godstransport, når transporten ikke utføres for en annens regning men for foretakets eller førerens egen regning, og når kjøringen ikke er hovedaktiviteten til føreren av kjøretøyet,».
- 3) I artikkel 4 skal ny bokstav r) lyde:
 - «r) «ikke-kommersiell transport» all veitransport, bortsett fra transport for en annens eller egen regning, som det ikke mottas noen direkte eller indirekte godtgjøring for, som ikke direkte eller indirekte gir noen inntekt for føreren av kjøretøyet eller for andre, og som ikke er knyttet til en yrkesmessig eller kommersiell aktivitet.».
- 4) I artikkel 6 skal nr. 5 lyde:
 - «5. En fører skal registrere som «annet arbeid» all medgått tid i henhold til beskrivelsen i artikkel 4 bokstav e) og all tid benyttet til kjøring i kommersiell hensikt av et kjøretøy som ikke omfattes av denne forordningens virkeområde, og skal registrere all «tid føre-

¹¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88).

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetpakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

ren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF, i samsvar med artikkel 34 nr. 5 bokstav b) iii) i europaparlaments- og rådsforordning (EØF) nr. 165/2014¹². Denne registreringen skal gjøres enten for hånd på en diagramskive eller utskrift eller ved bruk av funksjonen for manuell registrering i farts-skriveren.

5) I artikkel 7 skal nytt ledd lyde:

«Ved flerbemanning kan en fører ta en pause på 45 minutter i et kjøretøy som kjøres av en annen fører, forutsatt at føreren som tar pause, ikke har til oppgave å bistå føreren som kjører kjøretøyet.».

6) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 6 skal lyde:

«6. I løpet av to sammenhengende uker skal en fører ta minst

a) to normale ukehviler eller

b) én normal ukehvil og én redusert ukehvil på minst 24 timer.

En ukehvil skal begynne senest etter seks 24-timersperioder, regnet fra slutten av forrige ukehvil.

Som unntak fra første ledd kan en fører som utfører internasjonal godstransport, ta to sammenhengende reduserte ukehviler utenfor etableringsmedlemsstaten, forutsatt at føreren i fire sammenhengende uker tar minst fire ukehviler, hvorav minst to skal være normale ukehviler.

I dette leddet anses en fører å utføre internasjonal transport når føreren begynner de to sammenhengende reduserte ukehvilene utenfor medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, og utenfor landet der føreren er bosatt.».

b) Nytt nummer 6b skal lyde:

«6b. Enhver reduksjon av ukehvil skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode som tas samlet innen utløpet av den tredje uken som følger etter den aktuelle uken.

Dersom det er tatt to sammenhengende reduserte ukehviler i samsvar med nr. 6 tredje ledd, skal det før den neste ukehvilen tas en hviletid som kompensasjon for de to reduserte ukehvilene.».

c) Nr. 8 skal lyde:

«8. Normale ukehviler og enhver ukehvil på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon for tidligere reduserte ukehviler, skal ikke tas i et kjøretøy. De skal tas i egnet kjønnstilpasset innkvartering med tilfredsstillende sovefasiliteter og sanitære fasiliteter.

Alle kostnader i forbindelse med innkvartering utenfor kjøretøyet skal dekkes av arbeidsgiveren.».

d) Nytt nummer 8a skal lyde:

«8a. Transportforetaket skal organisere førernes arbeid på en slik måte at de innenfor hver periode på fire sammenhengende uker kan returnere til arbeidsgiverens driftssenter der de vanligvis er stasjonert og deres normale ukehvil vanligvis begynner, i medlemsstaten der arbeidsgiveren er etablert, eller kan returnere til sitt bosted for å ta minst én normal ukehvil eller en ukehvil på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon for redusert ukehvil.

Når føreren har tatt to sammenhengende reduserte ukehviler i samsvar med nr. 6, skal imidlertid transportforetaket organisere førerens arbeid på en slik måte at vedkommende kan returnere før starten på den normale ukehvilen på mer enn 45 timer som tas som kompensasjon.

Foretaket skal dokumentere hvordan det oppfyller denne forpliktelsen, og oppbevare dokumentasjonen i sine lokaler, slik at den kan legges fram dersom kontrollmyndighetene ber om det.».

e) Nytt nummer 10 skal lyde:

«10. Innen 21. august 2022 skal Kommisjonen vurdere og rapportere til Parlamentet og Rådet om det kan vedtas mer hensiktsmessige regler for førere som utfører persontransport utenfor rute som definert i artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009.».

¹² Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).».

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

7) Ny artikkel 8a skal lyde:

«Artikkel 8a

1. Kommisjonen skal sørge for at informasjon om trygge og sikre parkeringsområder er lett tilgjengelig for førere som utfører gods- og persontransport på vei. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over alle sertifiserte parkeringsområder, slik at førerne får tilfredsstillende informasjon om
 - tiltak for å oppdage og hindre innbrudd,
 - belysning og synlighet,
 - kontaktpunkter og prosedyrer i nødsituasjoner,
 - kjønnstilpassede sanitære fasiliteter,
 - muligheter for å kjøpe mat og drikke,
 - kommunikasjonsforbindelser,
 - strømforsyning.

Listen over slike parkeringsområder skal gjøres tilgjengelig på et felles, offisielt nettsted som oppdateres regelmessig.

2. Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23a for å fastsette standarder som gir mer detaljert informasjon om service- og sikkerhetsnivået for områdene nevnt i nr. 1, og om prosedyrene for sertifisering av parkeringsområder.
3. Alle sertifiserte parkeringsområder kan angi at de er sertifisert i samsvar med Unionens standarder og prosedyrer.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 bokstav c) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013¹³ skal medlemsstatene oppmuntre til etablering av parkeringsplasser for yrkestrafikanter.

4. Innen 31. desember 2024 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om tilgangen til egnede hvilefasiliteter for førere og til sikrede parkeringsanlegg, samt om utviklingen av trygge og sikre parkeringsområder som er sertifisert i samsvar med de delegerte rettsaktene nevnt i nr. 2. Rapporten kan inneholde en liste over tiltak for å øke antallet av og kvaliteten på trygge og sikre parkeringsområder.

8) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Dersom en fører som reiser sammen med et kjøretøy som transporteres med

ferge eller tog, tar en normal døgnhvile eller redusert ukehvile, kan denne hvilen, som unntak fra artikkel 8, avbrytes inntil to ganger av andre aktiviteter som til sammen varer høyst én time. Under denne normale døgnhvilen eller reduserte ukehvilen skal føreren ha tilgang til en sovekupe, køye eller liggeplass.

Med hensyn til normal ukehvile skal dette unntaket bare gjelde for reiser med ferge eller tog der

- a) reisen er planlagt å vare minst 8 timer, og
- b) føreren har tilgang til en sovekupe på ferger eller toget.».

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Tiden som går med til å reise til et sted for å overta et kjøretøy som omfattes av denne forordningens virkeområde, eller til å returnere fra dette stedet, når kjøretøyet verken befinner seg på førerens hjemsted eller på arbeidsgiverens driftssteder der føreren vanligvis er stasjonert, skal ikke regnes som hvile eller pause, unntatt når føreren oppholder seg på en ferge eller i et tog og har tilgang til en sovekupe, køye eller liggeplass.».

9) Ny artikkel 9a skal lyde:

«Artikkel 9a

Innen 31. desember 2025 skal Kommisjonen framlegge en evalueringsrapport for Europaparlamentet og Rådet om bruken av selvkjøringssystemer i medlemsstatene. Rapporten skal legge særlig vekt på disse systemenes potensielle betydning for reglene om kjøre- og hviletid. Med rapporten skal det eventuelt følge et forslag til regelverk om endring av denne forordningen.».

10) I artikkel 10 skal nr. 1 lyde:

«1. Et transportforetaks avlønning av egne ansatte førere eller av førere som er stilt til dets rådighet, skal ikke være knyttet til kjørt distanse, leveringshastigheten og/eller mengden gods som transporteres, selv ikke i form av bonus eller lønnstillegg, dersom denne betalingen er av en slik art at den setter trafikksikkerheten i fare og/eller oppmuntrer til overtredelse av denne forordningen.».

11) I artikkel 12 skal nye ledd lyde:

«Under ekstraordinære omstendigheter kan føreren også avvike fra artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 8 nr. 2 ved å forlenge den daglige og

¹³ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).».

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

ukentlige kjøretiden med inntil én time for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta ukehvil, forutsatt at dette ikke går ut over trafikksikkerheten.

På samme vilkår kan føreren forlenge den daglige og ukentlige kjøretiden med inntil to timer for å kunne nå fram til arbeidsgiverens driftssenter eller førerens bosted for å ta normal ukehvil, forutsatt at det ble tatt en uavbrutt pause på 30 minutter umiddelbart før den ekstra kjøringen.

Føreren skal senest ved ankomst til bestemmelsesstedet eller det egnede stoppestedet angi årsaken til avviket ved å notere dette på fartsskriverens diagramskive, på en utskrift fra fartsskriveren eller på tjenestelisten.

Enhver forlengelse skal kompenseres med en tilsvarende hvileperiode som tas sammen med annen hviletid innen utløpet av den tredje uken som følger etter den aktuelle uken.».

12) I artikkel 13 nr. 1 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav e) skal lyde:

«e) kjøretøyer som brukes utelukkende på øyer eller i områder isolert fra resten av det nasjonale territoriet som har et areal som ikke overstiger 2?300 km², som ikke er forbundet med resten av det nasjonale territoriet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkjøretøyer, og som ikke grenser til en annen medlemsstat,».

b) Ny bokstav q) og r) skal lyde:

«q) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer som transporterer byggmaskiner for et byggforetak, innenfor en radius på 100 km fra stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av kjøretøyene ikke er førerens hovedaktivitet,

r) kjøretøyer som brukes til levering av ferdigblandet betong.».

13) I artikkel 14 skal nr. 2 lyde:

«2. I hastetilfeller kan medlemsstatene under ekstraordinære omstendigheter gi et midlertidig unntak for et tidsrom på høyst 30 dager, som skal være behørig begrunnet og umiddelbart meldes til Kommisjonen. Kommisjonen skal umiddelbart offentliggjøre denne informasjonen på et offentlig nettsted.».

14) Artikkel 15 skal lyde:

«Artikkel 15

Medlemsstatene skal påse at førere av kjøretøyer som nevnt i artikkel 3 bokstav a) er underlagt nasjonale regler som gir tilstrekkelig

vern med hensyn til tillatte kjøretider og obligatoriske pauser og hviletider. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de relevante nasjonale reglene som gjelder for slike førere.».

15) I artikkel 16 nr. 3 skal bokstav a) lyde:

«a) inneholde alle opplysninger spesifisert i nr. 2 for et tidsrom som minst omfatter kontrolldagen og de foregående 56 dagene; opplysningene skal oppdateres regelmessig og minst én gang i måneden,».

16) I artikkel 19 skal nr. 1 lyde:

«1. Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner som skal anvendes ved overtredelser av denne forordningen og forordning (EU) nr. 165/2014, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være effektive og stå i forhold til overtredelsene, som angitt i vedlegg III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF¹⁴, samt avskrekkende og ikke-diskriminerende. Ingen overtredelse av denne forordningen og av forordning (EØF) nr. 165/2014 skal være gjensstand for mer enn én sanksjon eller rettsfølgning. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen melding om disse reglene og tiltakene sammen med metoden og kriteriene som er valgt på nasjonalt plan for å vurdere forholdsmessigheten av dem. Medlemsstatene skal umiddelbart melde fra om senere endringer som berører dem. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om disse reglene og tiltakene og om eventuelle endringer av dem. Kommisjonen skal sørge for at denne informasjonen offentliggjøres på alle Unionens offisielle språk på et eget offentlig nettsted som inneholder detaljerte opplysninger om hvilke sanksjoner som gjelder i medlemsstatene.

17) I artikkel 22 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Medlemsstatene skal samarbeide nært og uten unødig opphold bistå hverandre for å lette en enhetlig anvendelse og effektiv håndheving av denne forordningen, i samsvar med kravene i artikkel 8 i direktiv 2006/22/EF.».

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser på det sosiale området innen veitransport, og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).».

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- b) I nr. 2 skal ny bokstav c) lyde:
- «c) andre særlige opplysninger, inkludert foretakets risikoklassifisering, som kan få følger for overholdelsen av denne forordningen.».
- c) Nytt nummer 3a og 3b skal lyde:
- «3a. Ved utveksling av informasjon innenfor rammen av denne forordningen skal medlemsstatene benytte de organene for kontakt innenfor Fellesskapet som er utpekt i henhold til artikkel 7 i direktiv 2006/22/EF.
- 3b. Gjensidig forvaltningssamarbeid og administrativ bistand skal ytes vederlagsfritt.».
- 18) Ny artikkel 23a skal lyde:
- «*Artikkel 23a*
1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i denne artikkelen.
 2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 8a skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 20. august 2020.
- Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 8a kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*, eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
 4. Før Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den rådføre seg med sakkyndige utpekt av hver medlemsstat i samsvar med prinsippene fastsatt i den tverrinstitusjonelle avtalen av 13. april 2016 om bedre regelverksutforming¹⁵.
 5. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
6. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 8a skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Denne fristen skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.
- 19) I artikkel 24 skal nr. 2 lyde:
- «2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011¹⁶ anvendelse.
 - 2a. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
- 20) I artikkel 25 skal nr. 2 lyde:
- «2. I tilfellene nevnt i nr. 1 bokstav b) skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter felles framgangsmåter.
- Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 24 nr. 2a.».

Artikkel 2

I forordning (EU) nr. 165/2014 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 nr. 1 skal første ledd lyde:
 - «1. Ved denne forordningen fastsettes forpliktelser og krav knyttet til konstruksjon, installering, bruk, prøving og kontroll av fartsskrivere som brukes i veitransport for å kontrollere overholdelsen av forordning (EF) nr. 561/2006, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009¹⁷, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009¹⁸, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009¹⁹, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF²⁰,

¹⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).».

¹⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 av 21. oktober 2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei, og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

¹⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for tilgang til den internasjonale marknaden for godstransport på veg (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

¹⁵ EUT L 123 av 12.5.2016, s. 1.».

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

rådsdirektiv 92/6/EØF²¹ og rådsdirektiv 92/106/EØF²² og, når det gjelder utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF²³, europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU²⁴ og europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057²⁵.

- 2) I artikkel 3 skal nr. 4 erstattes med følgende:
- «4. Senest tre år fra utgangen av året for ikrafttredelse av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd skal følgende grupper av kjøretøyer som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart farts-skriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen:
- Kjøretøyer utstyrt med en analog farts-skriver.
 - Kjøretøyer utstyrt med en digital farts-skriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende til 30 september 2011.
 - Kjøretøyer utstyrt med en digital farts-skriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2011.

d) Kjøretøyer utstyrt med en digital farts-skriver som er i samsvar med de spesifikasjonene i vedlegg 1B til forordning (EØF) nr. 3821/85 som var gjeldende fra 1. oktober 2012.

4a. Senest fire år fra utgangen av året for ikrafttredelse av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre skal kjøretøyer utstyrt med en smart fartsskriver som er i samsvar med vedlegg IC til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799²⁶, og som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en smart fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen.

- 3) I artikkel 4 nr. 2 skal følgende strekpunkt tilføyes etter det fjerde strekpunktet:
- «– ha nok minnekapasitet til å kunne lagre alle data som kreves etter denne forordningen.».
- 4) Artikkel 7 skal lyde:

«Artikkel 7

Vern av personopplysninger

- Medlemsstatene skal sørge for at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med denne forordningen foretas utelukkende for det formålet å kontrollere overholdelse av denne forordningen og forordning (EF) nr. 561/2006, (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009, direktiv 2002/15/EF, 92/6/EØF og 92/106/EØF og, når det gjelder utsending av arbeidstakere innenfor veitransport, direktiv 96/71/EF, 2014/67/EU og (EU) 2020/1057.
- Medlemsstatene skal særlig sørge for at personopplysninger beskyttes mot annen bruk enn bruk som utelukkende er knyttet til unionsrettsaktene nevnt i nr. 1, med hensyn til
 - bruk av et globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS) til registrering av stedsbestemmellesdata som nevnt i artikkel 8,
 - bruk av fjernkommunikasjon til kontrollformål som nevnt i artikkel 9, bruk av fartsskrivere med et grensesnitt som nevnt i artikkel 10, elektronisk utveks-

¹⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 88).

²⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport (EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35).

²¹ Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).

²² Rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater (EFT L 368 av 17.12.1992, s. 38).

²³ Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting (EFT L 18 av 21.1.1997, s. 1).

²⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/67/EU av 15. mai 2014 om håndheving av direktiv 96/71/EF om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting, og om endring av forordning (EU) nr. 1024/2012 om forvaltnings-samarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked («IMI-forordningen») (EUT L 159 av 28.5.2014, s. 11).

²⁵ Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2020/1057 av 15. juli 2020 om fastsettelse av særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om utsending av arbeidstakere i veitransportsektoren, og om endring av direktiv 2006/22/EF med hensyn til håndhevingskrav og av forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 av 31.7.2020, s. 49).».

²⁶ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/799 av 18. mars 2016 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 med hensyn til fastsettelse av krav til konstruksjon, prøving, installasjon, drift og reparasjon av fartsskrivere og deres komponenter (EUT L 139 av 26.5.2016, s. 1).».

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

- ling av opplysninger om sjåførkort som nevnt i artikkel 31, og særlig utveksling over landegrensene av slike data med tredjeland, og
- c) transportforetakenes oppbevaring av opplysninger som nevnt i artikkel 33.
3. Digitale fartsskrivere skal være utformet slik at personvernet er sikret. Bare data som er nødvendige for formålene nevnt i nr. 1, skal behandles.
4. Kjøretøyeiere, transportforetak og eventuelle andre berørte enheter skal, dersom det er relevant, overholde de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.».
- 5) I artikkel 8 skal nr. 1 lyde:
- «1. For å gjøre det lettere å kontrollere overholdelse av det relevante regelverket skal kjøretøyets posisjon registreres automatisk på følgende punkter, eller på det punktet med satellittsignal som er nærmest disse stedene:
- Stedet der den daglige arbeidstiden begynner.
 - Hver gang kjøretøyet passerer en medlemsstats grense.
 - Hver gang kjøretøyet utfører lasting eller lossing.
 - Hver tredje time av den sammenlagte kjøretiden.
 - Stedet der den daglige arbeidstiden slutter.
- For å lette kontrollmyndighetenes kontroll av overholdelse skal den smarte fartsskriveren også registrere om kjøretøyet har vært brukt til gods- eller persontransport, som fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006.
- For disse formålene skal kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 første ledd, være utstyrt med en fartsskriver som er tilknyttet en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem.
- Registreringen av grensepasseringer og ytterligere aktiviteter omhandlet i første ledd andre og tredje strekpunkt og i andre ledd skal imidlertid gjelde for kjøretøyer som ble registrert for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd, uten at dette berører forpliktelsen til ettermontering i visse kjøretøyer i samsvar med artikkel 3 nr. 4.».
- 6) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:
- a) Nr. 2 skal lyde:
- «2. Tre år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd skal medlemsstatene i passende omfang utstyre kontrollmyndighetene med det utstyret for tidlig fjernpåvisning som er nødvendig for å oppnå datakommunikasjonen nevnt i denne artikkelen, samtidig som det tas hensyn til deres særlige krav til og strategier for håndheving. Fram til det tidspunktet kan medlemsstatene bestemme om de vil utstyre kontrollmyndighetene med slikt utstyr for tidlig fjernpåvisning.».
- b) Nr. 3 skal lyde:
- «3. Kommunikasjonen nevnt i nr. 1 skal opprettes med fartsskriveren bare når kontrollmyndighetenes utstyr ber om det. Den skal sikres, slik at dataintegriteten og registrerings- og kontrollutstyrets ekthet garanteres. Tilgang til dataene som kommuniseres, skal begrenses til kontrollmyndigheter som har myndighet til å kontrollere overtredelser av unionsrettsaktene nevnt i artikkel 7 nr. 1 og av denne forordningen, og til verksteder i den utstrekning det er nødvendig for å kontrollere at fartsskriveren fungerer slik den skal.».
- c) I nr. 4 skal nytt strekpunkt lyde:
- «– Overskridelse av lengste tillatte kjøretid.».
- 7) I artikkel 10 skal nytt ledd lyde:
- «Fartsskrivere i kjøretøyer som registreres for første gang i en medlemsstat mer enn to år etter ikrafttreddelsen av de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 andre ledd, skal utstyres med grensesnittet nevnt i første ledd.».
- 8) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:
- a) Første ledd skal erstattes med følgende:
- For å sikre at smarte fartsskrivere er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordningen, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av artikkel 8, 9 og 10, med unntak av bestemmelser som fastsetter at fartsskriveren skal registrere ytterligere data.
- Innen 21. august 2021 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser om ensartet anvendelse av plikten til å registrere og lagre data om alle kjøretøyets gren-

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

sepasseringer og om aktiviteter nevnt i artikkel 8 nr. 1 første ledd andre og tredje strekpunkt, og i artikkel 8 nr. 1 andre ledd.

Innen 21. februar 2022 skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter om fastsettelse av detaljerte bestemmelser som er nødvendige for ensartet anvendelse av reglene om datakrav og -funksjoner, blant annet artikkel 8, 9 og 10 i denne forordningen, og om installering av fartsskrivere for kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 1 bokstav aa) i forordning (EF) nr. 561/2006.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesproseduren nevnt i artikkel 42 nr. 3.».

- b) I andre ledd skal den innledende teksten lyde:

«De detaljerte bestemmelsene nevnt i første, andre og tredje ledd i denne artikkelen skal».

- 9) I artikkel 22 nr. 5 skal tredje og fjerde ledd lyde:

«Forseglinger som er fjernet eller brutt, skal erstattes av en godkjent installatør eller et godkjent verksted uten unødig opphold og innen sju dager etter at de ble fjernet eller brutt. Er forseglingene fjernet eller brutt for kontrollformål, kan de erstattes uten unødig opphold av en kontrollør som har forseglingsutstyr og et unikt særskilt merke.

Når en kontrollør fjerner en forsegling, skal kontrollkortet sitte i fartsskriveren fra forseglingen fjernes til kontrollen er avsluttet, herunder i tilfeller der det settes på en ny forsegling. Kontrolløren skal utstede en skriftlig erklæring som minst inneholder følgende informasjon:

- Kjøretøyets understellsnummer.
- Kontrollørens navn.
- Kontrollmyndighet og medlemsstat.
- Kontrollkortets nummer.
- Nummeret på forseglingen som er fjernet.
- Dato og klokkeslett da forseglingen ble fjernet.
- Den nye forseglingsnummer dersom kontrolløren har satt på en ny forsegling.

Før forseglingene erstattes, skal et godkjent verksted kontrollere og kalibrere fartsskriveren, unntatt når en forsegling er fjernet eller brutt for kontrollformål og erstattet av en kontrollør.».

- 10) I artikkel 26 skal nytt nummer 7a lyde:

«7a. Vedkommende myndighet i den utstedende medlemsstaten kan kreve at en fører erstatter sjåførkortet med et nytt, dersom

det er nødvendig for å oppfylle de relevante tekniske spesifikasjonene.».


- 11) I artikkel 34 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 1 skal lyde:


«1. Førerne skal bruke diagramskiver eller sjåførkort hver dag de kjører, fra det tidspunktet de overtar kjøretøyet. Diagramskiven eller sjåførkortet skal ikke tas ut før den daglige arbeidstiden er over, med mindre det er tillatt å ta det ut på et annet tidspunkt, eller det er nødvendig for å kunne legge inn landets nasjonalitetsmerke etter å ha passert en grense. Ingen diagramskiver eller sjåførkort kan brukes i lengre tid enn de er beregnet på.».

- b) I nr. 5 bokstav b) gjøres følgende endringer:

- i) Punkt iv) skal lyde:

«iv) under tegnet  pauser, hvile, ferie eller sykefravær.».

- ii) Nytt punkt v) skal lyde:

«v) under tegnet for «ferge/tog»: I tillegg til tegnet : hviletiden om bord på en ferge eller et tog i henhold til artikkel 9 i forordning (EF) nr. 561/2006.».

- c) I nr. 6 skal ny bokstav f) lyde:

«f) Nasjonalitetsmerket for landet der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet. Føreren skal også legge inn nasjonalitetsmerket for det landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Denne første stoppen skal gjøres på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grense skjer på en ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomsthavnen eller på ankomststasjonen.».

- d) Nr. 7 skal lyde:

«7. Føreren skal i den digitale fartsskriveren legge inn nasjonalitetsmerket for det landet der den daglige arbeidstiden begynte og sluttet.

Fra 2. februar 2022 skal føreren også legge inn nasjonalitetsmerket for det landet føreren kjører inn i etter å ha passert en medlemsstats grense, i begynnelsen av sin første stopp i den medlemsstaten. Denne første stoppen skal gjøres på nærmeste mulige stoppested ved eller etter grensen. Når passeringen av en medlemsstats grense skjer på en

Endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven (mobilitetspakken mv.) og samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 77/2022 og nr. 78/2022 av 18. mars 2022 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EU) 2020/1055 og (EU) 2020/1054

ferge eller et tog, skal føreren legge inn landets nasjonalitetsmerke i ankomst-havnen eller på ankomststasjonen.

Medlemsstatene kan kreve at førere av kjøretøyer som utfører transport på deres territorium, føyer mer detaljerte geografiske spesifikasjoner til nasjonalitetsmerket, forutsatt at medlemsstatene har underrettet Kommisjonen om disse detaljerte geografiske spesifikasjonene innen 1. april 1998.

Det skal ikke være nødvendig for førere å legge inn opplysningene nevnt i første ledd dersom fartsskriveren automatisk registrerer stedsbestemmelsesdata i samsvar med artikkel 8.».

12) I artikkel 36 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 gjøres følgende endringer:

i) Punkt i) skal lyde:

«i) Diagramskivene for inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

ii) Punkt iii) skal lyde:

«iii) alle manuelle registreringer som er gjort og utskrifter som er tatt i løpet av inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

b) I nr. 2 skal punkt ii) lyde:

«ii) alle manuelle registreringer som er gjort og utskrifter som er tatt i løpet av inneværende dag og de foregående 56 dagene.».

Artikkel 3

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Artikkel 1 nr. 15 og artikkel 2 nr. 12 får imidlertid anvendelse fra 31. desember 2024.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 15. juli 2020.

For Europaparlamentet

D.M. SASSOLI

President

For Rådet

J. KLOECKNER

Formann

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

www.publikasjoner.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 04/2022

