



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven– gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv.

Trafikant og kjøretøy  
Fag Utekontroll  
9. juli 2021  
Vår ref.: 21/143846

## Innholdsfortegnelse

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Hovedinnhold i høringsforslaget.....   | 4  |
| 2     | Bakgrunn .....   | 5  |
| 2.1   | EUs Mobilitetspakke .....  | 5  |
| 2.2   | Mobilitetspakken – felles europeiske regler .....  | 5  |
| 2.3   | Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054 .....                                 | 6  |
| 2.3.1 | Endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid .....                             | 6  |
| 2.3.2 | Endringer i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver .....                                   | 8  |
| 2.4   | Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055 .....                                 | 10 |
| 2.4.1 | Endringer i forordning 1071/2009 .....   | 10 |
| 2.4.2 | Endringer i forordning 1072/2009 .....   | 11 |
| 2.5   | Direktiv (EU) 2020/1057.....   | 12 |
| 2.5.1 | Endringer i direktiv 96/71/EF om utsending av sjåfører .....                                 | 13 |
| 2.5.2 | Endringer i direktiv 2006/22/EF Håndhevingsdirektivet .....                                  | 13 |
| 3     | Forslag til endringer i vegtrafikkloven .....  | 14 |
| 3.1   | Beskrivelse av rettsområdet .....  | 14 |
| 3.1.1 | Kjøre- og hviletid .....   | 14 |
| 3.1.2 | Fartsskriver.....  | 15 |
| 3.1.3 | Øvrige bestemmelser av betydning for kontroll av kjøre- og hviletid og fartsskriver mv. .... | 16 |
| 3.2   | Endringer som følge av mobilitetspakken .....  | 20 |
| 3.2.1 | Nye formål for fartsskriverforordningen .....  | 20 |
| 3.2.2 | Alminnelige plikter .....  | 22 |
| 3.2.3 | Kontrollhjemmel.....   | 23 |
| 3.3   | Øvrige endringer .....   | 24 |
| 3.3.1 | Forbud mot manipulasjon.....   | 24 |
| 3.3.2 | Bruksforbud ved manglende montering av fartsskriver og ved manipulert fartsskriver.....      | 27 |
| 4     | Forslag til endringer i yrkestransportlova .....   | 30 |
| 4.1   | Beskrivelse av rettsområdet .....  | 30 |
| 4.1.1 | Adgang til yrket.....  | 30 |
| 4.1.2 | European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) .....                                | 31 |
| 4.1.3 | Adgang til markedet.....   | 32 |
| 4.2   | Endringer som følge av mobilitetspakken .....  | 33 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.2.1 | Yrkestransportloven § 29 a, nasjonalt elektronisk register .....                      | 33 |
| 4.2.2 | Yrkestransportloven § 38 – Kontroll .....   | 35 |
| 4.3   | Øvrige endringer .....  | 37 |
| 4.3.1 | Yrkestransportloven § 38 – Kontroll .....   | 37 |
| 4.3.2 | Forslag til ny § 39 a om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven ..... | 40 |
| 5     | Økonomiske og administrative konsekvenser .....                                       | 45 |
| 5.1   | Private aktører .....   | 45 |
| 5.1.1 | Transportører og sjåførere .....  | 45 |
| 5.1.2 | Systemleverandører og produsenter .....   | 46 |
| 5.2   | Offentlige aktører .....  | 46 |
| 5.2.1 | Statens vegvesen .....  | 46 |
| 6     | Høringsfrist .....  | 48 |

Høringsnotat – Forslag til endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven – gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1054 om endringer i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver og Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055 om endringer i reglene for yrkes- og markedsadgang i vegtransport mv.

## 1 Hovedinnhold i høringsforslaget

Formålet med dette høringsforslaget er å gjøre nødvendige nasjonale tilpasninger i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova), for å gjennomføre nye felleseuropeiske regler på vegtransportområdet om kjøre- og hviletid, fartsskriver og yrkes- og markedsadgang i vegtransport. I tilknytning til dette foreslås det også enkelte andre endringer i gjeldende regelverk.

Gjennomføring i norsk rett av rettsaktene i EUs Mobilitetspakke krever endringer i vegtrafikkloven. For det første må § 13 fjerde ledd endres for å hjemle nye kontrollformål. Videre må § 21 annet ledd endres for å sikre hjemmel for sjåførens plikt til å registrere av nye opplysninger i fartsskriveren.

I yrkestransportloven kreves det endringer i § 29 a om elektronisk register og i § 38 om kontroll samt en ny bestemmelse § 39a om behandling av personopplysninger.

I tillegg vurderes det som nødvendig å presisere enkelte andre bestemmelser i vegtrafikkloven for å sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag og effektive kontrollmuligheter. Det fremlegges derfor forslag om endringer for klart å forankre forbud mot manipulasjon av fartsskriver i vegtrafikkloven § 13a, samt en utvidelse av grunnlaget for bruksforbud etter § 36 første ledd bokstav h for nærmere angitte brudd på reglene om fartsskriver. Vegtrafikkloven § 10 om kontroll presiseres når det gjelder bruk av elektroniske kontrollverktøy for å reflektere generell samfunnsutvikling og for å sikre samsvar med forslag til ny kontrollhjemmel i yrkestransportloven § 38.

Etter EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a skal forordninger som sådan gjøres til en del av den interne rettsordenen. Departementet mener at forordningene bør innlemmes i norsk rett i form av forskrift.

Forslag til endringer i relevante forskrifter vil komme på egen høring som er planlagt i løpet av høsten 2021. Endringene som følge av mobilitetspakken vil blant annet omfatte reglene for kabotasje og nødvendige endringer og presiseringer i forskrift om kjøre- og hviletid. I tillegg vil det også vurderes behov for å presisere og tydeliggjøre at både transportforetak og fører er ment å være rette ansvarssubjekt i bestemmelser gitt i medhold av forskrift om kjøre- og hviletid.

I det følgende vil det bli gitt en kort generell beskrivelse av hovedtrekkene i EUs Mobilitetspakke del 1, deretter en gjennomgang av gjeldende rett og behovet for tilpasninger av nasjonalt regelverk. Behovet for øvrige endringer i regelverket beskrives for seg. Avslutningsvis gjøres en gjennomgang av økonomiske og administrative konsekvenser.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 EUs Mobilitetspakke

EU-kommisjonen la 31. mai 2017 frem forslag til endringer i en rekke felleseuropeiske rettsakter på vegtransportområdet, som første del av den såkalte Mobilitetspakken. Uttalte formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Uttalte formål med endringene i reglene 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 sammen med Østerrike, Danmark, Frankrike, Hellas, Tyskland, Italia, Luxemburg, Sveits og Sverige samarbeidet om en felles tilnærming til regelforslagene i forumet «Road Alliance». Alliansen har blant annet jobbet for å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafiksikkerhet, like konkurransevilkår og arbeidsvilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på vei.

Etter en omfattende behandling i Rådet og Europaparlamentet ble forordningene (EU) 2020/1054 om endringer i forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver, og forordning (EU) 2020/1055 om endringer i forordning (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet og forordning (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport, formelt vedtatt i EU 15. juli 2020. Rettsaktene er ennå ikke innlemmet i EØS-avtalen. Det gjøres i forbindelse med dette høringsnotatet oppmerksom på at nytt direktiv 2020/1057 (EU) som gjør enkelte endringer i reglene om utsendte sjåførere, jf. direktiv 96/71/EF og håndheving av dette, jf. direktiv 2014/67/EU, samt endringer i direktiv 2006/22 om håndheving av kjøre- og hviletid, ble vedtatt samtidig. Gjennomføringen av direktiv 2020/1057 vil bli fulgt opp i egen prosess, men har til dels nær sammenheng med endringene i kjøre- og hviletid, markedsadgang mv. I den grad det er nødvendig for å vise sammenhengen i de nye reglene, vil også direktiv 2020/1057 bli omtalt her, men høringsforslaget omfatter ikke det nevnte direktivet.

Stortinget har i vedtak 210 (2020–2021) bedt regjeringen forberede og fremme forslag om begrenning av utenlandsk lastebiltransport i Norge, i tråd med vedtak fra behandlingen av EUs mobilitetspakke. Dette høringsnotatet følger opp denne anmodningen.

### 2.2 Mobilitetspakken – felles europeiske regler

Mobilitetspakken er en del av det omfattende felleseuropeiske regelverket på transportområdet. De nye forordningene i Mobilitetspakken trer inn automatisk som en del av hvert EU-lands nasjonale regelverk. Forordninger er såkalt umiddelbart anvendelige og gjelder som overnasjonale lover i kraft av å være vedtatt av kompetent EU-organ, art 288 i Traktat om den europeiske unions virkemåte.

Alle EØS-stater skal være en del av det samme indre marked, med like konkurransevilkår. Dette stiller strenge krav til nøyaktig og fullstendig gjennomføring av reglene.

I og med at det i EU verken kreves nasjonal implementering, eller i de fleste tilfeller heller ikke er gjennomført noen ytterligere nasjonal regulering på området, vil man kunne legge til grunn at forordningen i sin helhet praktiseres etter gjeldende bestemmelser, samt at man tilstreber å fortolke og praktisere regelverket på en ensartet måte i hele EU. Medlemsstatene må likevel vedta nødvendige sanksjonsregler.

EØS-avtalen innebærer ingen overføring av lovgivningsmyndighet og forordninger er derfor ikke er umiddelbart anvendelige i Norge, men krever gjennomføring i nasjonal rett.

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

Reglene om kjøre- og hviletid for sjåfører og fartsskriver til kontroll av dette, er viktige verktøy for å ivareta trafikksikkerhet, sjåførenes arbeidsvilkår og ivareta like konkurransevilkår i vegtransportsektoren. Viktige formål med den nye rettsakten er å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving gjennom å klargjøre reglene og utvide bruken av fartsskrivere. Regelverket er av relativt teknisk art. Forordning 2020/1054 utvider formålet med fartsskriverordningen til foruten kontroll av kjøre- og hviletidsreglene mv, også å omfatte reglene om yrkes- og markedsadgang; herunder kabotasje, kombinerte transporter, arbeidstid for sjåfører og utstasjonering av sjåfører. Det gis bl.a. bestemmelser om at fartsskriveren skal ha nye funksjonaliteter, som posisjonstjenester og registrering av grensepasseringer. Dette skal muliggjøre mer effektiv kontroll av det berørte vegtransportregelverket, eksempelvis kabotasje. Forordningen gjør endringer i forordning (EF) 561/2006 og forordning (EU) 165/2014. Endringene må ses i sammenheng med endringene i forordningene (EU) 1071/2009 og 1072/2009 og direktiv 2006/22.

Forordningen trådte i kraft i EU 20. august 2020.

Forordning 2020/1054 innebærer at det må gjøres en rekke forskriftsendringer utover behovet for lovendringer. I det følgende gjennomgås hovedtrekkene i endringene i forordningene.

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

#### *2.3.1.1 Utvidet virkeområde- inkludering av varebiler*

Forordningen utvider virkeområdet for kjøre- og hviletidsreglene og krav til fartsskriver til også å gjelde kjøretøy med tillatt totalvekt over 2 500 kg som driver med internasjonal godstransport eller kabotasje, jf. art. 2. Dette innebærer at varebiler mellom 2 500 og 3 500 kg vil bli omfattet av reglene. Det legges til grunn at endringen vil bidra til å ivareta trafikksikkerheten og å utjevne konkurranseforhold, da slike varebiler i økende grad synes å bli benyttet i kommersiell transport, i konkurranse med tungtransport. Endringen trer i kraft 1. juli 2026. Det er forutsatt at lettere kjøretøy mellom 2 500 og 3 500 kg vil få en tilpasset fartsskriver, se 165/2014 artikkel 11, jf. også forordning 2016/799.

### *2.3.1.2 Unntak*

Forordning 2020/1054 utvider også enkelte unntaksbestemmelser i gjeldende forordning, bl.a. i art 1 nr. 2 bokstav a. Det såkalte «håndverkerunntaket» i forordning 561/2006 art. 3 pkt. aa utvides til også å gjelde levering av gods som er produsert på håndverksmessig måte der transporten i seg selv ikke er betalt for og hvor kjøringen foregår innenfor en radius av 100 km. Videre blir muligheten til å gjøre unntak nasjonalt i 561/2006 art. 13 utvidet i 2020/1054 art 1 nr. 12 bokstav a, slik at det kan gjøres unntak i isolerte regioner fra resten av territoriet som ikke grenser til andre medlemsland. Videre gis det mulighet for å gjøre nasjonale unntak for kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner for et byggefirma og for sementbiler, jf. 2020/1054 art 1 nr. 12 bokstav b.

### *2.3.1.3 Endringer i reglene for ukehvil*

Etter gjeldende regelverk skal sjåføren ha en hvil på minst 45 sammenhengende timer etter 6 døgn. I løpet av 3 uker kan sjåføren på nærmere angitte vilkår ta en redusert døgnhvile på 24 timer.

Forordningen slår fast i 2020/1054 art 1 nr. 6 at sjåfører i internasjonal transport kan ha to reduserte ukehvil etter hverandre. En sjåfør som har hatt to slike reduserte ukehvil må ta igjen for hviletiden/kompensere for dette umiddelbart før de tar sin tredje ukehvil, som må være normal, jf. endring i 561/2006 art. 8.

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

Forordningen fastsetter også en ny forpliktelse for transportforetak i art. 8 ved at de skal organisere arbeidet slik at sjåføren kan få tilbringe minst en normal ukehvil hjemme i løpet av en fireukersperiode, jf. 2020/1054 art 1 nr. 6 bokstav d. Oppfyllelse av denne plikten må kunne dokumenteres overfor kontrollmyndighetene. Formålet er her sammenfallende med forbudet mot normal ukehvil i kjøretøyet i 561/2006 art 8 nr. 8.

Selv om normal ukehvil og lengre hvil ikke kan tas i bilen, men på egnet innkvarteringssted, kan døgnhvile og redusert ukehvil fortsatt tas i kjøretøyet. For å sikre enkel tilgang på opplysninger om sikre parkeringsområder med passende sikkerhetsnivå og fasiliteter skal Kommisjonen opprette en oversikt over sikre parkeringsplasser som er tilgjengelige for yrkessjåfører, jf. ny art. 8a i forordning 561/2006 som tilføyd ved forordning 2020/1054 art 1 nr. 7.

### *2.3.1.4 Større adgang til å fravike tillatt kjøretid*

Forordning 561/2006 art 9 endres gjennom 2020/1054 art 1 nr. 8 slik at ukehvil kan avbrytes av fergetransport. Dette er en utvidelse fra gjeldende forordning som kun gir adgang til å avbryte normal døgnhvile.

Videre utvider forordning 2020/1054 i art 1 nr. 11 adgangen til å fravike regler i akutte tilfeller, jf. endringer i 561/2006 art. 12. Her fastslås det at fører kan avvike fra tillatt daglig og ukentlig kjøretid og fristen for å gjennomføre døgnhvile med en time for å komme til arbeidsgivers driftssenter ("operational center") eller hjem for å ta ukehvile. Forutsetningen er at det foreligger et ekstraordinært tilfelle og at trafikksikkerheten ikke settes i fare. Videre kan fører utvide daglig eller ukentlig kjøretid med inntil to timer forutsatt at føreren tar 30 min pause før han starter på utvidelsen. Formålet må være å få tatt en normal ukehvile. Avviket må dokumenteres på utskrift.

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

### 2.3.2 Endringer i forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver

#### 2.3.2.1 Utvidelse av formålet

Forordning (EU) 2020/1054 art 2 nr. 1 utvider formålet med fartsskriveren i forordning (EU) 165/2014 art 1 fra å bare være en kontrollinnretning for overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene mv, til å omfatte reglene om yrkes- og markedsadgang, herunder kabotasje og reglene for kombinerte transport, og utstasjonering av sjåførere. Videre skal endringene bedre kontrollen med arbeidstid for sjåførere. Det vises til at fartsskriveren gjennom endringene får nye funksjonaliteter som muliggjør kontroll av forhold utover kjøre- og hviletid. Posisjonstjenester og krav til registrering av grensepasseringer, lasting og lossing kan bidra til mer kontroll av for eksempel kabotasje. Mer omfattende registreringskrav vil kunne bidra til mer effektiv kontroll av vegtransporten.

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

Forordning 2020/1054 utvider kravene til registreringer i smart fartsskriver, jf. endringene i forordning (EU) 165/2014 artikkel 8, 9 og 10. Den nye smarte fartsskriveren (heretter omtalt som smart versjon 2) skal registrere kjøretøyets posisjon, jf. art. 8. Endringen innebærer to nye krav til registrering av GPS-posisjon, henholdsvis ved grensepassering og ved lasting og lossing.

Alle nye biler registrert fra 15. juni 2019 som benyttes til transport underlagt kjøre- og hviletidsreglene, skal ha montert smart fartsskriver, jf. forordning 165/2014 art 10. Etter forordning 165/2014 skulle alle slike kjøretøy ha slik smart fartsskriver installert innen 2034. Ved forordning 2020/1054 art 2 nr. 7 fremskyndes dette kravet i forordning (EU) 165/2014 art 10 nr. 2, slik at nyregistrerte kjøretøy skal ha smart fartsskriver ny versjon 2 som beskrevet i art 11, fra to år etter ikrafttreden av detaljerte krav/kommisjonsdelegerte forordninger. Etter 165/2014 artikkel 11 er Kommisjonen delegert myndighet til å utarbeide spesifikasjoner for smart fartsskriver versjon 2, jf. også forordning 2016/799. Fristen for ferdigstilling av disse spesifikasjonene er innen 12 måneder etter ikrafttredelsen av 2020/1054 (21. august 2021). Frist for de detaljerte bestemmelsene om smart fartsskriver i varebiler er 21. februar 2022, jf. 2020/1054 art 2 nr. 8 bokstav a som endrer 165/2014 art



11. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet deltar i felleseuropeiske fora hvor de nærmere spesifikasjonene blir diskutert. Dette arbeidet pågår.

Forordning 2020/1054 art 1 nr. 2 gjør endringer i 165/2014 art 3. Kjøretøy i internasjonal transport med analog eller digital fartsskriver må ha smart fartsskriver versjon 2 innen 31. desember 2024. Kjøretøy som allerede har installert smart fartsskriver, og som driver internasjonal transport, kan vente til fire år etter ikrafttreden (21. august 2025) med å gå over til smart versjon 2. Smart versjon 2 vil gjelde for varebiler i internasjonal transport fra 1. juli 2026. Merk at kravene gjelder for kjøretøy i internasjonal transport og at nasjonale regler vil bli en del av arbeidet med forskrift om kjøre- og hviletid, jf. 165/2014 artikkel 3 nr. 5.

Endringer i 165/2014 art. 7 spesifiserer krav til databeskyttelse av personlige data som registreres i fartsskriveren, jf. 2020/1054 art 2 nr. 4. Disse skal kun brukes i tråd med formålet med registreringen og stiller krav til medlemsstatenes, kjøretøyeieres, transportforetaks og andre relevante aktørers beskyttelse av data.

Også kravet til når medlemslandene utstyres sine kontrollmyndigheter med utstyr til å fjernavlese informasjon fra fartsskriveren fremskyndes fra 2034 til 2024 (tre år etter ikrafttredelse av nye krav til fartsskriveren.), jf. 2020/1054 art 2 nr. 6 bokstav a, jf. 165/2014 art 9.

Forordning 2020/1054 art 2 nr. 9 gir anvisning på at kontrollmyndigheter kan fjerne forsegling på fartsskriveren og erstatte med nye når kontrollen er gjennomført, jf. 165/2014 art 22. Tidligere var dette noe kun fartsskriververksted kunne gjøre.

### *2.3.2.3 Sjåførens registreringsplikt og kontrollperiode*

Etter forordning 2020/1054 art 2 nr. 11 skal førerne i tillegg til pauser og hviler, registrere sykedager, ferier og hvil i forbindelse med ferge eller tog. Videre skal landsymbol ved arbeidsdagens start og slutt samt ved grensepassering registreres, jf. endringer i 165/2014 art 34. Sistnevnte som et ledd i utvidelsen av formålet der blant kontroll av kabotasje skal muliggjøres. Dette er en skjerpelse av kravet til manuelle registreringer.

Gjennom 2020/1054 art 2 nr. 12 skal kontrollperioden, antallet dager en sjåfør må kunne fremvise registreringer for, utvides fra 28 dager til 56 dager, jf. 165/2014 art. 36. Det legges opp til at de utvidede kravene til registrering, som pålegger sjåførene en administrativ byrde, skal skje automatisk ved bruk av smart fartsskriver versjon 2.

### *2.3.2.4 Kommentar*

I forbindelse med Stortingsbehandling av lovendringer i vegfraktloven og ratifikasjon av tilleggsprotokoll om elektroniske fraktbrev 31.03.2020 vedtok Stortinget anmodningsvedtak nr. 435 (2019–2020): "Det henstilles til regjeringen å utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge." 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.

At fartsskriveren skal benyttes til nye formål, medfører at vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd må endres for å reflektere dette. Videre gir nye krav til registrering av grensepasseringer behov for endring i § 21 annet ledd. Eksisterende forskriftshjemmel må også endres for å reflektere nye krav til registrering i fartsskriveren for nye formål.

## 2.4 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 2020/1055

Forordning 2020/1055 gjennomfører endringer av forordningene (EF) 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet, (EF) 1072/2009 om adgang til det internasjonale markedet for godstransport for å tilpasse dem til utviklingen i vegtransportsektoren. Forordning 2020/1055 gjennomfører også endringer i (EU) 1024/2012 om forvaltningssamarbeid gjennom informasjonssystemet for det indre marked og om oppheving av kommisjonsvedtak 2008/49/EF ('IMI-forordningen'). EU 1024/2012 omtales ikke nedenfor.

Forordningen trer i kraft i EU 21. februar 2022.

### 2.4.1 Endringer i forordning 1071/2009

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

#### *2.4.1.1 Krav til tildeling av tillatelser (løyve) til å drive ervervsmessig gods- og persontransport*

Mulighetene til å unnta visse typer transportert er justert i art. 1. Endringene her medfører løyveplikt for varebiler (2 500 kg til 3 500 kg) som driver internasjonal transport. Foretak som vil drive denne typen virksomhet må oppfylle kravene til etablering i en medlemsstat (art. 5), god vandel (art. 6), økonomisk evne (art. 7) og faglig kompetanse (art. 8). Det stilles noe lempeligere krav til økonomisk evne for transportører som driver transport med varebiler. Det er her gitt en overgangsperiode på tre måneder fra forordningen trer i kraft.

Dette kravet kan ses i sammenheng med krav til bruk av fartsskriver for samme gruppe, jf. endringene i forordning 2020/1054 og 2020/1057.

I art. 3 innsnevres medlemsstatenes mulighet til å innføre ytterligere krav til virksomheten.

Krav til etablering styrkes ved at det stilles mer spesifikke krav til virksomheten og dokumentasjon. Transportforetaket må blant annet ha eiendeler og ansatte i medlemsstaten de er etablert i. Kravene skjerpes for å gjøre etableringen av såkalte «postkasse-selskaper» vanskeligere. Dette er selskaper som har hoveddelen av sin aktivitet i andre stater enn der de er etablert. En annen viktig endring er kravet til at foretaket plikter å planlegge sine kjøretøyers aktivitet på en slik måte at kjøretøyene som brukes i internasjonal transport skal returnere til driftssenteret i etableringsstaten senest 8 uker etter at kjøretøyet forlot denne. Denne endringen har det vært stor uenighet om blant medlemslandene og må ses i

sammenheng med foretakene sin plikt til å planlegge kjøring slik at sjåførene kan reise hjem for en normal ukehvil i løpet av en fireukers–periode.

Ved krav til vandel utvides både kretsen av personer som må ha god vandel til også å gjelde daglig leder, samt at listen over hvilke overtredelser som kan føre til tap av god vandel utvides. Der en transportleder har mistet sin vandel kan ikke dette rehabiliteres før det har gått minst ett år.

Som nevnt over lempes kravene til økonomisk evne noe for transport med kjøretøy under 3,5 tonn. Her settes garantisummen til 1 800 euro for det første kjøretøyet, deretter 900 euro per kjøretøy. Det er ingen endringer her for tunge kjøretøy, men for foretak med en blandet bilpark må garanti for første kjøretøy tilsvare 9000 euro og deretter hhv 5000 eller 900 euro per kjøretøy, avhengig av størrelse.

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

For å sikre krav til faglig kompetanse kan medlemsstatene gjennomføre kursing 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 3 500 kg dersom ti års erfaring kan dokumenteres.

#### *2.4.1.2 Kontroll og administrativt samarbeid*

Basert på en risikoklassifisering skal kontrollmyndighetene gjennomføre fysiske foretakskontroller i foretakets lokaler, jf. art. 12.

I de nasjonale elektroniske registrene er det tilføyd en utvidelse av hva som skal legges inn, jf. art.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. art. 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 innen 30 dager svare og gjennomføre undersøkelser når andre medlemsstater ber om informasjon og begrunner forespørselen.

Det stilles krav til bruk av the European registers of Road Transport Undertakings (ERRU) og the International Market Information System (IMI).

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

#### *2.4.2 Endringer i forordning 1072/2009*

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

Tilsvarende endringen i 1071/2009 endres virkeområde til også å gjelde godstransport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjon på 2 500 kg til 3 500 kg. For denne gruppen gis fellesskapstillatelsen en spesiell merknad.

#### *2.4.2.1 Kabotasje*

Ordningen der en utenlandsk transportør kan utføre innenlands transport i en annen stat etter lossing av en internasjonal transport videreføres. Innenfor syv dager kan det kjøres tre kabotasjeoppdrag, men etter dette må kjøretøyet ut av landet i minst fire dager (cooling-off-periode) før det igjen kan kjøres kabotasje i den samme staten. Dokumentasjon på etterlevelse skal fremlegges ved kontroll langs veg.

Medlemsstatene gis videre mulighet for å anvende kabotasjereglene for vegetappen av kombinert transporter.

#### *2.4.2.2 Kontroller*

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 medlemsland, jf. også krav om samordnede kontroller på kjøre- og hviletid, se pkt. 2.5.2.

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

#### *2.4.2.3 Ansvar for oppdragsgiver*

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 medlemsland, jf. også krav om samordnede kontroller på kjøre- og hviletid, se pkt. 2.5.2.

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

## 2.5 Direktiv (EU) 2020/1057

Dette direktivet inngår ikke i høringen, men omtales kort for å vise sammenhengen i de nye reglene. Direktivet gir spesialregler (lex specialis) i forhold til direktiv 96/71/EF (utsendingsdirektivet) og direktiv 2014/67/EU (håndhevingsdirektivet).

Endringene i dette direktivet gjelder spesielle regler for utsending av sjåfører i vegtransportsektoren. Veitransportsektoren er preget av høy mobilitet. Formålet med reglene er å skape en sikker, effektiv og sosialt ansvarlig veitransportsektor gjennom å sikre tilfredsstillende arbeidsvilkår og sosial beskyttelse for sjåfører på den ene siden og passende forretningsvilkår og rettferdig konkurranse for veitransportvirksomhetene på den andre siden.

### 2.5.1 Endringer i direktiv 96/71/EF om utsending av sjåførar

Direktivets regler utgjør en særregulering for veitransportsektoren. Virkeområdet for særreglene er avgrenset til der en virksomhet har:

- Sendt ut sjåføren til et annet medlemsland
- På deres regning
- Under deres instruksjon
- Basert på avtale mellom foretaket og en part som skal motta transporttjenesten i vertslandet
- Forutsatt at det er en arbeidstaker/arbeidsgiverrelasjon mellom foretaket og sjåføren mens utsendingen foregår

I artikkel 1 nr. 3 til 6 angis det spesifikke regler om situasjoner der sjåføren ikke skal anses som utsendt. For eksempel skal ikke sjåførar som driver bilateral gods- eller persontransport, sjåførar i transitt, sjåførar på vegstrekningen av en kombinert transport som i seg selv utgjør en bilateral transport regnes som utstasjonert, mens det i nr. 7 fastslås at sjåførar som utfører kabotasje er utsendt. Utstasjoneringen opphører når sjåføren forlater vertslandet i forbindelse med en internasjonal transport. Medlemsstatene er forpliktet til å sikre at transportvirksomheter fra andre medlemsland og utsendte arbeidstakere får informasjon om gjeldende lønns- og arbeidsvilkår.

Direktivet gir spesifikke og uttømmende regler for hvilke administrative forpliktelser og kontrolltiltak medlemsstatene kan innføre for å sikre etterlevelsen av utsendingsreglene innenfor vegtransport. Bakgrunnen for dette unntaket fra håndhevingsdirektivet er at innføring av ulike krav og tiltak i medlemslandene har skapt både usikkerhet og administrative byrder for transportforetak som driver internasjonal transport og en harmonisering ble ansett som nødvendig for å sikre rett til fri tjenesteyting og rettfærdig konkurranse.

### 2.5.2 Endringer i direktiv 2006/22/EF Håndhevingsdirektivet

En viktig endring her er en utvidelse av virkeområde ved at håndhevingskravene, som i dag gjelder for kjøre- og hviletid og fartsskriver, også skal gjelde for direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåførar. Formålet med denne utvidelsen er å styrke håndhevingen av arbeidstidsreglene. Bakgrunnen for et slikt ønske er at Kommisjonen har avdekket noe ulike håndheving og fortolkning av reglene om arbeidstid, noe som kan ha ført til overarbeid hos sjåførar med de følger det kan ha for sjåførtretthet og trafikksikkerheten.

Kontroll av arbeidstid langs veg skal være begrenset til det som effektivt lar seg kontrollere i for eksempel fartsskriveren. Så lenge kontroll langs veg pågår skal sjåføren kunne kontakte hovedkontoret eller transportleder for å fremskaffe nødvendig dokumentasjon som ikke befinner seg i bilen. Kontroll av arbeidstid skal organiseres på bakgrunn av foretakets risikoprofil. Krav til rapportering på gjennomførte kontroller skal nå også inkludere kontroller etter 2002/15/EF.

Det stilles i art. 5 (1) krav om at medlemsland gjennomfører minst seks samordnede kjøre- og hviletidskontroller langs veg i året. Det skal i tillegg etterstrebtes å samordne foretakskontroller.

Alvorlig overtredelser av direktiv 2002/15/EF skal medføre foretakskontroll hos transportforetaket.

Endringene utløser et behov for koordinering mellom Statens vegvesen og Arbeidstilsynet ved rapportering til ESA via et nasjonalt kontaktpunkt, jf. art 7.

## 3 Forslag til endringer i vegtrafikkloven

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) har ingen særskilt formålparagraf, men har som hovedformål å bidra til trafikk sikker og effektiv avvikling av trafikk på vei. 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.

### 3.1 Beskrivelse av rettsområdet

#### 3.1.1 Kjøre- og hviletid

Kjøre- og hviletidsregelverket er internasjonalt og i utgangspunktet likt i hele EØS-området. Forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport EØS § 1 gjennomfører kjøre- og hviletidsforordningene i norsk rett ved henvisningsmetoden. Forskriften er hjemlet i vegtrafikkloven §§ 13, 14, 19b, 20, 21, 32 og 36.

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

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

Kjøre- og hviletidsforordning 561/2006 gjelder – med visse unntak – for godstransport med lastebil og persontransport med buss og inneholder hovedsakelig regler om hvor lenge en fører maksimalt kan kjøre- og om pauser og hvile. Daglig tillatt kjøretid er 9 timer, denne kan utvides til 10 timer to ganger i uken. Etter 4 timer og 30 minutters kjøring må føreren ta en pause på minst 45 minutter, som kan deles opp i to pauser på henholdsvis minst 15 og minst 30 minutter. Videre skal føreren ha en døgnhvile på normalt 11 timer og en ukehvil på

normalt 45 timer. Disse hvilene kan etter nærmere regler reduseres til hhv. 9 timer og 24 timer. Det er ikke lagt opp til noen ytterligere toleransegrenser i kontrollpraksisen utover de som er angitt i regelverket.

Statens vegvesen og politiet er kontrollmyndighet, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 10. Kontrollen kan finne sted langs veg, jf. § 11 eller i foretak, jf. § 12. Kontrollmyndighetene skal føre statistikk over gjennomførte kontroller og rapportere til ESA annethvert år i tråd med 561/2006 artikkel 17.

### 3.1.2 Fartsskriver

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

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

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

Fartsskriverforordningen tar høyde for analog og digital fartsskriver. Den analoge fartsskriveren, som har vært i bruk siden sekstitallet, og fortsatt benyttes i noen eldre kjøretøyer, går ut på at førerens kjøre- og hviletid registreres på en diagramskive (et rundt papirark) som kontrolleres manuelt. I den digitale fartsskriveren, som ble innført i 2006, skjer registreringen dels i selve fartsskriveren, dels på et sjåførkort. Denne fartsskriveren kan videre måle og lagre opplysninger om kjøretøyets hastighet, tilbakelagt avstand, angi tid og overvåke førerens aktiviteter, samt gi mulighet for manuelle registreringer fra fører. Opplysninger og data skal lagres både i fartsskriver og i det tilhørende sjåførkortet.

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

ble lagt opp til i forordning (EU) 165/2014. Medlemsstatenes kontrollmyndigheter skal ha utstyr til å fjernavlese de nye fartsskriverne innen tre år etter ikrafttredden av spesifikasjonene til smart fartsskriver versjon 2.

Vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd gir hjemmel for krav til montering, bruk, godkjenning og kontroll av fartsskriver i norsk rett. Bestemmelsen er tolket dit hen at den også gir hjemmel for kontroll av arbeidstid etter direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåførere og hastighetsbegrenser etter direktiv 92/6/EØF om hastighetsmåler, jf. forordning (EU) 165/2014.

Bestemmelsen har også blitt forstått slik at kjøring uten pålagt montert fartsskriver, eller med feil versjon fartsskriver montert i kjøretøyet, jf. vtrl. § 31 er noe som medfører anmeldelse fra Statens vegvesen.

Sjåførens plikter til å registrere opplysninger om blant annet kjøre- og hviletid og arbeidstid fremkommer av vegtrafikkloven § 21. Her fastsettes også kontrollmyndighetenes tilgang til de registrerte opplysningene gjennom tilgang til virksomheter (for foretaks kontroll), kjøretøy og kontrollapparater.

### 3.1.3 Øvrige bestemmelser av betydning for kontroll av kjøre- og hviletid og fartsskriver mv.

Vegtrafikkloven §§ 10 og 19 er kontrollhjemler, mens § 43 b regulerer behandlingen av personopplysninger.

#### 3.1.3.1 Kontroll langs veg

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir den generelle hjemmelen for politiet og Statens vegvesen til å gjennomføre trafikk kontroll langs veg. Bestemmelsen fastsetter at fører har plikt til å stanse for kontroll når det kreves av kontrollpersonell fra Statens vegvesen eller politiet. Fører skal også straks etterkomme påbud med hjemmel i vegtrafikkloven.

Videre plikter føreren «å vise frem dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, og straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i denne lov». Dette gjelder bl.a. vognkort, jf. § 17, førerkort og ev. kompetansebevis, jf. § 24, dispensasjon eller brukstillatelse for f.eks. lange, brede og tunge kjøretøy, kjøreseddel for personbefordring mot vederlag (yrkestransportlova § 37a). Fører skal også straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Bestemmelsens ordlyd er altså utformet som et påbud til føreren om å stanse for kontroll, vise frem dokumenter og etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Det er imidlertid klart at bestemmelsen også gir en alminnelig hjemmel for politiet og Statens vegvesen til å gjennomføre trafikk kontroll av trafikantene uten noen form for mistanke om feil eller straffbare forhold, likevel slik at stansingen må være saklig begrunnet. Dette er også bekreftet av rettspraksis fra Høyesterett, jf. Rt. 1980 s. 1373 og Rt. 2006 s. 582. I forbindelse med høringsforslaget er det likevel vurdert om bruk av elektroniske verktøy bør fremgå av bestemmelsen, for tydeligere å reflektere moderne kontrollmetoder som



automatisk kjennemerkegenkjenning (Automatic Number Plate Recognition, forkortet til ANPR), og fjernavlesning av fartsskriver.

### *3.1.3.2 Plasskontroll*

Vegtrafikkloven § 19 første ledd gir hjemmel for kontroll der eier av kjøretøyet, eller den som har rådighet over kjøretøyet på eierens vegne pålegges å fremstille kjøretøyet til kontroll på bestemte steder (plasskontroll/periodisk kjøretøykontroll).

§ 19 andre ledd gir foruten hjemmel for å fastsette forskrifter om kontroll og gebyr etter første ledd, hjemmel for at departementet i forskrift gir regler om «kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll.» Ordlyden forstås slik at man kan gi nærmere forskrift om blant annet utvelgelse av kjøretøy til kontroll basert på risikoprofilen til transportforetakene, utvelgelsesmetoder og kriterier for å velge ut kjøretøyene til kontroll.

Vegtrafikkloven § 19 annet ledd ble endret 1. oktober 2018 (jf. Prop. 8LS 2017–2018) for å gjennomføre direktiv 2014/47/EU og innføre et risikoklassifiseringssystem. Det ble vurdert å være et behov for å endre bestemmelsen slik at den ga hjemmel for å velge ut kjøretøy til kontroll basert på risiko. Videre så man et behov for å innta en forskriftshjemmel for at departementet kan gi regler om «kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll.» Ordlyden tar sikte på å velge kjøretøy ut fra en risikoklassifisering som gir mulighet til målrettet kontroll. I forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 8, benevnes ulike metoder for målretting av kontroll, her er målretting basert på foretakets risikoprofil inntatt, og det er også åpnet for at kontroll kan målrettes på andre måter.

### *3.1.3.3 Behandling av personopplysninger*

Vegtrafikkloven § 43 b gir offentlig myndighet generell hjemmel til å behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter loven. Rammene for behandlingen av personopplysninger vil likevel måtte vurderes opp mot hva vegtrafikkloven gir hjemmel til og hvilke formål loven hjemler.

Vegtrafikkloven § 43 b fjerde ledd gir hjemmel for 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 også viderebehandling av opplysninger. Opplistingen i fjerde ledd er ikke uttømmende.

Vegtrafikkloven § 43 b første ledd gir hjemmelsgrunnlag for at Statens vegvesen kan behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven. Imidlertid må rammene for behandlingen av personopplysninger som kan behandles etter § 43 b, vurderes opp mot hva vegtrafikkloven gir hjemmel til, og hvilke formål som er hjemlet i loven. Det vil si at hvilken behandling av personopplysninger i kontrollvirksomheten som er hjemlet i § 43 b, beror på en tolkning av rekkevidden av kontrollhjemlene i vegtrafikkloven.

### 3.1.3.4 Elektroniske kontrollverktøy

Elektroniske kontrollverktøy som omfatter blant annet kjennemerkegjennkjenning, er i dag en veletablert del av kontrollvirksomheten. Slike elektroniske kontrollverktøy er et viktig hjelpemiddel for effektive og målrettede kontroller. Kameraene finnes både som fastmonterte og mobile. Ved kjennemerkegjennkjenning leser kamera av kjennemerke på kjøretøyet når det passerer kameraet. Kjennemerket sjekkes automatisk opp mot lister som er hentet ut fra Statens vegvesen sine systemer. Dette er lister fra kjøretøyregisteret og risikoklassifiseringssystemet.

Lister fra Autosys kjøretøyregister (AKR):

- Aktiv mangellapp: kjøretøy som ikke har utbedret en mangel innen angitt frist
- Ikke kontrollert: kjøretøy som ikke har gjennomført periodisk kjøretøykontroll innen fristen
- Manglende forsikring
- Utført av Norge: kjøretøy som er solgt ut av Norge
- Meldt stjålet: kjøretøy som er meldt som stjålne
- Begjært stjålet: kjøretøy som har en begjæring og er meldt stjålet
- Ikke omregistrert: kjøretøyet har byttet eier, men alle formalia er ikke gjennomført
- Annen årsak: dette er en samlepost der kjøretøy kan legges inn med en egen merknad

Det hentes også ut lister fra Risikoklassifiseringssystemet. Disse listene er delt inn i tre farger; rød, gul og grønn, etter hvordan foretaket er klassifisert. Klassifiseringen er basert på resultatet fra tidligere kontroller.

Listene fra Risikoklassifiseringssystemet:

- Kjøre- og hviletidskontroll
- Teknisk kontroll
- Samlet kjøre- og hviletidskontroll og teknisk kontroll

Utekontrollen i Statens vegvesen kan også opprette egne lister, kalt BOF lister. Her kan det legges inn kjøretøy på listen etter definerte kriterier, for eksempel at det er avdekket at et foretak har benyttet kjøretøy med manipulert fartsskriver. Slik kan listene tilpasses det enkelte kontrollbehovet. Listene er dynamiske og sammenstiller informasjon fra andre registerenheter.

For eksempel mottar kontrollmyndighetene en alarm der et kjøretøy er ilagt bruksforbud på grunn av manglende periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll) innen angitt frist, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav b. Når en alarm utløses kan kontrolløren plukke dette kjøretøyet og foreta en kontroll. Det sanksjoneres ikke i form av automatiserte løsninger. En kontroll skal gjennomføres for å verifisere at en mangel faktisk foreligger.

Det har lenge vært en ønsket utvikling i Statens vegvesen å kunne målrette kontroller gjennom strategisk bruk av teknologi og analyse for å gjøre Statens vegvesen generelt i bedre stand til å møte fremtiden og teknologiutviklingen. Dette innebærer f.eks. økt bruk av kamerateknologi og sensorer, både for å detektere overtredelser, men også til å velge ut kjøretøy for kontroll. Dagens bruk av kamerateknologi mv. i trafikkkontrollen er forutsatt hjemlet i den generelle hjemmelen for trafikkkontroll i vegtrafikkloven § 10.

Fjernavlesning av smart fartsskriver vil også bli en del av kontrollvirksomheten når dette trer i kraft i 2024. Formålet med slik fjernavlesning er målrettet kontroll langs veg for tidlig å kunne påvise manipulasjon eller misbruk av fartsskriveren. Ved fjernavlesning av fartsskriver kan kontroll målrettes på 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 brukes bare for å kontrollere overholdelse i tråd med forordning (EU) 165/2014. Dataene kan ikke sendes til andre enheter enn myndigheter som kontrollerer kjøre- og hviletid eller relevante rettsinstanser. Dataene kan lagres bare av kontrollmyndighetene så lenge kontrollen ved veien varer og skal slettes senest tre timer etter at de er oversendt, med mindre dataene tyder på mulig manipulering eller misbruk av fartsskriveren. Det fremgår klart at data avlest via fjernavlesning ikke kan medføre automatiserte sanksjoner som bøter til sjåfør eller foretak.

Listen over hvilke opplysninger kontrollmyndighetene vil motta fra fartsskriveren fremgår av forordning (EU) 165/2014 artikkel 9 nr. 4. Dataene som utveksles er begrenset til data som er nødvendig for å kunne foreta målrettet kontroll. Av elleve punkter kan det eksempelvis nevnes brudd på strømtilførsel og kjøring uten gyldig kort. Gjennom forordning (EU) 2020/1054 er et tolvte punkt lagt til; overskridelse av maksimal kjøretid. Øvrige krav til registreringer som gjøres i fartsskriveren fremgår av artikkel 4–6.

### *3.1.3.5 Håndheving og sanksjoner*

Legalitetsprinsippet og den europeiske menneskerettighetskonvensjon (EMK) art 7 krever at bestemmelser som hjemler illeggelse av administrative sanksjoner må være tydelige og klare for å sikre forutberegnelighet for borgerne. Dette klarhetskravet oppsummeres i NOU 2003: 15 punkt 12.3.1, slik: *«Klarhetskravet innebærer at det må fremgå tydelig i loven hvilke handlinger eller unnlatelser som kan føre til en sanksjon ved overtredelse og hvilken personkrets, eventuelt foretak, som det kan reageres mot. Når sanksjonshjemmelen viser til overtredelse av andre bestemmelser i loven, må det fremgå tydelig hvilke bestemmelser det dreier seg om. Det er ikke ønskelig med formuleringer av typen «overtredelse av bestemmelsene i denne lov ...» eller liknende.»*

Overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene kan medføre straff, men etter en endring i reglene kan overtredelsesgebyr ilegges for enkelte overtredelser mindre alvorlige overtredelser fra 01.09.2021, jf. forskrift 7. mai 2021 nr. 1413 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Statens vegvesen har utarbeidet en

trafikkontrollinstruks som regulerer når en overtredelse anmeldes og når det gis muntlig eller skriftlig advarsel. Instruksen er basert på overtredelsenes klassifisering i direktiv 2016/403. For hjelp til å behandle dataene som lastes ned fra fartsskriver og sjåførkort benyttes et analyseprogram som indikerer om det foreligger et brudd på kjøre- og hviletidsreglene. Etter gjeldende rett er kontrollperioden inneværende dag og 28 dager, men denne vil fra 31.12.2024 utvides til 56 dager, jf. forordning (EU) 2020/1054 art. 2 nr. 12, jf. forordning (EU) 165/2014 art. 36.

### *3.1.3.6 Inndeling av sanksjoner etter alvorlighetsgrad i EU-regelverket*

Gjennomføring av kontroll av kjøre- og hviletidsreglene er regulert i Europaparlaments- og Rådsdirektiv (EF) nr. 2006/22 av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) 3820/85 og nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (kontrolldirektivet). I vedlegg III til kontrolldirektivet står det en detaljert liste over overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene, samt hvor alvorlig de ulike overtredelsene skal betegnes og kategoriseres. Den viktigste endringen til dette direktivet kom med forordning 2016/403, hvor det ble introdusert fire kategorier for vurdering av overtredelsens alvorlighet:

MSI (Most Serious Infringements),

VSI (Very Serious Infringements),

SI (Serious Infringements) og

MI (Minor Infringements)

Etter art. 19.1 i forordning 561/2006 skal medlemsstatene ha regler om sanksjoner som er forholdsmessige og effektive. Det er opp til medlemsstatene selv å fastsette hvilke sanksjoner som er hensiktsmessige. Straffesanksjoner er ikke en del av EØS-avtalen, men forvaltnings sanksjoner kan være omfattet. Sanksjoner skal være basert på klassifiseringen av alvorlighetsgraden av overtredelser etter direktiv 2006/22 vedlegg III. Dette vedlegget inneholder en liste over overtredelser som skal gi grunnlag for risikoklassifisering av transportvirksomheter kategorisert etter alvorlighetsgrad hvor transportvirksomheter med høyere sikkerhetsrisiko risikerer å bli kontrollert oftere.

Reglene om sanksjoner skal meddeles Kommisjonen, for Norges del til ESA.

## 3.2 Endringer som følge av mobilitetspakken

Endringene i EU- regelverket som følge av Mobilitetspakken utløser behov for tilpasninger i nasjonalt regelverk. I påvente av innlemmelse av de nye rettsaktene i EØS-avtalen er det nødvendig at den nasjonale prosessen med gjennomføring påbegynnes.

### 3.2.1 Nye formål for fartsskriverforordningen

Forordning 2020/1054 utvider formålet med fartsskriver. Etter forordning (EU) 165/2014 omfatter fartsskriverens formål overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene i forordning (EF) 561/2006 og direktiv 2002/15/EF om arbeidstid for sjåførere og direktiv 92/6/EØF om

hastighetsmåler. I ny forordning 2020/1054 blir også reglene om yrkes- og markedsadgang; herunder for eksempel kabotasje og kombinerte transporter og utstasjonering av sjåførere, inkludert i formålet. Disse øvrige bestemmelsene er regulert gjennom forordningene (EF) 1071/2009, 1072/2009 og 1073/2009, direktiv 92/106/EØF, 96/71/EØF, 2014/67/EF og er nå tatt inn i forordning (EU) 165/2014 artikkel 1.

Krav om at kjøretøy skal være utstyrt med apparat for registrering av kjøre- og hviletid har vært en del av vegtrafikkloven helt siden lovens ikrafttredelse<sup>1</sup>. I forbindelse med stortingsbehandlingen i 1965 (Innst. O. nr. 15 (1964–1965)) ble kravene flyttet til hhv §§ 13 og 21 slik de er plassert i dag. Stortingskomiteen (s. 11) viser til at de er enig i at trafiksikkerhetsmessige hensyn gjør det både ønskelig og påkrevet å kunne fastsette nærmere bestemmelser om kjøre- og hviletid mv for enkelte grupper førere. Det vises spesielt til førere i offentlig persontransport og langtransport med lastebil.

I gjeldende § 13 fjerde ledd fremgår det at departementet kan fastsette at kjøretøy skal være utstyrt med apparat for registrering av kjøre- og hviletid m.v. Dette gir hjemmel for krav til montering av dagens fartsskriver. Frem til nå har det vært slik at det som registreres i fartsskriveren er data som sier noe om sjåførens kjøre- og hviletid, herunder også arbeidstid og hastighetsmåler.

For å kunne kreve registreringer utover kjøre- og hviletidsdata, slik endringene i forordning 2020/1054 art 1 medfører, vurderes det som nødvendig å endre lovbestemmelsen for å forankre at fartsskriverer skal registrere data med det formål å kunne kontrollere etterlevelse av reglene om arbeidstid for sjåførere, hastighetsbegrensere og utstasjonering av sjåførere samt overholdelse av reglene om yrkes- og markedsadgang.

De nye funksjonalitetene til fartsskriveren inkluderer registrering av kjøretøyets posisjoner, tidspunkt for grensepasseringer og lasting og lossing og fremgår av endringene i forordning (EU) 2020/1054 art 2. nr. 5 som gjør endringer i forordning (EU) 165/2014 art 8 nr. 1. Dette vil styrke kontrollmulighetene for etterlevelsen av reglene om yrkes- og markedsadgang etter forordning 2020/1055. Primært vil slike kontrolldata styrke mulighetene for å avdekke om det foreligger lovlig kabotasjevirksomhet, sammenholdt med andre relevante dokumentasjonskrav som gyldig fellestillaelse og fraktbrev. Statens vegvesen legger videre til grunn at samme type fartsskriverdata, vil være relevante for kontroll med utstasjoneringsreglene, jf. direktiv 2020/1057. Også her vil data fra fartsskriveren neppe alene gi tilstrekkelig dokumentasjon på om reglene for allmenngjort lønn mv kommer til anvendelse.

Videre fremgår det av i forordning 2020/1054 art 2 nr. 12 som endrer 165/2014 art. 36 at fartsskriveren også skal registrere arbeidstid for 56 dager tilbake i tid. Videre skal fartsskriveren etter 165/2014 art. 6 nr. 5 kunne brukes til kontroll med etterlevelse av direktiv 2002/15 med arbeidstid for sjåførere, jf. direktiv 2020/1057. Også her vil supplerende opplysninger være nødvendig. Sjåførens og transportforetakets plikt til registrering og oppbevaring av disse dataene omtales nærmere under i pkt. 3.2.2.

### 3.2.1.1 Merknader til bestemmelsen

Vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd har siden lovens ikrafttredelse brukt betegnelsen apparat for registrering av kjøre- og hviletid for å beskrive det som i dag omtales som fartsskriver. Som beskrevet over registrerer fartsskriveren mer enn bare kjøre- og hviletid og alle forhold som registreres er det nå foreslått at skal fremgå av bestemmelsen. Videre er «*apparat for registrering av kjøre- og hviletid*» foreslått erstattet av «*fartsskriver*». Det bes særskilt om høringsinstansenes tilbakemelding på om dette er tilstrekkelig dekkende.

### 3.2.2 Alminnelige plikter

Vegtrafikkloven § 21 andre ledd gir forskriftshjemmel for å gi regler om kjøre- og hviletid og fartsskriver, gebyr for utstedelse av fartsskriverkort og forskrifter om kjøre- og hviletid, om arbeidstid og om arbeidsvilkår for førere, grupper av førere, andre arbeidstakere innenfor vegtransport og avtalepart i transportoppdrag. Departementet kan videre gi forskrifter om plikt til å registrere opplysninger om disse forhold og om lagring, nedlasting, oppbevaring, innsending og kontroll av opplysningene, og om kontrollmyndighetenes tilgang til virksomheter, kjøretøy og kontrollapparater. Bestemmelsen har vært endret flere ganger, jf. Ot.prp.nr.53 (2003–2004 og Ot.prp.nr.17 (2007–2008) for å tilpasses til nytt EØS-regelverk for kjøre- og hviletid

Som en følge av for at forordningen stiller nye krav til hvilke data som skal registreres i fartsskriveren, jf. omtale under pkt. 3.2.1, er det nødvendig å etablere hjemmelsgrunnlag for å pålegge plikt til å foreta disse nye registreringene. De nye registreringskravene må forankres i lov for at eventuelle brudd skal kunne sanksjoneres.

Etter de endringer som følger av forordning (EU) 2020/1054 regulerer forordning (EU) 165/2014 ikke lenger bare kjøre- og hviletidsregelverket. På bakgrunn av dette foreslås det en endring i vegtrafikkloven § 21 annet ledd første punktum for å reflektere plikten til å registrere også de nye opplysningene som følger av utvidelsen av virkeområdet i 165/2014 art 1, jf. 2020/1054 art 2 nr. 1. Det vises blant annet til at sjåføren som følge av endringene i forordning 165/2014 artikkel 34 og 36 skal registrere landkode og aktiviteter siste 56 dager, jf 2020/1054 art 2 nr. 11.

Plikten til å registrere grensepasseringer i fartsskriveren trer i kraft 2. februar 2022, jf. 2020/1054 art. 2 nr. 11 d), jf. 165/2014 art 34 (7). Formålet er å kunne forbedre mulighetene til å kontrollere blant annet kabotasje og har ikke videre betydning for kontroll av kjøre- og hviletidsregelverket. Det er lagt opp til at slik registrering etter hvert skal skje automatisk via posisjonstjenesten i neste generasjon fartsskriver; smart fartsskriver versjon 2, jf. 165/2014 artikkel 8. Da kravet til registrering av grensepasseringer trer i kraft før kravet til installering av smart fartsskriver versjon 2 vil det imidlertid være en overgangsperiode der sjåføren plikter å registrere dette manuelt, jf. forordning 165/2014 art 34 nr. 7.

Registrering av lasting og lossing er det i forordningen lagt opp til at skal skje automatisk gjennom ny versjon av smart fartsskriver og det er ikke angitt noen plikt for sjåføren til å registrere dette. I de detaljerte tekniske spesifikasjonene Kommisjonen har fremlagt med

hjemmel i forordning (EU) 2016/799 er det ikke tatt høyde for en slik automatisk registrering, begrunnet i at man ikke har funnet ut hvordan dette rent teknisk kan løses. I stedet blir det foreløpig lagt opp til en løsning der sjåføren manuelt må foreta en handling gjennom en funksjon i fartsskriveren. Da det ikke er angitt noen plikt for sjåføren til å foreta en slik registrering i artikkel 34 på samme måte som det er gjort for registrering av grensepasseringer er det foreløpig uklart hvordan dette skal løses. Kommisjonen er anmodet om å fortsette å jobbe med å finne en løsning på dette.

Selve sanksjoneringsformen mot manglende registrering av grensepasseringer i fartsskriveren vil bli behandlet i en egen etterfølgende høring. Overtredelsen vil da bli vurdert opp mot hvilke sanksjonsmuligheter vi har tilgjengelig, den internasjonale klassifiseringen av bruddet og hvordan øvrige overtredelser på kjøre- og hviletidsområdet sanksjoneres nasjonalt. I Kommisjonens utkast til forslag til klassifisering av de nye overtredelsene i direktiv (EU) 2016/2003 er overtredelse av art. 34 (7) manglende landkode kategorisert som serious infringement (SI) i Risikoklassifiseringsystemet.

Her bemerkes det at sanksjoneringsinstituttet på dette området, som nevnt over, er i endring nasjonalt og enkelte mindre overtredelser vil i løpet av 2021 avkriminaliseres ved at reaksjonsform går fra anmeldelse til overtredelsesgebyr.

### *3.2.2.1 Førerens ansvar for overtredelser*

Som nevnt under pkt. 1 så vil det også i forskrift være behov for endringer. Dette omfatter blant annet å tydeliggjøre at også fører er ment å stå som ansvarssubjekt ved brudd på bestemmelser etter forordning 165/2014. Etter art. 32 i 165/2014 kommer det klart frem at både transportforetaket og fører «skal sørge for at digitale fartsskrivere og sjåførkort virker på riktig måte og brukes riktig». Dette felles ansvaret som hviler både på transportforetak og fører er gjennomgående i hele forordning 165/2014. Imidlertid ser vi at det, av hensyn til legalitetsprinsippet, med fordel kan tydeliggjøres i forskrift om kjøre- og hviletid at både transportforetak og sjåfører står ansvarlige for overtredelser etter forordningen 165/2014. Mer detaljert beskrivelse av disse endringene vil bli redegjort for i forbindelse med forskriftsarbeidet.

### *3.2.2.2 Særskilt merknad til bestemmelsen*

Når det gjelder utvidet krav om registrering av syke- og feriedager som følger av forordning (EU) 165/2014 art 34 nr. 5 (a) (iv) er dette tatt inn for å enklere kunne kontrollere arbeidstid langs veg. Det vurderes at gjeldende ordlyd «... registrering av kjøre- og hviletid og om arbeidstid...» også omfatter plikten til registrering av syke- og feriedager og det foreslås derfor ikke endringer for å presisere dette kravet ytterligere i lov. Det bes imidlertid om høringsinstansenes syn på dette.

### **3.2.3 Kontrollhjemmel**

Vegtrafikkloven § 10 har stått uendret siden 1965, med unntak av visse endringer i begrepsbruk. Med den raske utviklingen i bruk av teknologi og et søkelys på lovkrav når det kommer til myndighetsutøvelse er det gode grunner til å jevnlig gjøre en vurdering av om hjemmelen også omfatter nye metoder ved gjennomføring av kontroll.

Vegtrafikkloven § 10 gir Statens vegvesen og politi hjemmel til å gjennomføre kontroll og må ses i sammenheng med § 19 om kontroll av kjøretøy og § 43b om behandling av personopplysninger når det gjelder kontroller der digitale verktøy brukes. Under pkt 3.1.3 ovenfor er det redegjort for nåværende rettslig grunnlag for kontrollvirksomheten.

Den teknologiske utviklingen når det gjelder løsninger for kontrollvirksomheten langs vei, øker effektiviteten og styrker regeletterlevelsen. Eksempler på eksisterende teknologi er automatisk trafikkontroll (ATK), automatisk kjennemerkegjenkjenning (ANPR), risikoklassifisering, GNSS-satellitt posisjonering (fartsskriver) og automatisk avlesning av vekt av kjøretøy og stadig kommer det ny teknologi muliggjør overføring av data fra kjøretøyene. En forutsetning for at teknologi skal kunne anvendes optimalt er imidlertid at kontrollmyndigheten har hjemmelsgrunnlag for å anvende data fra disse kildene.

Samlet sett er hjemlene i vegtrafikkloven vurdert å være dekkende for den kontrollvirksomhet som utføres. Statens vegvesen har likevel kommet til at det av klarhetshensyn er hensiktsmessig å tydeliggjøre at kontrollmyndighetene kan benytte digitale verktøy ved utvelgelse og kontroll, og som dokumentasjon. Dette henger tett sammen med forslag til ny kontrollhjemmel i yrkestransportlova § 38.

Statens vegvesen foreslår en endring i § 10 for å tydeliggjøre rekkevidden av kontrollbestemmelsen, Endringen er for øvrig ikke ment å endre dagens rettsstilstand. Det gjøres i denne sammenheng oppmerksom på at Statens vegvesen for øvrig også arbeider med en forskrift som tar sikte på å regulere blant annet gjennomføring av kontroll med elektroniske kontrollverktøy og nærmere om behandling av personopplysninger ved bruk av elektroniske og digitale verktøy, herunder; innsamling av data, bruk, lagring og sammenstilling. Denne forventes å bli sendt ut på offentlig høring i løpet av høsten 2021

### 3.3 Øvrige endringer

#### 3.3.1 Forbud mot manipulasjon

Juks og manipulasjon av fartsskriverer medfører at kjøre- og hviletid ikke blir korrekt registrert, noe som kan gi den enkelte transportør en konkurransefordel. Samtidig er det slik at juks og manipulasjon er en stor risiko for trafiksikkerheten, forringer sjåførens arbeidsvilkår og er konkurransevridende.

##### 3.3.1.1 Gjeldende rett

Forordning (EU) 165/2014, om fartsskriverer, art. 32 tredje avsnitt fastsetter et forbud mot manipulasjon av fartsskriverer:

*«Det er forbudt å forfalske, skjule, utelate eller ødelegge data som er registrert på diagramskiven eller lagret i fartsskriveren eller på sjåførkortet, eller utskrifter fra fartsskriveren. Det er også forbudt å manipulere fartsskriveren, diagramskiven eller sjåførkortet slik at data og/eller utskrifter forfalskes, utelates eller ødelegges. Det skal ikke finnes innretninger i kjøretøyet som kan brukes for dette formål».*



AETR- avtalen art. 12(8) gir også et forbud mot manipulasjon av fartsskrivere og pålegger avtalepartene å ha et system med forholdsmessige sanksjoner for overtredelser.

Dersom det avdekkes juks og manipulasjon av fartsskriveren følger det av Statens vegvesens trafikkkontrollinstruks at slike forhold alltid, per i dag, skal anmeldes, og at det skal vurderes behov for bistand fra politiet for sikring av bevis.

Til orientering har manipulasjon av fartsskrivere vært forbudt siden forordning (EU) 165/2014 trådte i kraft. I Norge trådte den i kraft 9. januar 2018.

I Sverige sanksjoneres manipulasjonsbrudd ved bøter av politiet.

Også i Danmark er forbudet mot manipulasjon straffesanksjonert.

### 3.3.1.1.1 Lovskravet

Grunnloven § 96 og EMK art. 7 stiller krav til klar lovhjemmel ("klarhetskravet") før domstolene kan ilegge straff. Hovedhensynet bak dette er borgernes mulighet til å innrette seg etter gjeldende regler.

Vegtrafikkloven § 13, som omtalt over under pkt. 3.2.1 gir bl.a. hjemmel til å fastsette forskrifter om: godkjenning, montering og kontroll av fartsskriver.

Ordlyden i vegtrafikkloven § 13 dekker ikke direkte manipulering av fartsskriver, slik det er formulert i forordning 165/2014 art.32. I en straffesak fra 2015, (15-140320SAK-ELAG) hvor spørsmålet var om man kunne opprettholde et beslag i en trekkvogn hvor fartsskriveren var manipulert ble det konkludert med at et forbud mot manipulasjon lå utenfor forskriftshjemmelen i § 13.

Gjeldende § 21 i vegtrafikkloven som sist ble endret 25. april 2008 nr. 12 som et ledd i tilpasning til EØS-regler om kjøre- og hviletid og fartsskriver for tungtransportsjåfører, 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».*

Forbudsbestemmelsene som fremkommer i de to internasjonale regelsettene (AETR-avtalen og forordning 165/2014) rammer manipulering. Slike overtredelser er også klart straffverdige.

Det er tidligere lagt til grunn at hjemmelen i vegtrafikkloven § 21 annet ledd om å registrere opplysningene også hjemler et forbud mot manipulering. En slik handling som kan føre til en sanksjon ved overtredelse, må imidlertid fremgå tydelig, jf. bl.a. Prop 62 L (2015-2016).

I den nevnte dommen vurderte Lagmannsretten 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. Dette indikerer at et forbud mot å manipulere med registreringsapparatet faller utenfor det vegtrafikkloven § 21 annet ledd annet punktum gir departementet kompetanse til å fastsette».*

Lagmannsretten la i dommen videre til grunn at *"flere av de forholdene som uttrykkelig forbys i AETR-vedlegget Artikkel 12 nr. 8 første punktum (forfalsking m.v. av allerede registrerte opplysninger), etter norsk rett vil falle direkte under ordinære straffebestemmelser".*

Statens vegvesen bemerker at det kan reises spørsmål om brudd på plikten til å registrere rettslig sett er «samme forhold» som manipuleringen av registreringene eller ikke.

Uavhengig av argumenter som kan oppstilles for å redusere vekten av kjennelsen fra Lagmannsretten, tilsier likevel legalitetsprinsippet at straffebelagt forbud mot juks og manipulasjon bør fremgå klarere i vegtrafikkloven.

### *3.3.1.2 Behovet for endringer*

Forordningen (EU) 165/2014 om fartsskrivere, ble kunngjort som norsk forskrift den 28. september 2018, med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 fjerde ledd, § 14, § 19b, § 20, § 21 annet ledd, § 32, § 36 og § 43a, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704.

Forordningen (EU)165/2014 art. 32 tredje avsnitt fastsetter et forbud mot manipulasjon av fartsskrivere, som beskrevet i pkt. 3.3.1.1.

Videre er det også lagt til grunn i Forordning (EU)165/2014 art. 33 første avsnitt at transportforetakene har det overordnede ansvaret for å hindre at fartsskriveren blir manipulert ved å *«sikre at føreren har fått tilstrekkelig opplæring og veiledning med hensyn til fartsskriverens virkemåte» og «foreta regelmessig kontroll for å sikre at føreren bruker fartsskriveren på riktig måte».* De skal heller ikke *«treffe tiltak som direkte eller indirekte kan oppmuntre føreren til misbruk av fartsskriveren».*

Som skissert under pkt. 3.3.1.1.1 ligger et forbud mot manipulering utenfor forskriftshjemmelen i vegtrafikkloven § 13. Videre fremgår det ikke klart av gjeldende § 21 i vegtrafikkloven at det er adgang til å innføre en hjemmel i forskrift som nedsetter et forbud mot manipulering av fartsskrivere. Overtredelser av bestemmelsen er straffebelagt, jf. vtrl. § 31. Slik det fremkommer av bl.a. prop 62 L (2014–15) er det behov for at handlingsnormen, som er en del av grunnlaget for å kunne sanksjonere overtredelser av loven, utformes tilstrekkelig klart.

I forlengelsen av behov for å klargjøre forbudet mot manipulasjon av fartsskriver, har Statens vegvesen vurdert om hjemmelsgrunnlaget og behovet for endringer også ved manipulasjon/juks med annen type teknologi og annet påkrevet teknologisk utstyr;

Det finnes i dag en rekke systemer og teknologi som det er krav til å benytte 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 manipulering forstår vi inngrep i systemer og teknologi som gjør at det aktuelle systemet/teknologien 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 manipulering 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. Systemer som skjuler kjøretøyets kjennemerker vil kunne unndra fører av kjøretøy fra å bli ilagt bot der de kjører for fort, og dermed gi større spillerom til å bryte fartsgrensen. GPS-jamming, som blir benyttet av for eksempel 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.

Manipulering med systemer og teknologi utgjør en fare for trafiksikkerheten og undergraver konkurransevilkår. Slik virksomhet øker i omfang og kompleksitet. Og de ovenfornevnte eksemplene er bare noen tilfeller av hvilke systemer som tas i bruk for å omgå regelverk. Når for eksempel en fartsskriver er manipulert vil det fremstå som at regelverket er overholdt, selv om dette ikke er tilfellet. Dette setter på spill viktige krav til bransjen om arbeidsvilkår for sjåfører, trafiksikkerhet og jevn konkurranse i transportbransjen. Informasjon fra fartsskriver er viktig bevisinformasjon som brukes i kontrollsammenheng til å slå fast hvorvidt sjåfør/firma har overholdt reglene i kjøre- og hviletidssammenheng, samt reglene knyttet til yrkes- og markedsadgang som aktualiseres ved innføringen av mobilitetspakken. Manipulering klassifiseres ifølge EU sitt risikoklassifiseringssystem som et MSI-brudd, altså det mest alvorlig type brudd.

Det er derfor et behov for tydelige forbudsregler, og at kontrollørene gis en tilstrekkelig myndighet til å effektivt håndtere disse sakene.

### *3.3.1.3 Merknader til § 13a*

Forbudet mot å besitte eller bruke utstyr som nevnt i § 13a foreslås nå også utvidet til manipulasjonsutstyr. Som eksempler på manipulasjonsutstyr som skal forbys nevnes utstyr som overstyrrer eller manipulerer fartsskriver, speedometer, alkolås og forurensningsbegrensende utstyr. Disse eksemplene er ikke uttømmende og også annet lignende påkrevet teknologisk utstyr vil omfattes av forbudet mot å overstyre og manipulere. I og med at det stadig oppdages nye måter å overstyre og manipulere påkrevet teknologisk utstyr, samt at det stadig skjer en utvikling i hva slags utstyr som er påkrevet til enhver tid, vil det ikke være hensiktsmessig å vise til en fullstendig oppramsing av alt utstyr eller metoder som omfattes.

### **3.3.2 Bruksforbud ved manglende montering av fartsskriver og ved manipulert fartsskriver**

Forordning (EU) 165/2014 art. 3 første ledd omhandler kravet til at fartsskriver installeres og brukes i kjøretøy som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene, og lyder som følgende:

*«Fartsskrivere skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og er registrert i en medlemsstat, og som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på».*

Det er videre lagt til grunn i forordningen art. 41 nr. 1 at:

*«Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonale forfatningsordninger fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på overtredelser av denne forordning, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling, og skal være i samsvar med overtredelseskategoriene som er fastsatt i direktiv 2006/22/EF».*

Per i dag gir vegtrafikkloven § 36 hjemmel til å forby bruken av kjøretøy, samt inndra kjennemerker og vognkort, dersom forholdene angitt i nr. 1 bokstav a–g foreligger. For eksempel kan det etter § 36 nr. 1 bokstav b andre alternativ, ilegges bruksforbud dersom pålegg om utbedring av mangel (for eksempel retting av manipulert fartsskriver) ikke etterkommes etter fastsatt frist. Bruksforbudet kan i tillegg sikres ved bruk av hjullås eller lignende. Et slikt bruksforbud vil imidlertid bare bestå så lenge forholdet ikke er utbedret. Når den manipulerede anordningen fjernes eller settes i lovlig stand, opphører bruksforbudet.

Når det gjelder brudd på kjøre- og hviletidsreglene generelt (for eksempel kravene til hvile), har Statens vegvesen i vegtrafikkloven § 36 nr. 9 og kjøre- og hviletidsforskriften § 13, hjemmel til å pålegge en sjåfør hvile dersom videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare. Bestemmelsen gir imidlertid kun hjemmel til å "holde tilbake sjåføren", og ikke kjøretøyet. Dette vil si at en annen sjåfør kan komme og føre kjøretøyet videre.

Til slutt vises det til at i tilfeller av juks og manipulasjon i form av forfalskning av sjåførkort, har Statens vegvesen i medhold av kjøre- og hviletidsforskriften § 4 en særlig hjemmel til å inndra disse.

### *3.3.2.1 Behovet for endringer*

Som vist til under pkt. 3.3.3 fremgår det ikke klart nok at det kan ilegges bruksforbud ved manglende montering av fartsskriver og ved manipulert fartsskriver etter vegtrafikkloven § 36.

Det har vært vurdert om bestemmelsens bokstav b) "kjøretøyet ikke blir framstilt til kontroll etter § 19 eller pålegg om utbedring av mangel ikke er etterkommet innen fastsatt tid," kunne være en hjemmel for bruksforbud (for eksempel ved at det gis pålegg på stedet med frist til å utbedre umiddelbart), men dette vil være å strekke hjemmelen for langt. Det vises til at bruksforbud er en inngripende reaksjon hvor lovforankring må være klar. Dessuten vil en slik tolkning medføre en uthuling av de særlige typetilfeller som er opplistet.

Det har også vært vurdert om man kan hevde at kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, jf. bokstav c. Også dette vil være å strekke hjemmelen for langt, siden en manipulert fartsskriver ikke direkte påvirker forsvarligheten av kjøretøyet.

Når Statens vegvesen under kontroll avdekker at fartsskriveren i et kjøretøy enten mangler eller er manipulert mener vi at det er behov for å kunne forby bruken av motorvognen. Bruksforbudet vil også kunne sikres med hjullås. Det vises til de ovenfor omtalte bestemmelsene om brudd på fartsskriverbestemmelsene i forordning 165/2014, at fungerende fartsskriver er helt avgjørende for å kunne kontrollere etterlevelse av kjøre- og hviletidsreglene og at sjåførtretthet utgjør en betydelig trafiksikkerhetsfare. Videre vil fartsskriver ved forordning 2020/1054 få flere, nye viktige funksjoner og nye kontrollformål.

Ved manipulert fartsskriver vil det være et behov for å ha hjemmel til å ilegge bruksforbud for å sikre at kjøretøyet ikke får slippe ut på veien og fortsette med kjøring som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene.

### *3.3.2.2 Merknader til § 36 h)*

Det foreslås at det bør kunne ilegges bruksforbud i de tilfellene det er en berettiget mistanke/konstaterbart at fartsskriveren er manipulert. Berettiget mistanke vil i dette tilfellet være at man ved uttak av kjøre- og hviletidsdata fra fartsskriveren kan konstatere at det enten mangler data eller dataen som er registrert er åpenbart uriktig sammenliknet med andre kilder som ANPR-data. Eksempler på tilfeller hvor dataen åpenbart er uriktig er når det for eksempel er registrert at kjøretøy kommer kjørende inn på kontrollplassen med innstillingen "hvile", eller det mangler vesentlig antall kilometer mellom en gitt strekning, eller en gitt strekning er kjørt på en åpenbart kortere tid enn hva som er fysisk mulig. I slike tilfeller hvor resultater fra kjøre- og hviletidsdataene åpenbart ikke kan stemme overens med virkeligheten foreslår vi at det bør kunne ilegges bruksforbud, da det er en sterk indikasjon på at fartsskriveren kan være manipulert.

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. Statens vegvesen må derfor eskortere kjøretøyet som er ilagt bruksforbud til nærmeste verksted slik at forholdet blir rettet opp i.

Ved manglende fartsskriver, jf. kravet i forordning 165/2014 art. 3 nr. 1, eller fartsskriver med manglende kalibrering, jf. kravet i forordning 165/2014 art. 23 nr. 1 vil det også være et behov for å ilegge bruksforbud for å sikre at kjøretøyet ikke får slippe ut på veien og fortsette med kjøring som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene. Manglende fartsskriver og manglende kalibrering av fartsskriver vil være enkelt fysisk konstaterbart, og det bør derfor ilegges bruksforbud når dette avdekkes i et kjøretøy. "For så lang tid som er nødvendig", jf. vegtrafikkloven § 36 i forhold til bruksforbud for manglende fartsskriver eller fartsskriver med manglende kalibrering vil være inntil fartsskriver er montert eller eksisterende fartsskriver er kalibrert. Dette må også gjøres på et fartsskriververksted, og Statens vegvesen må derfor kunne pålegge at kjøretøyet kjører til nærmeste fartsskriververksted for utbedring av mangelen.

I de tilfellene at bruken av et kjøretøy faller inn under unntakene i kjøre- og hviletidsreglene som tillater kjøring innenfor en viss radius, jf. for eksempel forordning 561/2206 art. 13(1) bokstav c), og kjøretøyet påtreffes utenfor denne radiusen vil behovet for bruksforbudet begrenses til området utenfor radiusen, slik at kjøretøyet må pålegges å kjøre tilbake innenfor den gitte unntaksradiusen.

## 4 Forslag til endringer i yrkestransportlova

### 4.1 Beskrivelse av rettsområdet

Yrkestransportloven regulerer ervervsmessig transport med motorvogn og fartøy gjennom løyveordning. Det er gitt bestemmelser om kontroll og sanksjoner, herunder straffebestemmelse. Nærmere krav er fastsatt gjennom forskrift.

#### 4.1.1 Adgang til yrket

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

Krav til løyve gjelder enten man har et enkeltpersonforetak eller et selskap. Statens vegvesen er ansvarlig for å tildele fellesskapsløyver 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 det rent sporadiske, slik at for eksempel et idrettslag skal kunne gjennomføre et transportoppdrag når det kun er et enkelttilfelle.

Med vederlag mener man 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.

Ved godstransport må motorvognen ha tillatt totalvekt over 3 500 kg for å komme inn under løyveplikten. Tilhenger skal inkluderes ved beregning av samlet totalvekt." For persontransport er det ingen størrelsesbegrensning eller krav til antall seter, men løyvekategorien varierer med typen motorvogn.

Løyvekategoriene er som følger:

Fellesskapsløyve for gods. Innehaveren får en rett til å drive nasjonal og internasjonal godstransport med motorvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg.

Fellesskapsløyve 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 og fartøy må i tillegg til turvognløyve ha et eget ruteløyve.

Drosjeløyve. Et drosjeløyve gir innehaveren 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 sitt kapittel fire, for eksempel egentransport, jf. § 16.

Vilkårene for å søke om og være innehaver av turvogn – og godsløyver fremgår av forordning (EF) 1071/2009 som er gjennomført i norsk rett i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften.

Forordning 1071/2009 om yrkesadgang til vegtransportmarkedet oppstiller en rekke vilkår som må være oppfylt for at man skal få utstedt løyve. Forordningen gjelder som norsk forskrift, jf. Yrkestransportforskriften § 1 a, og vilkårene finner man nærmere beskrevet der. Noen av vilkårene fremgår og av yrkestransportforskriften.

De generelle vilkårene som følger av yrkestransportforskriften § 4 er at man:

- 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 yrkestransportforskriftens § 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 1071/2009 artiklene 5, 6, 7, 8 og 21, jf. Yrkestransportforskriften §§ 5a, 6, 7 og 8.

I det tilfellet at et foretak ikke lenger oppfyller vilkårene nevnt ovenfor, så kan løyvet/løyvene trekkes tilbake. Dette følger av yrkestransportloven § 29, jf. Yrkestransportforskriften § 16.

Hovedregelen er at løyver etter yrkestransportloven gis for en periode på 10 år.

#### 4.1.2 European Register of Road Transport Undertakings (ERRU)

Det følger av forordning (EU) 1071/2009 art. 16–18 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. 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. Det er Statens vegvesen som driver registeret i Norge.

Systemet har vært operativ 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 møte konsekvensene i sitt eget hjemland. Dette skal bidra til like konkurransevilkår.

Forordning 2016/403 inneholder en lang liste over overtredelser som skal sendes til ERRU og som kan føre til tapet av godandel i tilknytning til forordning 1071/2009. Forordningen 2016/403 innebærer også endringer av vedlegg III i kontrolldirektivet som kategoriseres brudd knyttet til kjøre- og hviletidsregleverket. Det er forskjellige myndigheter som kontrollerer de forskjellige overtredelsene som er nevnt i forordning 2016/403. Dette omfatter SVV, Politiet, Mattilsynet og Arbeidstilsynet.

#### 4.1.3 Adgang til markedet

Hvilken type tillatelse man trenger for å ha adgang til å utføre internasjonal transport avhenger av hvilke(t) land man skal kjøre til, fra og gjennom:

- Bilateral transport. Transport med utgangspunkt i den staten hvor transportøren er hjemmehørende og med endepunkt i en annen stat.
- Transittransport. Transport med utgangspunkt i en av to stater og som går gjennom en annen stat uten å sette av eller ta opp last eller passasjerer.
- Tredjelandstransport. Transport mellom territoriet til en stat hvor transportøren ikke hører hjemme og et tredjeland.
- Kabotasje. Transport hvor en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat.

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 følger av internasjonal avtale der Noreg er part», jf. § 10(3).

Forordning (EF) 1072/2009 regulerer det internasjonale markedet for godstransport på vei. 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 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 3 500 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, tredjelandstransport i EØS. Transportører fra EØS kan utføre kabotasje på visse vilkår. Kabotasje kan kun utføres i forbindelse med en internasjonal transport, hvilket innebærer at transportøren må foreta en innkommende grensekryssende transport om han



ønsker å utføre transport i Norge. Det forutsettes at transportøren er innehaver av en fellesskapstillatelse.

For godstransport må kabotasjekjøringen skje innenfor en tidsperiode på 7 dager regnet fra tidspunktet da den internasjonale lasten ble losset i Norge, og begrense seg til 3 innenlandske transporter med samme kjøretøy. Den internasjonale transporten og de påfølgende kabotasjeoppdragene 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 her 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.

#### *4.1.3.1 Kontrollhjemmel*

Yrkestransportlova § 38 pålegger fører i løyvepliktig transport eller i løyvefri egentransport å ha med seg «dei legitimasjone», altså kontrolldokumentene, som kreves fremvist ved kontroll. I rundskriv fra Samferdselsdepartementet N-2011-2 fremgår det at kontrolldokumentene må medbringes i kjøretøyet. Kontroll skjer langs veg.

Kontrollmyndighet er Statens vegvesen og politiet.

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

## 4.2 Endringer som følge av mobilitetspakken

### *4.2.1 Yrkestransportloven § 29 a, nasjonalt elektronisk register*

Forordning 1071/2009 artikkel 16 stiller krav til medlemsstatene om å holde nasjonale registre over transportforetak. Det nasjonale løyveregisteret er hjemlet i yrkestransportloven § 29 a, som lyder slik:

*«§ 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 koplast 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»*

Opplysningene som skal registreres følger av artikkel 16 (2), bokstavene (a) – (f). Av disse opplysningene er det kun det som følger av bokstavene (a) til (d) som er offentlig tilgjengelig informasjon gjennom det nasjonale løyveregisteret. Registeret inneholder dermed opplysninger knyttet til løyvet, bl.a. 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.

#### *4.2.1.1 Behovet for endringer*

Endringene som følge av mobilitetspakken medfører at ytterligere opplysninger skal legges inn i de nasjonale elektroniske registrene. Disse nye opplysningene er: kjennemerkene til alle kjøretøyene som foretaket disponerer, jf. art. 16 (2) (g), antall ansatte i foretaket, jf. bokstav (h) og foretakets risikoprofil, jf. (i). Opplysningene som skal registreres etter de nye bokstavene (g) – (i) skal innen 12 måneder av gjennomføringsrettsakten i art. 16 (6) være tilgjengelig for kontrollmyndigheter når de skal utføre kontroll langs veg. Den nevnte gjennomføringsrettsakten skal vedtas av Kommisjonen senest 14 måneder etter vedtagelsen av en gjennomføringsrettsakt om beregning av risikoklassifisering, jf. direktiv 2006/22/EF art. 9. nr. 1. Denne skulle etter planen ha vært vedtatt innen 2.6.2021, men prosessen har blitt forsinket. Gjennomføringsrettsakten som spesifiserer funksjoner om tilgjengeliggjøring skal i utgangspunktet være vedtatt innen 2.8.2022. Det er imidlertid mulig at dette regelverket også blir forsinket.

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

Endringene vil gi de kompetente kontrollmyndigheter bedre oversikt over transportforetakene og et bedre grunnlag for vurdering av vandel. Raskere deling av informasjon kan bidra til at det reageres raskere ovenfor useriøse aktører.

Gjeldende yrkestransportlov § 29 a gir tilstrekkelig hjemmel for registrering av opplysninger i tråd med artikkel 16 (2) bokstavene (a) – (f). Statens vegvesen har gjennomført høring om endring av yrkestransportforskriften for etablering av register over foretakets disponible kjøretøy, og forskriftsendringen antas vedtatt innen kort tid. Dette vil oppfylle kravene i art. 16 (2)(g). Statens vegvesen foreslår en enkel presisering i § 29 a første ledd, andre setning for å hjemle registrering av opplysninger om antall ansatte (bokstav (h):

*«Registeret skal innehalde opplysningar knytt til løyve, mellom anna opplysningar om namn og juridisk form på verksemda, verksemda si adresse, tal på tilsette, namn på transportleiarar og løyvetype som er tildelt verksemda.»*

Når det gjelder registrering av opplysninger i tråd med art. 16 (2)(i) om foretakets risikoprofil, er det uttalt i posisjonsnotatet om endring av forordningene (EF) 1071/2009, (EF) 1072/2009 og 1024/2012 om tilpasninger for å tilpasse dem til utviklingen i vegtransportsektoren at man må være oppmerksom på de ulike risikoklassifiseringssystemene da det henvises til risikoklassifiseringssystemet i direktiv 2006/22 art. 9 (1) i artikkel 16 (6).

Risikoklassifiseringssystemet ble introdusert i direktiv 2006/22/EF og er i hovedsak regulert i art. 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) nr. 3820/852 og (EØF) nr. 3821/85 om fartsskriver og kjøre- og hviletid, for å danne et grunnlag for risikoklassifisering som igjen kan brukes til utvelgelse. Risikoklassifiseringssystemet ble utvidet i forordning (EF) 1071/2009 art. 12 til å omfatte vilkår for vegtransporttillatelse, og det ble pålagt å utvide systemet med overtredelser av vandelskravet i forordningens artikkel 6. Risikoklassifiseringssystemet ble utvidet til å omfatte overtredelser av transportreglene som kan medføre tap av godandel for løyvehaver.

Statens vegvesen er av den oppfatning at overtredelser i 1071/2009 art. 16 (6) skal inkluderes i det nasjonale løyveregisteret. Dette fordi det er løyvemyndigheten som skal vurdere evt. tap av godandel.

For å sikre at det kan registreres opplysninger etter art. 16 (2)(i) foreslår Departementet at det legges til en henvisning til vegtrafikkloven § 19 i yrkestransportloven § 29 a, andre ledd, slik:

*«2) Registeret skal koplatt saman med dei elektroniske registra i dei andre EØS-landa for utveksling av informasjon etter vilkår som vert nærare fastsette av departementet. Vegtrafikklova § 19 gjeld tilsvarande.»*

Foruten de foreslåtte tilpasninger i regelverket, vil endringene i art. 16 (2) medføre økonomiske og administrative konsekvenser, se kapittel 5.

#### 4.2.2 Yrkestransportloven § 38 – Kontroll

Forordning 1071/2009 art. 12 nr. 2 har i endringene fått en presisering som sier at kompetent kontrollmyndighet skal gjennomføre fysiske foretakskontroller i foretakets lokaler hos foretak som er klassifisert i en høyere risikoklasse, dersom dette er relevant.

Endringen gir en ny mulighet for kontroll etter yrkestransportlova, og vil kunne styrke regelverksetterlevelsen. Kontrollmyndighetene har god erfaring med bruk av foretakskontroller ved kontroll av kjøre- og hviletid, og er positive til kontrollformen. Foretakskontroller gir bedre mulighet til å følge opp at løyvehavere fortsatt oppfyller vilkårene som de ble tildelt løyvet/løyvene på. Flere kontrollmåter kan øke sannsynligheten for å luke ut useriøse aktører.

Statens vegvesen og politiets hjemmel for kontroll er angitt i yrkestransportloven § 38. Den lyder som følger:

*«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 tenestemann som departementet gjev rett til å føre kontroll etter denne lova.»*

Bestemmelsen pålegger fører av motorvogn en dokumentplikt. Fører skal til enhver tid ha med seg de dokumentene som er fastsatt at han eller hun skal kunne fremvise når det gjennomføres kontroll av den kompetente kontrollmyndigheten. Selv om bestemmelsen er formulert slik at den pålegger føreren plikter, er den tolket som den generelle kontrollhjemmelen til Statens vegvesen og politiet.

#### *4.2.2.1 Behovet for endringer*

Statens vegvesen foreslår materielle og strukturelle endringer av 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 trafikk kontroll, jf. § 10 (trafikk kontroll m.m). Denne bestemmelsen definerer hvem som er kontrollmyndigheten, samt en førers plikt til å fremvise påbudte dokumenter.

Kontroll er i seg selv et inngripende tiltak som krever klar hjemmel i lov. Statens vegvesen er av den oppfatning at for å kunne gjennomføre kontroll hos foretakets lokaler så må dette fremgå klart av kontrollhjemmelen. Statens vegvesen foreslår et nytt første ledd til § 38, hvor det presiseres at kontroll kan gjennomføres ved foretakets forretningslokaler.

Ordlyden i nytt første ledd foreslås å være:

*«Statens vegvesen og politiet har rett til å føre kontroll med denne lova og føresegner gjevne med heimel i denne lova. Departementet kan gje annan offentleg tenestemann rett til å føre kontroll etter denne lova. Kontroll vert utført langs veg eller ved transportverksemda sin forretningsstad.»*

Statens vegvesen har som nevnt ovenfor en generell hjemmel for å stanse kjøretøy i vegtrafikkloven § 10. Presiseringen i forslag til nytt første ledd om at kontroll kan utføres langs veg anses som en videreføring av gjeldende rett.

Presiseringen som gjelder kontroll ved foretakets forretningssted kan reguleres nærmere i forskrift, jf. forslag til nytt fjerde ledd. Man kan her se hen til hvordan kontroll av kjøre- og hviletid er regulert i forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Statens vegvesen foreslår at kontrollmåten presiseres også i lov, gjennom forslaget til ny § 38 andre ledd. Til sammenligning ble det ved gjennomføringen av EØS-regler om busspassasjerrettigheter i Prop. 85 L (2013–2014)<sup>1</sup> innført en lignende kontrollbestemmelse i yrkestransportloven, ved å tilføre § 32a. Samferdselsdepartementet uttalte i høringsnotatet til arbeidet med gjennomføringen at det er en viktig forutsetning for kontrollmyndigheten

---

<sup>1</sup> [Prop. 85 L \(2013–2014\) - regjeringen.no](http://prop.85.l(2013-2014)-regjeringen.no)

sitt arbeid at den har mulighet til å gjøre seg kjent med transportørens virksomhet. De samme hensyn gjør seg gjeldende her.

For ytterligere omtale av forslaget til ny § 38, se kapittel 3.3.

## 4.3 Øvrige endringer

### 4.3.1 Yrkestransportloven § 38 – Kontroll

Å utføre kontroll anses som et inngripende tiltak som krever klar hjemmel i lov. Yrkestransportloven § 38 har stått uendret siden overgangen fra den tidligere «Lov om samferdsel» til dagens yrkestransportlov, hvor den ble innført ved Ot.prp. nr. 74 (2001–2002)<sup>2</sup>.

Dagens kontrollhjemmel ikke er vid nok til å hjemle fysisk foretakskontroll, jf. vurderingen under pkt. 3.2.2. Vår vurdering er videre også 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 burde det klart fremgå hvem som har myndighet til å utøve kontroll, hvor slik kontroll kan gjennomføres, hvem som skal kontrolleres og hva man kan kontrollere. Statens vegvesen ser også et behov for å definere med hvilke verktøy kontrollen kan utføres og hvordan de innhentede opplysningene ivaretas.

#### 4.3.1.1 Første ledd

I delkapittel 4.2.2 ble det foreslått nytt første ledd til yrkestransportloven § 38:

*«Statens vegvesen og politiet har rett til å føre kontroll med denne lova og føresegner gjevne med heimel i denne lova. Departementet kan gje annan offentlig tenestemann rett til å føre kontroll etter denne lova. Kontroll vert utført langs veg eller ved transportverksemda sin forretningsstad.»*

Beskrivelsen av hvem som har rett til føre kontroll med loven fremgår av første ledds første setning. Videre følger det av andre setning at departementet kan delegere slik kontrollmyndighet til annen offentlig tjenestemann. Dette er en videreføring av gjeldende rett. Fokuset i første ledd endres fra å pålegge føreren en dokumentplikt, til klart å angi hvem som er kompetent kontrollmyndighet ved kontroll av yrkestransportloven.

I forslag til nytt første ledd, tredje setning, presiseres det 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 delkapittel 4.2.2.

Forslag til nytt første ledd innebærer en videreføring av gjeldende rett. Det er etablert at kontrollmyndighetene kontrollerer langs veg, og at dokumentkontroll er den vesentlige delen av dette.

Statens vegvesen foreslår en mer åpen ordlyd. Det er ikke intensjonen at gjeldende rett skal endres som følge av forslaget. Med forslaget vil få en mer teknologinøytral utforming, da

---

<sup>2</sup> [Ot.prp. nr.. 74 \(2001-2002\) - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

særlig med tanke på dagens ordlyd om å «*ha med seg dei legitimasjonane som det er fastsett at han skal syne fram*». Det følger av rundskriv fra Samferdselsdepartementet N-2013-1<sup>3</sup> at dokumentene skal medbringes i kjøretøyet. I fremtiden vil det bli mer aktuelt med digital fremvisning av dokumentasjon, slik forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon<sup>4</sup> (eFTI-forordningen) legger opp til.

EFTI-forordningen fastsetter at transportaktørene har rett til å oppfylle nærmere angitte opplysningsplikter ved å gjøre opplysningene tilgjengelig på sertifiserte plattformer (eFTI-plattformer). Opplysningsplikter som følger av 1072/2009 art. 8 nr. 3 (dokumentasjonskrav ved nasjonal transport) er blant noen av opplysningskravene som i fremtiden skal kunne oppfylles på eFTI-plattform. Det er Kystverket som har fått oppdraget med å vurdere hvordan forordningen best kan gjennomføres som norsk rett. Vegdirektoratet uttalte i 2019 at de var positive til forslaget da det ved bruk av elektronisk frakttransportinformasjon vil være lettere å validere fraktdokumentene. Det ble imidlertid også uttalt at så lenge bruk av elektronisk frakttransportinformasjon ikke er obligatorisk anses dette som en svakhet ved ordningen. Statens vegvesen anser det uansett hensiktsmessig å endre ordlyden til «kunne vise dei legitimasjonane», da man må kunne forvente flere digitale løsninger for dokumentfremvisning i fremtiden.

Forslag til nytt første ledd gjør det klart at de kompetente kontrollmyndigheter også kan kontrollere utstyr som er pålagt etter yrkestransportloven med tilhørende forskrift. Dette innebærer en videreføring av gjeldende rett, for eksempel kontroll med utstyr som drosjer skal være utstyrt med. I overgangen fra samferdselloven til yrkestransportloven ble det mindre tydelig at også lovpålagt utstyr (for eksempel taklykt) skulle kontrolleres, men etter det Statens vegvesen er kjent med var det aldri intensjonen. Det fremstår dermed nødvendig med en presisering.

#### *4.3.1.2 Andre ledd*

Forslag til nytt andre ledd er en presisering av gjennomføring av kontroll:

*«Under kontroll kan kontrollorgana gjere gransking, krevje opplysningar frå ein kvar og gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin eigedom med hjelp frå verksemda.»*

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

Endringene til reglene om virksomheten og dokumentasjon er gjennomført for å gjøre det vanskeligere å opprette såkalte «postkasse-selskaper». Et slikt selskap er på papiret opprettet i en medlemsstat, men har hoveddelen av sin aktivitet i andre EØS-land. Norge har

---

<sup>3</sup> [N-2013-1 - Lovdata Pro](#)

<sup>4</sup> [Forordning om elektronisk godsinformasjon - regjeringen.no](#)

ikke erfart problemer med slik type virksomhet, men anser det som positive endringer som kan forhindre aktører fra å omgå etableringsregelverket.

I likhet med yrkestransportloven § 32 a foreslås det at kontrollmyndigheten kan «gjere gransking, krevje opplysningar frå ein kvar og gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin eigedom med hjelp frå verksemda». I dette ligger det at kontrollmyndigheten kan gjennomføre kontroll med foretakets drift basert på sine egne undersøkelser, tips eller lignende. Videre kan kontrollmyndigheten kreve utlevert opplysninger fra transportforetaket som trengs for å få gjennomført kontroll. Til slutt kan kontrollmyndigheten be transportforetaket om hjelp for å få gjennomført sin kontroll ved fysisk kontroll av foretakets forretningssted. Foretaket pålegges en plikt til å bistå kontrollmyndigheten ved behov. Forslaget er ikke ment til å kun omfatte kontroll ved foretakets forretningssted, selv om ordlyden «gjennomføre kontroll ved transportverksemda sin eigedom med hjelp frå verksemda» i siste del av forslaget henviser direkte til kontroll ved foretakets forretningsadresse. Behovet for å gjøre nærmere undersøkelser og kreve ytterligere opplysninger kan være like aktuelt for kontroll langs veg, og da gjerne ved hjelp fra den kontrollerte.

Det følger av yrkestransportloven § 32 a (8) at, om bistand ikke ytes til kontrollmyndigheten, så kan det bli ilagt et overtredelsesgebyr. Statens vegvesen mener at dette også burde være aktuelt for de tilfeller der et transportforetak ikke bistår ved kontroll. Statens vegvesen har ute på høring et forslag til ny yrkestransportlov § 40 a, som en generell bestemmelse om overtredelsesgebyr ved brudd på yrkestransportloven med tilhørende forskrift. I den samme høringen er det óg et forslag til ny forskrift om gebyr for visse overtredelser av yrkestransportlovgivningen, hvor et gebyr for manglende bistand kan være aktuelt å plasseres.

#### *4.3.1.3 Tredje ledd*

Forslaget til nytt tredje ledd lyder som følgende:

*«Kontroll med 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.»*

Elektroniske kontrollverktøy er et effektivt hjelpemiddel for kontrollatene til å effektivisere og målrette kontrollene sine. Som nevnt ovenfor arbeider Statens vegvesen med en forskrift som tar sikte på å regulere blant annet gjennomføring av kontroll med elektroniske kontrollverktøy og nærmere om behandling av personopplysninger ved bruk av elektroniske og digitale verktøy, herunder; innsamling av data, bruk, lagring og sammenstilling.

For en nærmere gjennomgang av dagens bruk av elektroniske kontrollverktøy, og hvilke elektroniske kontrollverktøy som benyttes, se delkapittel 3.1.3.

I delkapittel 3.2.3 foreslås det en lignende presisering i vegtrafikkloven § 10, slik at det foreligger en tilstrekkelig klar hjemmel for å bruke de nevnte elektroniske kontrollverktøy. De samme hensyn gjør seg i stor grad gjeldende for kontroll av yrkestransportloven. Man anser at det foreligger tilstrekkelig rettsgrunnlag for dagens bruk, men at for en utvidet bruk

kreves det en presisering i kontrollhjemplene på vegtrafikkområdet. Forslaget må ses i sammenheng med forslag til ny bestemmelse om behandling av personopplysninger.

Konkret kan en slik utvidet bruk være et effektivt hjelpemiddel ved kontroll av kabotasje. Det oppleves som krevende å kontrollere kabotasje, 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.

Kjennemerkegjennkjennning kan være et effektivt hjelpemiddel for å avdekke ulovlig kabotasje. Opplysninger om passeringsdata (tid og sted), kjennemerke, kjøretøyklassifisering, aksellast, totalvekt, vogntogvekt og kjøretøykombinasjon kan lagres når kjøretøyet passerer et kamera. Passeringsdata som viser når 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 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 opp mot dokumentasjonen som fremlegges i kontroll. Det vil si at opplysningene og lengre lagringstid vil gjøre det enklere å velge ut kjøretøy med en høy sannsynlighet for ulovlig kabotasje og gi en bedre dokumentasjon på overtredelsen under kontrollen. Til slutt kan man benytte opplysningene til å avdekke om noen foretak gjentatte ganger innenfor kortere perioder bryter regelverket.

#### 4.3.1.4 Fjerde ledd

I forslag til nytt fjerde ledd fremgår Samferdselsdepartementets mulighet til å nærmere regulere kontroll gjennom forskrift:

*Departementet kan gje forskrift om gjennomføring og utfylling av reglar om kontroll.*

Statens vegvesen anser det som hensiktsmessig at ytterligere presisering av gjennomføring av kontroll skjer gjennom forskrift, for eksempel yrkestransportforskriften.

### 4.3.2 Forslag til ny § 39 a om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven

#### 4.3.2.1 Innledning

I forbindelse med forslaget til endringer av yrkestransportloven § 38 og utvidet bruk av elektroniske kontrollverktøy, foreslår Statens vegvesen en det tilføres en ny bestemmelse om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven. Forslaget må ses i sammenheng med forslaget til endring av yrkestransportloven § 38, samt gjennomføring av mobilitetspakken i norsk rett.

Statens vegvesen foreslår at bestemmelsen legges til yrkestransportloven kapittel 8, som ny § 39 a. Kapittel 8 i yrkestransportloven heter *Kontroll, sanksjoner mv.* og vår oppfatning er at bestemmelsen burde ses i sammenheng med kontrollhjemplene. At behandlingsgrunnlaget kommer før bestemmelsene om sanksjoner anses som logisk. Til sammenligning finner vi vegtrafikklovens § 43 b om behandling av personopplysninger i vegtrafikklovens kapittel 6 *Forskjellige bestemmelser*. Dette er riktignok etter kapittel 5 *om Reaksjoner ved overtredelse*



*m.m.*, men kontrollhjemlene i vegtrafikkloven fremgår ikke av kapittel 5. Alternativt foreslår Statens vegvesen at forslaget til ny bestemmelse om behandling av personopplysninger i yrkestransportloven legges til kapittel 6 *Sams føresegner*.

Forslaget til bestemmelse er som følger:

*«Offentlige styresmakter kan handsame personopplysninger, mellom anna personopplysninger som nevnt i forordning (EU) 2016/679 personvernforordningen artikkel 10, når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter denne lova og føresegner gjevne med heimel i lova. Vegtrafikkloven § 43b andre og siste ledd gjeld tilsvarende.»*

Forslaget har klare paralleller, og henviser konkret til vegtrafikkloven § 43 b, som ble tilføyd til vegtrafikkloven i 2019. Forslaget til ny vegtrafikkloven § 43 b ble behandlet i prop. 115 L (2013–2014)<sup>5</sup> og i en egen høring om retten til å behandle personopplysninger og politiets tilgang til personopplysninger i Statens vegvesen sine registre<sup>6</sup>. Stortingsmelding Meld. St. (2012–2013) «Personvern – Utsikter og utfordringer» slo for øvrig fast at behandling av personopplysninger som en nødvendig forutsetning for at den offentlige forvaltningen kan utøve myndighet og utføre tjenester burde ha hjemmel i lov i så stor grad som mulig.

#### *4.3.2.2 Krav til behandling av personopplysninger*

Behandling av personopplysninger reguleres av lov av 15. juni 2018 nr. 38 om behandling av personopplysninger, der den europeiske personvernforordningen (EU) 2016/679 er implementert. For å behandle personopplysninger må det foreligge et behandlingsgrunnlag, jfr. artikkel 6 nr. 1. For behandling av personopplysninger i forbindelse med gjennomføring av kontroller vil det i all hovedsak være bokstav e) utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er lovpålagt, som vil være et aktuelt grunnlag. Dette grunnlaget krever hjemmel i lov, jfr. Artikkel 6 nr. 3.

Behandling av personopplysninger skal gjennomføres etter prinsippene i Artikkel 5 nr. 1. Det vil si at behandlingen av personopplysningene skal være lovlig, rettferdig og åpen. Opplysningene skal kun behandles innenfor formålet, det skal ikke behandles mer data enn nødvendig eller lagres lenger enn nødvendig. Dataene skal være korrekte og behandles med integritet og konfidensialitet.

#### *4.3.2.3 Behovet*

Statens vegvesen anser passeringsdata som de opplysninger som er mest aktuelle å innhente og anvendes ifm. kontroll av yrkestransportloven.

Dette er opplysninger som innhentes på følgende måter:

- Kjennemerkegjenkjenning (ANPR)

---

<sup>5</sup> [Prop. 115 L \(2013–2014\) - regjeringen.no](#)

<sup>6</sup> [Høring - Vegtrafikkloven ny § 43 b - Rett til å behandle personopplysninger – politiets tilgang til personopplysninger i Statens vegvesens registre - regjeringen.no](#)

- WIM (weight in motion) som kan avgjøre om det er tungt eller lett kjøretøy
- DSRC (Dedicated short-range communication) Dette er trådløs enveis eller toveis kommunikasjon som anvendes for å avlese informasjon om kjøretøy langs vei. DSRC skal benyttes for fjernavlesning av smart fartsskriver, som igjen kan brukes ved kontroll av kabotasje når det lastes/losses og passeres grenser. Det bemerkes at DSRC ikke er på plass i dag.

Elektroniske kontrollverktøy, som for eksempel kjennemerkegjennkjenning (ANPR), brukes i dag som en øyeblikks-observasjon for å målrette kontrollene. Utvidet bruk av elektroniske kontrollverktøy på flere kontrollområder og med lengre lagringstid av passeringsdataene vil være en mer omfattende behandling av personopplysninger som krever hjemmel i lov.

Statens vegvesen vurderer at en utvidet bruk, vil bidra til mer effektive og målrettede kontroller. Det vil si at kontrollørene i større grad enn i dag kan plukke ut kjøretøy med en høyere sannsynlighet for mangler. En mer treffsikker utvelgelse av kjøretøy vil bidra til en bedre trafiksikkerhet, gjennom at flere av de kjøretøyene med feil mangler som kan påvirke trafiksikkerheten, blir stoppet og sanksjonert. Ved å sammenstille passeringsdata med dokumentasjon som fremvises under kontrollen vil det også være mulig i større grad å avdekke overtredelser. Samlet vil dette gi en styrket allmennpreventiv effekt, bidra til mer likeverdige konkurranseforhold i bransjen og bedre arbeidsforhold for sjåførene.

#### *4.3.2.4 Personvern ved bruk av kjennemerkegjennkjenning*

Som nevnt ovenfor vil diverse passeringsdata som kan defineres som personopplysninger være gjenstand for behandling for de kompetente myndigheters utførelse av oppgaver i yrkestransportloven.

##### 4.3.2.4.1 Registreringsnummeret/kjennemerket som en personopplysning

Systemet for kjennemerkegjennkjenning bruker registreringsnummeret til kjøretøyet i lister og ved passeringsdata. Registreringsnummer er vurdert som en personopplysning, og bruken av registreringsnummer blir derfor en behandling av personopplysninger. Registreringsnummeret på kjøretøy som er registrert på foretak er ikke være en personopplysning. Siden ANPR-systemet ikke er i stand til å skille mellom disse registreringsnumrene, er all behandling av registreringsnumrene ansett som behandling av personopplysninger.

Registreringsnumrene er uansett å betrakte som en indirekte personopplysning. Registreringsnummeret kan utløse en alarm som har som formål å øke sannsynligheten for en etterfølgende kontroll. Den etterfølgende kontrollen vil ofte medføre en behandling av personopplysninger, og utfallet av kontrollen kan være en negativ reaksjon i form av sanksjoner. Dette tilsier at behandlingen av registreringsnumrene må følge regelverket for behandling av personopplysninger.

Enkelte av kjøretøyene eies av enkeltpersonforetak, hvor foretakets navn er eierens personlige navn. Det er tidligere vurdert at eier av enkeltpersonforetak ikke kan forvente en tilsvarende skjerming av sitt navn som en annen privatperson. Ved opprettelse av et

enkeltpersonsforetak velger eier å gjøre disse opplysningene tilgjengelig, og kan derfor ikke påberope seg en like stor grad av skjerming når opplysningene behandles som en følge av virksomheten til foretaket.

#### 4.3.2.4.2 Foto der sjåføren kan bli synlig

Kameraene som benyttes i ANPR-systemet tar bilde av kjøretøyet forfra og bakfra. På bildet tatt forfra kan sjåføren bli synlig, og det er da tale om en behandling av personopplysninger. Bildet av fører er uskarpt og vil trolig ikke kunne benyttes til en identifisering av person. Likevel må bildet sees som en behandling av personopplysninger ettersom det ikke er etablert tiltak for å slukke førers identitet.

Vi bemerker at denne delen av behandlingen av personopplysninger ved bruk av ANPR bør utredes videre i et mulig regelverksarbeid. I den forbindelse bør det sees nærmere på behovet for bilde av frontrute for å kunne avgjøre om fører har tilstrekkelig utsyn.

#### 4.3.2.4.3 Særlig om behandling av personopplysninger innenfor ulike kontrollområder

Ved kontroll av kabotasje og kontroll av kjøre- og hviletid er det opplysninger knyttet til kjøretøys eier som behandles (opplysninger om sjåfør behandles også ved kontroll av kjøre- og hviletid). Dette vil ofte være et foretak siden kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg ofte er registrert på et foretak. Det er særlig for kontroll av kabotasje og kjøre- og hviletid at økt lagringstid vil gi en utvidet behandling av personopplysninger. En lengre lagring av disse passeringene vil gi en kartlegging av bevegelsesmønsteret til kjøretøyet som skal brukes til å avdekke mulige brudd på reglene. Selv om kontrollørene ikke vil kunne avlese førers identitet gjennom ANPR, kan passeringsdataene brukes til å avdekke førers identitet i andre systemer kontrolløren har tilgang til. Dessuten kan identitet sjekkes ved en faktisk kontroll. På denne måten vil passeringene kunne avdekke også førers bevegelsesmønster med kjøretøyet. For kjøre- og hviletid vil registrering av passeringsdata kunne gi indikasjoner på bevegelsesmønsteret til fører når passeringsdataene sammenstilles med informasjonen fra fartsskriveren. Sammenstillingen vil både vise bevegelsesmønsteret til fører når han er på arbeid, men også når han har hvile eller fritid. De nevnte opplysningene vil være nyttige for å kontrollere etterlevelsen av kjøre- og hviletid, så det foreligger et behov for å kunne sammenstille passeringsdataene med informasjon fra fartsskriveren. Da dette er en mer omfattende behandling av personopplysninger enn det som gjøres i dag, er det imidlertid viktig å sikre god nok hjemmel og vurdere om det er behov for å sette inn egne tiltak for å skjerme opplysningene.

#### *4.3.2.5 Nærmere om forslaget*

Som følge av endringene i mobilitetspakken forventes det at medlemslandene øker sin kontrollvirksomhet og samhandlingen mellom de kompetente kontrollmyndighetene. Vegtrafikklovens virkeområde er all trafikk med motorvogn, hvilket pålegger eiere og sjåfører en rekke plikter. Som følge av dette er kontrollmyndighetene avhengig av personopplysninger for utføre de oppgavene de er pålagt. Yrkestransportloven skal på sin side regulere selve transporten som utføres med motorvogn eller fartøy, og retter seg

dermed mer mot foretakene som gjennomfører transporten. Behovet for behandling av personopplysninger begrenser seg til de tilfeller der slike opplysninger også kan brukes for å avdekke brudd på yrkestransportloven, for eksempel ulovlig kabotasje.

Med endringene som følger av mobilitetspakken, og påfølgende forslag til endringer i yrkestransportloven § 38 mener Statens vegvesen at det er nødvendig for offentlige myndigheter å kunne behandle personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter yrkestransportloven med tilhørende forskrifter.

Begrepet «offentlige styresmakter» benyttes for at det ikke skal utelukkes at myndighet etter yrkestransportloven er lagt til andre enn Statens vegvesen. Videre retter man seg mot hvem er ansvarlig for behandlingen av opplysningene i de ulike registrene, slik at man ikke utelukker at private aktører kan være databehandlere.

«Handsame personopplysninger» skal forstås på samme måte som etter personopplysningsloven. «Personopplysninger» skal videre forstås slik at det omfatter også sensitive personopplysninger, jf. personopplysningsloven § 9.

I forslaget refereres det kun til forordning (EU) 2016/679 art. 10, om behandling av personopplysninger vedrørende straffedommer og lovovertridelser, i motsetning til vegtrafikkloven § 43 b som også refererer til nevnte forordning art. 9. Art. 9 gjelder personopplysninger om blant annet rase, etnisk opprinnelse, religiøs overbevisning etc., hvilket ikke er personopplysninger man trenger for å utføre oppgaver etter yrkestransportloven.

I likhet med det som ble lagt til grunn i prop. 115 L (2013–2014) om oppgaver, så menes det med ordlyden «oppgåver» at man begrenser seg til forvaltningsoppgaver som er nødvendig å utføre etter yrkestransportloven.

Siste setning i forslaget henviser til vegtrafikkloven § 43 b andre og siste ledd. Andre ledd omhandler politiets tilgang til personopplysninger i Statens vegvesen sine registre. Politiet har forvaltningsoppgaver etter yrkestransportloven, slik de har forvaltningsoppgaver etter vegtrafikkloven. Henvisningen til vegtrafikkloven § 43 b annet ledd er ment som et rettslig grunnlag for at politiet skal kunne benytte den faktiske tilgangen det allerede har til Vegvesenets registre, til et bredt spekter av politioppgaver. Statens vegvesen legger til grunn at man ved en slik henvisning ikke tillater en ytterligere tilgang til personopplysninger enn det som allerede er gitt i vegtrafikkloven § 43 b, men at rekkevidden utvides til å omfatte forhold på yrkestransportlovens område.

Henvisningen til vegtrafikkloven § 43 b siste ledd gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å gi utfyllende bestemmelser om behandling av personopplysninger i forskrift. Statens vegvesen jobber med en høring om utvidet bruk av elektroniske kontrollverktøy som vil sendes ut ila. høsten 2021. Høringen vil ta for seg innhenting, sammenstilling og behandling av personopplysninger innhentet ved bruk av slike kontrollverktøy.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføringen av Mobilitetspakken i norsk rett vil innebære økonomiske og administrative konsekvenser både for private og offentlige aktører. Konsekvensene vil først oppstå når de ulike forordningene gjennomføres i forskrifter. Det ligger mange endringer inne i Mobilitetspakken av økonomisk og administrativ art for både offentlige og private aktører, men disse vil inntre tre i kraft på ulike tidspunkt.

De aktuelle lovforslagene som følger av tilpasning til Mobilitetspakken har i seg selv ikke særlige omfattende konsekvenser, men sett sammen med hele mobilitetspakken som sådan og påfølgende forskriftsendringer vil det bli økonomiske og administrative konsekvenser. Kostnadene for gjennomføring av Mobilitetspakken er imidlertid vanskelig å tallfeste konkret. Det vil bli gjort nærmere utredninger av de økonomiske og administrative konsekvensene i forbindelse med utarbeidelsen av de nødvendige forskriftsendringene i det videre arbeidet.

Heller ikke endringene der lovtekst presiseres for å tydeliggjøre innholdet i tråd med utvikling har omfattende økonomiske og administrative konsekvenser.

### 5.1 Private aktører

#### 5.1.1 Transportører og sjåførere

##### *5.1.1.1 2020/1055*

Forordningen vil innebære en økonomisk belastning for transportører som utfører internasjonal transport med kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner mellom 2 500 og 3 500 tonn. Disse vil fra senest 21. mai 2022 være pliktig å ha en bankgaranti for å dokumentere økonomisk evne. Garantisummen satt til 1 800 euro for det første kjøretøyet, og så 900 euro per kjøretøy. Den økonomiske belastningen på foretaket vil derfor være avhengig av virksomhetens størrelse.

##### *5.1.1.2 2020/1054*

Utvidelsen av virkeområdet til kjøre- og hviletidsbestemmelsene til å gjelde internasjonal godstransport med varebil, samt innføringen av løyvekrav for slik transport, medfører at en ny bransje må innrette seg etter en rekke nye regler som krever både utskifting av utstyr og økning i kompetanse. Statens vegvesen er ikke kjent med hvor omfattende internasjonal godstransport med varebil egentlig er, men antar at denne typen transport er økende for eksempel i områder med grensekryssende transport over kortere avstander og med lett gods.

Krav til oppgradering til smart fartsskriver versjon 2 vil medføre en kostnad for transportører og det tilliggende behovet for nye fartsskriverkort med større minnekapasitet vil medføre en kostnad for sjåførere.

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

### *5.1.1.3 2020/1057*

En innføring av et krav om innsending av utstasjoneringserklæring vil innebære en administrativ byrde for transportvirksomhetene. Det antas at utenlandske transportører som driver ikke-bilateral internasjonal transport, herunder tredjelandstransport, vil kunne bli underlagt og i så fall måtte følge allmenngjorde lønnssetninger slik at deres lønnskostnader øker. Det kan ikke utelukkes at denne kostnadsøkningen vil bli forsøkt overført til kjøperne av transporttjenester. Direktivet vil samtidig lette en del av de administrative byrdene på transportforetak i forbindelse med utsending av sjåfører ved at de ikke behøver å forholde seg til forskjellige dokumentasjonskrav mv i forskjellige land og ikke behøver å medbringe og fremskaffe en typer dokumentasjon ved kontroll langs vei, men kan sende dette i ettertid.

### 5.1.2 Systemleverandører og produsenter

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

Krav til nye registreringer og etter hvert også behov for betydelig økt minnekapasitet i fartsskriverkortene vil medføre arbeid opp mot leverandør av kort så snart spesifikasjonene for nye kort er klare.

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

## 5.2 Offentlige aktører

### 5.2.1 Statens vegvesen

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

#### *5.2.1.1 2020/1055*

Gjennomføringen av forordning 2020/1055 vil få konsekvenser for Statens vegvesen som løyvemyndighet. Innføringen av løyveplikt for transport med varebiler vil medføre noen økte administrative kostnader og økt ressursbruk. Det vises likevel til at transport med varebiler skal bare omfattes for de som driver internasjonal transport og pr. i dag er dette omfanget svært lite.

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

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

Forpliktelsene til rapportering og til å svare på forespørsler fra andre lands myndigheter med relativt korte frister i art. 8(1a) vil kreve ressurser, og kan by på utfordringer da myndighetsansvaret for disse kontrollene er delt. Et godt samarbeid mellom berørte etater er her nødvendig.

Det stilles konkrete krav til håndheving, og utstrakte internasjonalt samarbeid. Dette krever også mye planlegging og vil være ressurskrevende.

Kontroll ved foretakets forretningssted vil mest sannsynlig kreve økt bemanning ved den avdelingen hos Statens vegvesen som tillegges oppgaven.

#### *5.2.1.2 2020/1054*

Nye kjøre- og hviletidsovertredelser må legges inn i analysesystemer og det må gis innføring i endringene til alle kontrollører. Det må lages oppdaterte instruksjoner for kontroll av den nye informasjonen som etter hvert skal kunne hentes ut fra fartsskriveren.

Krav til nye registreringer og etter hvert også behov for betydelig økt minnekapasitet i fartsskriverkortene vil medføre arbeid opp mot leverandør av kort så snart spesifikasjonene for nye kort er klare. Kostnader som her ikke kan dekkes gjennom kostnadsdekkende gebyrer vil måtte dekkes innenfor gjeldende budsjettammer. Når det gjelder fjernavlesning av fartsskriver, som skal være på plass i løpet av 2024, er infrastrukturen (kommunikasjon og radio/DSRC) allerede montert på de fleste lokasjoner, så dette vil ikke utgjøre vesentlige kostnader. Imidlertid forventes det en del kostnader knyttet til endringer og tilpasninger i Metabof (intern regelmotor for målretting av kontroll). Også utvikling av grensesnitt vil medføre kostnader. Som en ramme vil utvikling og tilpasning her kunne beløpe seg til ca. 2,5 mill.

#### *5.2.1.3 2020/1057*

Endringene i direktiv 2006/22 vil få administrative konsekvenser i form av at Statens vegvesen må ta større hensyn til arbeidstid i sin kontrollvirksomhet langs vei. Omfanget av dette avhenger av det nasjonale handlingsrommet for tilpasninger. Vi antar at det blir mulig å begrense omfanget av kontrollen av arbeidstid langs vei.

Videre vil endringene i direktiv 2006/22 kreve økt samhandling mellom Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Politiet, som alle er kontrollmyndigheter etter forskrift om arbeidstid for sjåførere og andre innenfor vegtransport. De nye kontroll-, samarbeids- og

rapporteringsforpliktelsene som ligger i forslaget, synes åpenbart å kreve ressurser og innebære kostnader for kontrollmyndighetene.

#### *5.2.1.4 Øvrige endringer*

Øvrige endringer er i all hovedsak å regne som presisering av hjemler og medfører derfor ingen endringer i rettstilstanden og har derav heller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

## 6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **8. oktober 2021**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

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

Statens vegvesen  
Divisjon Trafikant og kjøretøy  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **21/143846** dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

---



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

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

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

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**