



## Statens vegvesen

Høringinstansene

⌘

Behandlerenhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Ingrid M. Heggebø Lutnæs -  
22073286

Vår referanse:  
2009/160624-004

Deres referanse:

Vår dato:  
02.11.2009

### **Høring - gjennomføring av nye rettsakter på kjøre- og hviletidsområde -Kommissjonsforordning (EF) 68/2009, Direktiv 2009/4/EF, Direktiv 2009/5/EF, Rekommandasjon 2009/60/EF**

#### **1. Innledning og bakgrunn**

Vegdirektoratet legger etter samtykke fra Samferdselsdepartementet med dette frem forslag til gjennomføring av følgende fire rettsakter på kjøre- og hviletidsområdet (dansk tekst)

- Kommissjonsforordning (EF) 68/2009 av 23. januar 2009 om niende tilpasning til den tekniske utvikling av Rådets forordning (EØF) 3821/85 om kontrollapparatet inden for vejtransport
- Kommissjonsdirektiv 2009/4/EF av 23. januar 2009 om foranstaltninger med henblikk på at forebygge og afsløre manipulation af data fra fartskrivere, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr 3820/85 og (EØF) 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EF
- Direktiv 2009/5/EF av 30. januar 2009 om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr 3820/85 og (EØS) nr 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed
- Kommissjonsrekommandasjon 2009/60/EF av 23. januar 2009 om retningslinjer for god kontrollpraksis for undersøgelser af kontrollapparater på vejene og på autoriserede verksteder

Ingen av de følgende rettsaktene krever lovendring. Rettsaktene gjennomføres ved endring av forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS av 2. juli 2007 nr 877.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

De økonomiske og administrative konsekvenser forslaget vil medføre er tatt inn under hver av rettsaktene.

## **2. De fire rettsaktene**

### **2.1. Kommisjonsforordning (EF) 68/2009**

Rådsforordning 3821/85 vedlegg 1B gir de tekniske spesifikasjonene for konstruksjon, installering og kontroll av utstyr til digital fartsskriver innenfor vegtransport. Fartsskriver benyttes til registrering og kontroll av data knyttet til kjøre- og hviletidsreglene.

For enkelte typer kjøretøy som omfattes av kjøre- og hviletidsreglene og som har krav til installering og bruk av fartsskriver, er det i dag vanskelig å få installert fartsskriver i samsvar med de kravene som oppstilles i forordning 3821/85 vedlegg 1B. Forordning (EF) 68/2009 inneholder endringer i forordning 3821/85 vedlegg 1B for å gjøre det mulig å installere digital fartsskriver i personbiler (kjøretøy klasse M1) og varebiler (kjøretøy klasse N1).

Endringen innebærer mulighet for å benytte en alternativ løsning med adapter for nevnte kjøretøy. Endringene følger av denne forordningens artikkel 1.

Forordningen har en tidsbegrenset løsning med adapter, se punkt 2.1.1. Begrunnelsen er at EU-Kommisjonen ser på dette som en midlertidig løsning, og at fabrikantene av fartsskrivere vil ha tilstrekkelig med tid på seg til å komme med andre løsninger som gjør det mulig å installere en bevegelsesføler (en del av fartsskriveren som avgir et signal som tilsvarer kjøretøyets hastighet og/eller tilbakelagte strekning) som opprinnelig forutsatt i forordning 3821/85 vedlegg 1B innen utgangen av 2013.

#### **2.1.1 Montering av adapter**

Det innføres en mulighet for montering av adapter. Adapter defineres som en del av en fartsskriver som gir signaler som vedvarende representerer kjørehastighet og/eller tilbakelagt distanse. Dette vil imidlertid bare gjelde for M1 og N1 kjøretøy som er blitt tatt i bruk i perioden mellom 9. desember 2006 (EU medlemsland fra 1. mai 2006) og 31. desember 2013. Denne løsningen gjelder altså i en begrenset periode.

Vilkåret for å kunne installere en slik adapter er at det mekanisk sett ikke er mulig å installere noen annen eksisterende type av bevegelsesføler som er i overensstemmelse med de øvrige bestemmelsene i vedleggene til Rådsforordning 3821/85 vedlegg 1B.

Adapteren skal installeres mellom kjøretøyenheten og det sted hvor hastighet/avtandsrelaterte impulser genereres av integrerte følere eller alternative tilkoblinger.

#### **Forordningen endrer også forordning 3821/85 vedlegg 1B punkt 250 vedrørende nye opplysninger som skal fremkomme på installasjonsplaten:**

- den delen av kjøretøyet der adapteren er installert,
- den del av kjøretøyet hvor bevegelsesføleren er installert, hvis den ikke er tilsluttet girkassen, eller det ikke anvendes adapter,
- en angivelse av fargen på kabelen mellom adapteren og den del av kjøretøyet som forsyner denne med impulser,

- serienummeret på adapterens integrerte bevegelsesføler

### **Forordningen har en tilføyelse til punkt 250 a:**

Installasjonsplate til kjøretøy som er utstyrt med adaptere eller kjøretøyer der bevegelsesfølerne er tilknyttet girkassen, skal monteres på installasjonstidspunktet. For alle andre kjøretøy monteres installasjonsplaten med de nye opplysningene på tidspunktet for etterfølgende inspeksjon av installasjonen.

### **Tillegg 12 til forordningen:**

Beskrivelsen av arbeidet med installasjon av adapter for M1 og N1 kjøretøy følger som et tillegg 12 til forordning 3821/85 vedlegg 1B. Løsningen for installering av adapter skal sikre muligheten for å installere digital fartsskrivere i M1 og N1 kjøretøy på en måte som hindrer manipulasjon av det digitale fartsskriversystemet. Dette tillegget inneholder kapitler om adapterens generelle egenskaper og funksjoner, kravet til fartsskriveren når adapteren er installert, konstruksjonskrav og funksjonskrav til adapteren, installering av fartsskriveren når adapteren benyttes, kontroll, periodisk inspeksjon og reparasjoner og typegodkjenning av fartsskriver når adapteren benyttes. **Tillegg 12 er i all hovedsak relevant for fartsskriververksteder, mekanikere og importører av fartsskrivere. Det er bare godkjente fartsskriververksteder eller kjøretøyfabrikanter som vil kunne få levert adaptere til installering.** Adapteren skal plomberes, og fartsskriveren skal ha periodisk inspeksjon hvert annet år i tråd med forordning 3821/85 vedlegg 1B punkt 256 – 258. (tillegg 12 nr 6)

Ved typegodkjenning av fartsskrivere skal alt eventuelt innebygd tilleggsutstyr også fremlegges for godkjenning. Ved fremleggelse av typegodkjenning skal altså fartsskriveren være komplett med adapter. Enhver adapter kan fremlegges med en selvstendig typegodkjenning eller for typegodkjenning som en komponent av fartsskriveren (tillegg 12 nr 7).

Forordningen trådte i kraft i medlemsland i EU 24. juli 2009.

### **2.1.2 Vegdirektoratets vurdering**

For innehavere av M1 og N1 kjøretøy er det viktig å kjenne til muligheten for nå å kunne installere en adapter.

Forordningen vil løse et problem for M1 og N1 kjøretøy som er underlagt kjøre- og hviletidsreglene, for de tilfeller der det ikke har vært mulig å installere digital fartsskriver og kjøretøyene derfor har vært avskåret for å kunne bruke dem til kjøring underlagt kjøre- og hviletidsregelverket. Denne løsningen har lenge vært etterlyst i EU/EØS medlemsland.

Forordningen med nytt tillegg 12 foreslås gjennomført ved å innta den i listen over forordninger som gjøres til norsk forskrift i forskriften § 1.

### **2.1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser av forskriftsendringen**

Endringen har en positiv konsekvens for bransjen da flere kjøretøy som tidligere ikke har kunnet vært benyttet til kjøring innenfor regelverket om kjøre- og hviletid, nå kan tas i bruk til

dette formålet. Kommisjonen har vist til at endringen vil ha betydning for ca 0,5 % av kjøretøyene i dette markedet. Dette antas å kunne dreie seg om i størrelsesorden 1000-1500 kjøretøy i Norge i perioden frem til 2013. Prisen for utstyret vil variere noe, men det er fra bransjen anslått at kostnaden for adapterløsningen kan være ca 2000 kr høyere enn den ordinære løsningen med montering av fartsskriver som ligger i størrelsesorden 10-12 000 kr pluss montering.

Fartsskriververkstedene og deres mekanikere må sette seg inn i arbeidet med løsningen med montering av adapter, men det må anses for en liten administrativ tilpasning for bransjen.

Utover dette antas endringen ikke å påføre verken de private aktører eller offentlige myndigheter særlige administrative eller økonomiske konsekvenser.

## **2.2 Direktiv 2009/4/EF**

Direktiv 2006/22/EF (heretter kalt kontrolldirektivet) inneholder minstekrav til kontroll av kjøre- og hviletidsreglene for tungtransportsjåfører. Det nye direktivet 2009/4/EF inneholder endringer i kontrolldirektivet. Hovedhensynet bak kontrolldirektivet er å forbedre håndhevingen av kjøre- og hviletidsregelverket blant annet ved å stille strengere krav til innholdet i kontrollene og øke kravet til antall kontroller.

Formålet med direktiv 2009/4/EF er å forbedre metoder og fremgangsmåter for kontroll ytterligere, for å avsløre og forebygge bruk av utstyr som er egnet til å manipulere fartsskriversystemet, samt forbedre utstyret til kontrollører. Endringene innebærer forsterkede forpliktelser for statene til særskilt kontroll av utstyr som er egnet til å manipulere fartsskriveren, og definerer standardutstyr og programvare som kontrollører må ha for å kunne analysere dataene.

Vedlegg I og II i Kontrolldirektivet endres med et nytt punkt 5 i vedlegg I del A, og nytt punkt 3 i vedlegg II.

### **2.2.1**

#### **Nytt punkt 5 i vedlegg I del A i Kontrolldirektivet**

Denne bestemmelsen tar sikte på å gi en mulighet til å kontrollere fartsskriveren som er i kjøretøyet for å avdekke om det er installert en anordning som har til formål å ødelegge, fjerne, manipulere eller endre data, eller som har som formål å forstyrre den elektroniske datautvekslingen mellom fartsskriverens komponenter, eller som forstyrrer eller endrer data på en slik måte før kryptering.

Som en følge av innføring av digital fartsskriver er EU-Kommisjonen blitt kjent med at det forekommer installasjoner som har til formål å forfalske data og herved undergrave effektiviteten av kjøre- og hviletidsreglene. Det er derfor hensiktsmessig at kontrollørene har mulighet til å kontrollere utstyret.

Vegtrafikkloven § 13 tredje ledd gir en generell hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om kontroll av fartsskriver. I forskrift om kjøre- og hviletid § 10 første ledd annet punktum, fremgår det at sjåfører og foretak skal utlevere eller overføre elektronisk de opplysningene og den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere at reglene om kjøre- og hviletid

overholdes. Det fremgår imidlertid ikke direkte av forskriften nærmere regulering av kontrollen av fartsskriver med tilhørende komponenter.

Dagens utekontroll og kontroll i bedrift er hovedsakelig rettet mot kontroll av kjøre- og hviletid, altså om sjåførene og transportforetakene har overholdt daglig kjøretid, pauser og hvile. I den forbindelse vil en utekontrollør hente ut data fra fartsskriveren. Utover dette gjøres det en visuell kontroll av selve fartsskriveren med tilhørende komponenter for å sjekke at det ikke er noe unormalt.

### **Nytt punkt 3 i vedlegg II i Kontrolldirektivet**

Denne bestemmelsen setter krav til kontrollutstyret for å sikre effektiv kontroll. Det settes krav til at kontrollørene har tilgang til kontrollutstyr med passende programvare for å kontrollere og validere de registrerte data som er tilknyttet den digitale signaturen. Slikt kontrollutstyr er tilgjengelig for kontrollørene i dag (VaDIS i SVV og TIS-Office i politiet).

Denne delen av direktivet anses å kunne gjennomføres ved å innta en henvisning til direktivet i § 9 første ledd, jf. omtalen under punkt 1 over.

#### **2.2.2 Vegdirektoratets vurdering**

Formålet med en bestemmelse om kontroll av fartsskriveren med tilhørende komponenter, er å avdekke juks og manipulasjoner. Det fremgår av direktivet at kontrollen må være hensiktsmessig og at det må tas tilstrekkelig hensyn til sikkerheten (fra engelsk språkversjon: "where appropriate and with due regard to safety considerations", fra dansk språkversjon: "Når det er hensigtsmæssigt og under behørig hensyntagen til sikkerheden). Det vil være nærliggende å vurdere å gjennomføre en slik kontroll i situasjoner der kontrolløren har en vel begrunnet mistanke om at det forekommer installasjoner som har til hensikt å manipulere, ødelegge, fjerne eller endre data, eller andre forstyrrende anordninger. Dette vil blant annet kunne avdekkes gjennom dataene om kjøre- og hviletid, hva sjåføren selv opplyser og situasjonen forøvrig. Kontrollen vil i de fleste tilfeller være rask og uten demontering eller andre inngrep i selve fartsskriveren. I særlige tilfelle vil det imidlertid kunne være aktuelt med en mer omfattende kontroll, for eksempel gjennom bruk av referansekabel for å sjekke at signaler og parametere ikke er manipulert.

For å gjøre det klart at kontrollen også kan omfatte kontroll av fartsskriveren og tilhørende komponenter foreslås derfor at det forskrift om kjøre- og hviletid § 10 første ledd tredje punktum inntas en generell bestemmelse om at kontroll kan omfatte fartsskriveren med tilhørende komponenter. Dette anses å være innenfor den adgangen man etter vegtrafikkloven § 13 tredje ledd har til å gi bestemmelser om kontroll av fartsskriver.

I tillegg foreslås inntatt en henvisning til direktiv 2009/4/EF i forskriftens § 9 første ledd som krav til hvordan myndighetene skal organisere og gjennomføre kontroller. Sammen med alminnelige krav til utførelse av offentlig forvaltningsmyndighet antas dette å innebære tilstrekkelig hjemmel for og avgrensning av denne kontrollmyndigheten.

#### **2.2.3 Økonomiske og administrative konsekvenser av forskriftsendringen**

Endringen antas å få begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for myndigheter og private interesser. En mer omfattende kontroll av fartsskriveren med tilhørende

komponenter vil kreve mer ressursbruk både for SVV og politiet, samt tar mer tid for sjåfrer som blir kontrollert, enn bare ved kontroll av kjøre- og hviletiden til sjåførere. Slik utvidet kontroll av fartsskriveren forutsettes imidlertid at foretas på særskilt mistanke og dermed i begrenset omfang. De administrative og økonomiske konsekvensene av slik kontroll antas dermed å bli begrensede.

Statens vegvesen og politiet har i dag kontrollutstyr som er i samsvar med kravene i direktivet (VaDIS og TIS-Office).

## **2.3 Direktiv 2009/5/EF**

### **2.3.1 Risikoklassifiseringssystemer**

Direktiv 2009/5/EF endrer kontrolldirektivet og er knyttet til direktivets artikkel 9 som inneholder krav til innføring av et risikoklassifiseringssystem for kontroll av virksomheter basert på grovhet og antall overtredelser. Direktivet inneholder en liste med noen overtredelser som skal tas i betraktning i denne sammenhengen. Direktiv 2009/5/EF inneholder en mer utfyllende liste enn tidligere, med vesentlig flere overtredelser og gradering av overtredelsene i tre alvorlighetskategorier. Listen blir nytt vedlegg III til direktivet og erstatter den tidligere listen. Formålet er å bidra til å effektivisere kontrollen av kjøre- og hviletid både langs veg og i foretak samt bidra til likebehandling og større forutberegnlighet og likere konkurranseforhold for virksomhetene. En slik harmonisert liste vil også gjøre det mulig å inkludere overtredelser begått i andre land.

Rettsakten angir ikke hvilken type eller hvor strenge reaksjoner som skal anvendes i medlemslandene. Dette er det fortsatt opp til de medlemslandene selv å bestemme.

Direktivet inneholder et vedlegg med en nærmere liste over konkrete overtredelse knyttet til bestemmelsene om kjøre- og hviletid. Overtredelsene er inndelt i tre alvorlighetskategorier, svært alvorlige brudd, alvorlige brudd og mindre alvorlige brudd. Kategoriseringen er basert på overtredelsenes betydning for trafikksikkerheten og muligheter for kontroll. Hensikten er at sjåførere og transportforetak skal oppleve at kriteriene for utvelgelse til kontroll særlig i foretak, er basert på en felles forståelse av alvorligheten. Imidlertid angir ikke direktivet hvilke og hvor strenge reaksjoner som skal anvendes. Dette er fortsatt opp til medlemslandene selv om å bestemme, herunder for eksempel bøtesatser.

### **2.3.2 Vegdirektoratets vurdering**

Statens vegvesen har i dag en utekontrollveiledning der reaksjonsmønsteret er kategorisert. Veiledningen brukes av kontrollører i Statens vegvesen og i politiet. Den graderingen av overtredelser som retningslinjene innebærer er i all hovedsak i samsvar med den gradering som vegvesenet benytter i sin kontrollpraksis.

### **2.3.1 Økonomiske og administrative konsekvenser av forskriftsendringen**

Listen i vedlegget til direktiv inneholder retningslinjer, og innebærer svært liten grad av forpliktelser til nasjonal gjennomføring. Innholdsmessig har det mer karakter av rekommandasjon. Forslag til endring av forskriften begrenses derfor til å henvise til dette direktivet i forskriftens § 9. Av denne grunnen antas heller ikke at gjennomføringen medføre økonomiske og administrative konsekvenser av betydning.

## **2.4 Rekommandasjon 2009/60/EF**

Rekommandasjonen inneholder retningslinjer for god kontrollpraksis for kontroll på veg og i verksteder i alle medlemsland. Den har til formål å oppfordre og støtte statene til å innføre prosedyrer og metoder som på basis av forskning og teknisk ekspertise kan bidra til vesentlig å forbedre mulighetene til å hindre og oppdage misbruk.

Rekommandasjonen inneholder bare anbefalinger og ingen plikter. Vi ser at det således ikke er behov for forskriftsendringer. Det er ikke tenkt å innføre noen av retningslinjene som vi ikke allerede har som en del av vår kontrollpraksis på det nåværende tidspunkt.

## **3. Høringsfrist og nærmere informasjon**

Frist for å komme med merknader er **4. januar 2010**. Høringen med vedlegg blir lagt ut på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) og videre på offentlig høring. Høringssvar kan sendes på e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no).

## **4. Forslag til endringer i forskriften**

Forslag til endringer fremgår ved at det som tas inn er skrevet i kursiv og er understreket.

### **Forslag til endringer i Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS**

Fastsatt av Samferdselsdepartementet [dato] med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 vegtrafikklov § 13 tredje ledd og § 21 annet ledd. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII [nr.] (direktiv 2006/22/EF endret ved direktiv 2004/EF og direktiv 2009/5/EF, forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EØF) nr. 3821/85 endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr. 1360/2002, forordning (EF) nr. 432/2004) og forordning (EF) 68/2009.

I

I forskrift 2. Juli 2007 nr 877 gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

”§ 1.

Gjennomføring av forordninger om kjøre- og hviletid, fartsskriver m.v EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 20 og 24 e (forordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og forordning (EF) 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) 3820/85) og vedlegg XIII nr. 21 (forordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport, endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr.

1360/2002 forordning (EF) nr. 432/2004, forordning (EF) 561/2006 og forordning (EF) 68/2009 gjelder som forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.”

§ 9 skal lyde:

**”§ 9. Minstekrav til kontroll**

Regionvegkontoret og politiet skal organisere og gjennomføre kontroll i tråd med direktiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minimumsbetingelser for gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sosiale bestemmelser innenfor vegtransportvirksomhet og om opphevelse av direktiv 88/599/EØF, som senest endret ved direktiv 2009/4/EF og direktiv 2009/5/EF.

Minst 1 % av sjåførenes arbeidsdager skal kontrolleres. Minst 15 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 30 % skal utføres hos foretak.

Fra 1. januar 2008 skal minst 2 % av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres. Minst 30 % av kontrollene skal utføres langs veg, og minst 50 % skal utføres hos foretak.

Fra 1. januar 2010 skal minst 3 % av sjåførenes arbeidsdager kontrolleres etter samme fordeling som i tredje ledd.”

§ 10 skal lyde:

**”§ 10. Myndighet til kontroll**

Regionvegkontoret og politiet kan til enhver tid foreta kontroll hos den som er underlagt denne forskriften. På forlangende skal sjåfør eller foretak utlevere eller overføre elektronisk de opplysningene og den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere at reglene i denne forskriften er fulgt. Kontroll kan omfatte fartsskriveren med tilhørende komponenter.

Vegdirektoratet er koordinerende organ i henhold til direktiv 2006/22/EF artikkel 2 nr. 1 tredje ledd og artikkel 7. Når Vegdirektoratet krever det, skal regionvegkontoret og politiet sende inn oversikt over sine registreringer.”

II

Forskriften trer i kraft .....

Seksjon for transporttilsyn  
Med hilsen

Siri Engebretsen

Ingrid Heggebø Lutnæs



**Interne mottakere:**

0.Postmottak øst

0.Postmottak sør

0.Postmottak vest

0.Postmottak midt

0.Postmottak nord