



# Kjøre- og hviletider



Regelverk,  
fortolkninger,  
praksis mv.

## **Håndbøker i Statens vegvesen**

Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst er beregnet for bruk innen etaten.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok 022.

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Ansvar for grafisk tilrettelegging og produksjon har Grafisk senter i Vegdirektoratet

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

Nivå 1 - Rød farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Nr. 228 Kjøre- og hviletider

Layout: Grafisk senter,  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Opplag: 5000

Trykk: TrykkPartner AS

ISBN 82-7207-514-8

# Forord

EUs bestemmelser om kjøre- og hviletid, samt bruk av fartsskriver, har nå vært gjeldende i Norge i snart 8 år. Det eksisterer likevel fortsatt på en rekke punkter tvil om hvordan flere av rådsforordningenes bestemmelser skal fortolkes.

Vegdirektoratet ga sist ut reviderte tolkninger av bestemmelsene 11. oktober 1994. Siden dette tidspunkt har det skjedd mye; det foreligger blant annet nye avgjørelser fra EF-domstolen og norske domstoler, og det har gått ut fortolkninger fra Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet har på denne bakgrunn forsøkt å samle hva som foreligger av materiale til rådsforordningene, for å oppsummeringsvis formidle dette videre til brukere av regelverket. Vi har først og fremst konsentrert oss om unntakene i artiklene 4 og 13 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, men også de andre artiklene i nevnte forordning er kommentert i tillegg til bestemmelsene i selve kjøre- og hviletidsforskriften. Dessuten er enkelte av de mest sentrale bestemmelsene i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 viet oppmerksomhet.

Kari-Ann Kristiansen, Juridisk avdeling, har satt sammen håndboken. Hun er for tiden med i en arbeidsgruppe i EU som blant annet har i oppdrag å utarbeide flest mulig felles fortolkninger av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Det vises til at det i skrivende stund er opplyst at EU-Kommisjonen vil fremlegge forslag til endringer i forordning (EØF) nr. 3820/85. Det er likevel trolig at eventuelle endringer ikke vil være klare for iverksettelse på flere år.

Det er ikke bare brukere av kjøre- og hviletidsregelverket i vårt eget land som, da regelverket ble tatt i bruk, opplevde til dels store vanskeligheter knyttet til forståelsen av forordningenes mange bestemmelser. I den anledning er det fristende å sitere en høyesterettsdommer i England,

som i forbindelse med en kjøre- og hviletidssak kom med følgende hjertesukk: "I would like to add my personal sympathy, not only to the Justices but also to the road transport undertakers who are required to try and sift through an indigestible mass of legislation connected with road traffic passed in this country, supplemented by a fusillade of eager directives, tired by officers from their desks in Brussels, the purpose of the draftsman being apparently to leave the reader in a State of bemused incomprehension."

Vegdirektoratet har imidlertid inntrykk av at regelverket nå stort sett er godt innarbeidet, og håper at denne håndboken kan bidra ytterligere til forståelse av de områder der det har vært problemer. Vi vil her rette en takk til de vegkontor, politidistrikter og organisasjoner som har bidratt med problemstillinger, innspill, innsending av rettspraksis, m.m., som har vært nødvendig for utarbeidelsen av håndboken. Det er å håpe for fremtiden at vi fortsatt vil motta ulikt materiale, slik at vi kan videreutvikle håndboken til en eventuell ny utgave senere.

# Innhold

Del 1	Innledning .....	9
Del 2	Bakgrunn .....	13
Del 3	De enkelte bestemmelsene i forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området og rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport .....	17
<b>Kapittel I</b>	<b>Bestemmelser i henhold til EØS-avtalen .....</b>	<b>17</b>
§ 1-1	Bestemmelser om kjøre- og hviletid, fartsskriver m.m.	17
<b>Kapittel II</b>	<b>Nasjonal tilpasning til forordningene .....</b>	<b>18</b>
§ 2-1	Unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene .....	18
§ 2-2	Kjøretid før ukehvil ved innenlandsk transport .....	22
§ 2-3	Bevaringsverdige kjøretøyer .....	22
<b>Kapittel III</b>	<b>Fartsskriver og fartsskriververksteder .....</b>	<b>23</b>
§ 3-1	Generelt .....	23
§ 3-2	Vilkår for godkjenning .....	23
§ 3-3	Administrative bestemmelser .....	24
<b>Kapittel IV</b>	<b>Framgangsmåte, omfang av kontroll av kjøretøy m.v.</b>	<b>25</b>
§ 4-1	Kontroll, kontrollmyndighet m.m. ....	25

<b>Kapittel V</b>	<b>Diverse bestemmelser</b> .....	<b>27</b>
§ 5-1	Straff .....	27
§ 5-2	Ikrafttreden og endringer i andre forskrifter .....	27
<b>Vedlegg 1</b>	<b>Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale område innen vegtransport</b>	
<b>Avsnitt I</b>	<b>Definisjoner</b> .....	<b>29</b>
	Artikkel 1 om definisjoner .....	29
<b>Avsnitt II</b>	<b>Virkeområde</b> .....	<b>38</b>
	Artikkel 2 om virkeområde .....	38
	Artikkel 3 om forhandling med tredjestater .....	40
	Artikkel 4 om unntak som gjelder i hele EØS .....	40
<b>Avsnitt III</b>	<b>Mannskap</b> .....	<b>57</b>
	Artikkel 5 om krav til mannskap .....	57
<b>Avsnitt IV</b>	<b>Kjøretid</b> .....	<b>62</b>
	Artikkel 6 om daglig kjøretid m.m. ....	62
<b>Avsnitt V</b>	<b>Pauser og hviletid</b> .....	<b>64</b>
	Artikkel 7 om pauser .....	64
	Artikkel 8 om hviletid .....	67
	Artikkel 9 om avbrytelse av døgnhvil ved ferge- eller jernbanetransport .....	76

<b>Avsnitt VI</b>	<b>Forbud mot visse former for lønn</b> .....	<b>79</b>
	Artikkel 10 om forbud for visse former for lønn .....	79
<b>Avsnitt VII</b>	<b>Unntak</b> .....	<b>79</b>
	Artikkel 11 om unntak fra artikkel 5 til 8 .....	79
	Artikkel 12 om fravikelse av forordningen i nød- rettstilfelle .....	80
	Artikkel 13 om unntak medlemsstatene kan gjøre ....	81
<b>Avsnitt VIII</b>	<b>Kontroll og straffetiltak</b> .....	<b>96</b>
	Artikkel 14 om persontransport i rute .....	96
	Artikkel 15 om transportforetaks ansvar .....	99
	Artikkel 16 om rapportering til og fra Kommisjonen .	104
	Artikkel 17 om gjennomføring av forordningens bestemmelser m.m. ....	105
<b>Avsnitt IX</b>	<b>Sluttbestemmelser</b> .....	<b>106</b>
	Artikkel 18 om overgangsbestemmelser .....	106
	Artikkel 19 om ikrafttredelse .....	106
<b>Del 4</b>	Sentrale bestemmelser i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport .....	107
<b>Vedlegg 2</b>	<b>Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport</b>	
	Artikkel 1 om prinsipper og virkeområde .....	107
	Artikkel 14 om utlevering og oppbevaring av diagramskiver .....	110
	Artikkel 15 om bruk av fartsskriver og diagramskiver	113

Del 5	Sanksjonering ved overtredelse av regelverket. Straffenivå .....	127
Del 6	Domsregister (EF-domstolen) .....	131
Vedlegg 1	Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 på engelsk .....	133
Vedlegg 2	Illustrasjon av spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari .....	157



# Del 1 - Innledning

Regler om kjøre- og hviletid ble fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. september 1993 ved forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området. Forskriften er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 13, 20 og 21. Kjøre- og hviletidsforskriften fastsetter i § 1-1 blant annet at vedlegg XIII nr. 20 (rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport) og vedlegg XIII nr. 21 (rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport), skal gjelde som norsk forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen ellers.

Dagens forskrift om kjøre- og hviletid erstatter tidligere forskrift om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog fra 1971. Forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 erstatter henholdsvis forordning (EØF) nr. 543/69 og forordning (EØF) nr. 1463/70.

Rådsdirektiv 88/599/EØF om ensartet fremgangsmåte ved gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3820/85 og nr. 3821/85 (kontrolldirektivet) bør også nevnes innledningsvis. Det fremgår blant annet av dette direktivet hva, hvor og i hvilket omfang forordningenes bestemmelser skal kontrolleres.

I tillegg til rådsforordningene av 1985, gjelder for kjøring til, fra eller gjennom et AETR-land, europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal vegtransport (AETR). Se nærmere om virkeområdet for AETR-avtalen i kommentaren til artikkel 2 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Forskrift om kjøre- og hviletid er endret 5 ganger; 23. juni 1994 nr. 648, 6. mai 1996 nr. 416, 21. mars 1997 nr. 299, 8. april 1998 nr. 331 og 7. september 1998 nr. 862. Endringene 23. juni 1994 og 21. mars 1997 knyttet seg til § 1-1. Ved endringen 6. mai 1996, ble § 2-1 nr. 1 utvidet til å gjelde også kjøretøyer som nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstavene d, h og j i råds-

forordning (EØF) nr. 3820/85. I tillegg ble bestemmelsene i §§ 2-2 og 2-3 tilføyd. Endringene trådte med unntak for bestemmelsen i § 2-1 om kjøretøyer som nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstav j i kraft straks, da denne først skulle tre i kraft etter nærmere kunngjøring. Kjøretøyer som nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstav j er kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring med henblikk på førerkort. Samferdselsdepartementet fastsatte 7. september 1998 at endringen i § 2-1, for så vidt gjelder kjøretøyer som nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstav j skulle tre i kraft straks.

Etter at ny forordning (EF) nr. 2135/98 om digital fartsskriver ble vedtatt 24. september 1998, vil det måtte gjøres nye endringer i kjøre- og hviletidsforskriften, ved at denne forordningen endrer forordning 3821/85 om bruk av fartsskriver. Endringer er pr. våren 2001 ikke vedtatt.

### *Nye bestemmelser om arbeidstid*

I tillegg til regler om kjøre- og hviletid, vil nå også nye bestemmelser om arbeidstid i sterkere grad regulere en sjåførs hverdag. Vegtransportsektoren har inntil rådsdirektiv 93/104/EF (arbeidstidsdirektivet) ble endret ved direktiv 2000/34/EF av 22. juni 2000, ikke vært regulert av arbeidstidsdirektivets bestemmelser. Nevnte endring innebærer at såkalte mobile arbeidstakere nå skal sikres tilstrekkelig hvile og en grense for årlige arbeidstimer, sikres årlig betalt ferie på minst 4 uker, samt at grunnleggende bestemmelser for nattarbeidere og skiftarbeidere også innføres.

I tillegg foreligger det forslag til et nytt Europa-parlaments- og rådsdirektiv om organisering av arbeidstid innenfor vegtransport for mobile arbeidstakere og for selvstendige sjåførere. Direktivet foreslår bestemmelser om blant annet arbeidstid, pauser, hviletid og nattarbeid. Arbeidstid er foreslått å omfatte perioder som benyttes til kjøring, lasting og lossing, overvåking av at passasjerer kommer seg på og av kjøretøyet, rengjøring og annet teknisk vedlikehold av kjøretøyet, samt annet arbeid som omfatter kjøretøyets, lastens eller passasjerenes sikkerhet.

Det foreslås at ukentlig maksimal arbeidstid skal være 48 timer med mulighet for utvidelse til 60 timer. For arbeidstakere vil ikke forslaget ha stor betydning i og med at den norske

arbeidsmiljøloven også gjelder for vegsektoren. For selvstendige sjåførar derimot, vil organisering av arbeidstiden få større konsekvenser, da selvstendige til nå ikke har vært underlagt regulering av arbeidstiden.

Når det gjelder sistnevnte direktivforslag, er det, slik forslaget foreligger våren 2001, forelått at selvstendig næringsdrivende i en midlertidig periode på 3 år ikke skal reguleres av de nye bestemmelsene, da det har vært svært vanskelig å oppnå enighet i EU om regulering av selvstendig næringsdrivende.

Det vises også innledningsvis til vegtrafikkloven §§ 3 og 21, som fastsetter generelle aktsomhetsplikter for en sjåfør. Det er viktig å huske at disse bestemmelsene er et supplement til kjøre- og hviletidsforskriften. En fører som f.eks. er for trøtt til å føre et kjøretøy, kan straffes direkte etter lovens bestemmelser, selv om føreren ikke samtidig har overtrådt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eventuelt har utført transport unntatt bestemmelsenes virkeområde.

Kjøre- og hviletidsforskriften kan blant annet finnes på følgende adresse på internett: <http://www.lovdata.no>

Informasjon om kjøre- og hviletidsregelverk m.m. i Danmark finnes på Færdselsstyrelsens hjemmesider, se <http://www.fstyr.dk>, og i Sverige på hjemmesiden til Vägverket på <http://www.vv.se>

UK Departement of the Environment, Transport and Regions har lagt ut informasjon om kjøre- og hviletidsregelverket, herunder nasjonale bestemmelser i England, på <http://www.roads.detr.gov.uk/roadsafety/tachograph/index.htm>

Det er i denne håndboken vist til avgjørelser fra EF-domstolen. Da det ikke eksisterer norske oversettelser av disse sakene, er domskonklusjonene i sin helhet gjengitt på dansk, for å unngå eventuelle oversettelsesfeil til norsk. Avgjørelser fra EF-domstolen etter juni 1997 kan på samtlige EU-språk finnes på følgende side:

<http://www.europa.eu.int/eur-lex/da/index.html>



## Del 2- Retningslinjer ved fortolkningen av kjøre- og hviletidsregelverket

Håndboken har som formål å skape ensartede fortolkninger av forordningenes enkelte bestemmelser der det foreligger tvil om hvordan bestemmelsene skal forstås. Det må imidlertid understrekes at disse retningslinjene ikke er bindende, og at det er domstolene - de norske, samt EF-domstolen - som har det avgjørende ord ved uenighet om hvordan en bestemmelse er å forstå.

Følgende hovedhensyn bør vektlegges ved fortolkningen av forordningene:

- Først og fremst er forordningenes ordlyd viktig, her kan det også hentes støtte i *ordlyden* på andre språk. Se vedlegg 1 hvor den engelske utgaven av rådsforordningene er tatt inn.
- Der ordlyden ikke gir noe klart svar, kan man ved fortolkningen ta i betraktning forordningenes *formål*, som blant annet fremgår av fortalen til rådsforordning (EØF) nr. 3820/85; dvs. harmonisere konkurransevilkårene mellom de ulike former for landtransport, særlig innen veitransport, samt å forbedre arbeidsforholdene og trafikksikkerheten.

EF-domstolen har i flere saker uttalt at man ved fortolkningen av de ulike bestemmelser må ta hensyn til de formål forordningen søker å ivareta, se f.eks. sak C-335/94 (Mrozek og Jäger) og C-116/91 (British Gas). I førstnevnte sak, hvor det var spørsmål om å definere begrepet "renovasjon" i artikkel 4 nr. 6, uttalte domstolen at "det bemærkes for det første, at forordningens artikkel 4 opregner en række transportere, der er undtaget fra dens anvendelsesområde. Da der er tale om en undtagelse fra forordningens almindelige ordning, kan artikkel 4 ikke fortolkes således, at den har virkninger ud over, hvad der er nødvendigt for at sikre beskyttelse af de interesser, den har til formål at varetage. Endvidere bør rækkevidden af de undtagelser, den foreskriver, bestemmes under hensyntagen til forordningens målsetning".

Se også sak C-158/90 (Mario Nijs), hvor det uttales at det fremgår av domstolens faste praksis at dersom det er forskjell mellom de ulike språkversjonene av en fellesskapsrettslig bestemmelse, skal denne fortolkes på bakgrunn av allmenne hensyn bak og formålet med den ordning bestemmelsen er en del av, jf. sak C-30/77 (Bouchereau).

- Et annet svært viktig moment ved fortolkningen av rådsforordningene, er om det finnes *rettspraksis* som tar stilling til hvordan en bestemmelse er å forstå.

#### *Rettspraksis fra EF-domstolen:*

Etter artikkel 234 i Romatraktaten kan EF-domstolen treffe prejudisielle avgjørelser (forhåndsavgjørelser) om fortolkninger av fellesskapsretten i saker som verserer for nasjonale domstoler. Den nasjonale domstol vil avbryte den påbegynte saken, og sende detaljerte tolkningsspørsmål til EF-domstolen. Det svaret EF-domstolen kommer med er bindende for den nasjonale domstolen. Norske domstoler kan ikke spørre EF-domstolen om fortolkning av EØS-avtalen, men de kan henvende seg til EFTA-domstolen for å få hjelp i tolkningsspørsmål.

EØS-avtalen artikkel 6 bestemmer at vi skal fortolke bestemmelsene i EØS-avtalen (det vil si hoveddelen, protokoller, vedlegg og rettsakter i sekundærlovgivningen) i samsvar med de relevante rettsavgjørelser truffet av EF-domstolen, så langt bestemmelsene i sitt materielle innhold er identiske med tilsvarende regler i Romatraktaten. Slik sett er svar fra EF-domstolen også bindende for norske domstoler. Dette gjelder direkte kun saker som har vært oppe til avgjørelse før undertegningen av EØS-avtalen (1992). Vi skal likevel ta "tilbørlig hensyn til" senere avgjørelser fra EF-domstolen.

De aller fleste avgjørelser EF-domstolen har truffet på kjøre- og hviletidsområdet, er kommentert i denne boken. Se også EF-domsregister under del 6.

### *Norsk rettspraksis:*

Det er ikke mange saker på kjøre- og hviletidsområdet som har vært oppe for Høyesterett. Har man kjennskap til lagmannsrettens og herreds- og byrettens avgjørelser, vil også disse kunne få betydning ved fortolkningen selv om disse avgjørelsene ikke har så stor autoritet som Høyesterett sine avgjørelser. Der det finnes norsk rettspraksis, vil dette kommenteres til den enkelte bestemmelse. Vi vil også forsøke å beskrive hvilken vekt (betydning) vi anser at avgjørelsen har.

### *Praksis fra andre EØS-land:*

Det foreligger ingen forpliktelse til å se på hvordan andre EØS-land fortolker kjøre- og hviletidsregelverket. Men det kan være viktige momenter ved fortolkningen å se f.eks. hvordan en engelsk eller tysk domstol, da særlig i øverste instans, har behandlet en lignende sak. Blant annet vises det nedenfor til rettspraksis fra Høyesterett i England.

- Til slutt bør det ved fortolkningen av rådsforordningene tas hensyn til *retningslinjer/rundskriv* med fortolkninger fra Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet.
- Det bør også innledningsvis understrekes at man ved fortolkningen av rådsforordningenes bestemmelser må se hen til at overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene er belagt med straff, se forskrift 28 september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området § 5-1, jf. § 1-1. Dette betyr at det må utvises varsomhet med hensyn til vide og analogiske (anvende en bestemmelse på et tilfelle som bestemmelsen ikke direkte regulerer, men som ligner) tolkninger. Sagt på en annen måte stilles det i strafferetten krav til klar og entydig hjemmel for å kunne straffe borgerne.





# Del 3 - De enkelte bestemmelsene i kjøre- og hviletidsregelverket

## Forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området

### Kap. I. Bestemmelser i henhold til EØS-avtalen

#### § 1-1. Bestemmelser om kjøre- og hviletid, fartsskriver m.m.

*EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 20 (Rfo. (EØF) nr. 3820/85) om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen vegtransport, vedlegg XIII nr. 20a (Kfo. (EØF) nr. 3314/90 og 3688/92), vedlegg XIII nr. 21 (Rfo. (EØF) nr. 3821/85) om bruk av fartsskriver innen vegtransport, endret ved Kfo. (EF) nr. 2479/95 og nr. 1056/97, og vedlegg XIII nr. 36 (Rfo. (EØF) nr. 3572/90) gjelder som norsk forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll I og avtalen ellers.*

De to sentrale forordningene på kjøre- og hviletidsområdet er rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen vegtransport og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen vegtransport.

§ 1-1 fastsetter at regler om kjøre- og hviletid og bruk av fartsskriver m.m. gjelder som norsk forskrift. Siden dette er forordninger, er disse gjort til norsk rett uten noen form for endring av ordlyd e.l., jf. EØS-avtalen artikkel 7. I forskrift om kjøre- og hviletid § 2-1 er det likevel gjort enkelte tilpasninger til norske forhold i den grad forordningene tillater dette. Forordningene følger som vedlegg 1 og 2 til forskrift om kjøre- og hviletid.

I 1998 ble det vedtatt en ny rådsforordning (Rådsforordning (EF) nr. 2135/98) om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av farts-

skriver innen veitransport og direktiv 88/599/EØF om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3820/85 og forordning (EØF) nr. 3821/85. Forordningen omhandler kort fortalt innføring av ny digital fartsskriver. Når det gjelder det nærmere innholdet i denne forordning, se del 4.

Det vises også til rådsdirektiv 88/599/EØF (kontrolldirektivet), se ellers kommentaren til § 4-1.

## **Kap. II. Nasjonal tilpasning til forordningene**

### **§ 2-1. Unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene**

*1. Kjøretøy nevnt i artikkel 13 nr. 1 a, c, d, e, f, g, h, j og k i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, jf. artikkel 3 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, unntas fra bestemmelsene om kjøre- og hviletid og fartsskriver for så vidt gjelder innenlandsk transport. Unntaket i nr. 1 a begrenses til kjøretøyer med høyst 12 sitteplasser inkludert fører sete. Unntaket i nr. 1 j gjelder ikke når kjøretøyet brukes til ordinær transport av personer eller gods.*

*2. Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene i den utstrekning forordningene tillater det.*

#### *Generelt om prosedyrer ved unntak etter kjøre- og hviletidsregelverket*

I forordning (EØF) nr. 3820/85 er det to artikler som omhandler generelle unntak fra kjøre- og hviletidsregelverket - artiklene 4 og 13. Unntakene i artikkel 4 gjelder i samtlige EØS-land, og følger direkte av forordningen. Unntakene i artikkel 13 må hvert enkelt medlemsland selv gjøre gjeldende for at de skal få anvendelse for innenlandsk transport.

I tillegg kan medlemslandene med hjemmel i artikkel 13 nr. 2, jf. artikkel 3 nr. 3 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, gjøre unntak i enkeltsaker.

Vegdirektoratet får en rekke søknader om unntak eller dispensasjon fra kjøre- og hviletidsregelverket. Enkelte av søknadene gjelder kjøretøyer som omfattes av unntakene i artiklene 4 eller 13. Det påpekes derfor at kjøretøyer som utfører slik transport uten videre er unntatt kjøre- og

hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene. Det skal med andre ord ikke søkes om dispensasjon eller lignende for slike kjøretøy, da myndighetene ikke har hjemmel til å treffe vedtak. Er det tvil om kjøretøyet faller innenfor eller utenfor et unntaks anvendelsesområde, vil dette bero på en fortolkning av bestemmelsen. Det er kun med hjemmel i § 2-1 nr. 2 det kan søkes om unntak fra kjøre- og hviletidsregelverket, og Vegdirektoratet kan treffe vedtak. Som det fremgår av kommentaren nedenfor er dette en hjemmel som er anvendelig i ytterst få tilfeller.

#### *Nr. 1*

Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 nr. 1, jf. rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2, gir medlemsstatene adgang til å innrømme unntak fra kjøre- og hviletidsregelverket for visse typer transport. Unntak gis på eget territorium, det vil si for såkalt innenlandsk transport. Unntak kan også gis på territoriet til annen medlemsstat, dersom det samtykkes til dette.

I Norge er det gjort unntak for transport med kjøretøyer som nevnt i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstavene a, c, d, e, f, g, h, j og k. Med unntak for to typer transport, jf. artikkel 13 nr. 1 bokstavene b og i, har Norge med andre ord fullt ut utnyttet den mulighet forordningen gir for nasjonale unntak.

Kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstavene a, c, e, f, g og k, har vært unntatt fra kjøre- og hviletidsforskriftens ikrafttredelse. Ved endring 6. mai 1996, ble § 2-1 nr. 1 utvidet til å gjelde også kjøretøyer som nevnt i artikkel 13 nr. 1 bokstavene d, h og j i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Som tidligere nevnt, trådte ikke endringen i artikkel 13 nr. 1 bokstav j i kraft før 7. september 1998.

Med begrepet innenlandsk transport menes transport i Norge, både med norskregistrert kjøretøy og utenlandsk kjøretøy. Videre må unntakene gjelde både nasjonal og internasjonal transport, da rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 ikke skiller mellom disse typer transporter.

Når det gjelder de enkelte unntakene, se kommentaren til artikkel 13 nr. 1.

## *Nr. 2*

Det fremgår av denne bestemmelsen at Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra forordningene utover det som følger av artikkel 13 nr. 1, i den utstrekning forordningene tillater det. Hjemmel til å gjøre unntak finnes i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 nr. 2 og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 3. Disse bestemmelsene kan ikke leses som hjemler for det enkelte land til å gi forskrifter om generelle unntak, men som bestemmelser som i enkelte tilfeller og på bestemte vilkår kan benyttes.

Artikkel 13 nr. 2 stiller svært strenge krav vedrørende adgangen til å gjøre unntak fra forordningene. For det første skal Kommisjonens tilførelse foreligge, og det er dessuten kun transport som utføres under uvanlige omstendigheter som kan unntas. Med "Kommisjonen" forstås for Norges del EFTAs overvåkningsorgan (ESA), jf. EØS-avtalen protokoll 1. Når det nærmere gjelder de nevnte kravene, se kommentaren til artikkel 13 nr. 2.

Det har med hjemmel i § 2-1 nr. 2 i Norge blant annet blitt gjort følgende unntak:

Under OL på Lillehammer 1994, gjorde Vegdirektoratet unntak fra kravet om innmontert fartsskriver for busser som skulle settes inn i OL-trafikken, og som til daglig gikk i rutetrafikk og derfor ikke var underlagt bestemmelsene om kjøre- og hviletid samt fartsskriver. Den enorme trafikkavviklingen som skulle skje i løpet av de olympiske leker ble med andre ord ansett som en uvanlig omstendighet. Det ble imidlertid ikke gitt unntak fra reglene om kjøretid og pauser/hviletid i rådsforordning (EØF) 3820/85 artiklene 6-9.

Senere (1995 og 1996) ble det gitt dispensasjon i forhold til et relativt stort idrettsarrangement (Det norske Fjellmaraton), hvor det var behov for å sette inn ca. 45 busser uten fartsskriver til avvikling av transport-

oppdraget. Også her ble unntak gitt på vilkår om at kjøre- og hviletidsreglene måtte overholdes, samt at transportfirmaet måtte sette opp nødvendige kjøreplaner og tjenestelister for å sikre etterlevelse av det første vilkåret. Vegdirektoratet har senere gitt uttrykk for at det ikke kan påregnes gitt dispensasjon i lignende saker. Dette fordi arrangementer av denne karakter normalt ikke kan sies å være så omfattende at det er naturlig å karakterisere transporten som utført under uvanlige omstendigheter. Arrangementer som avholdes årlig må etter Vegdirektoratets oppfatning kunne planlegges slik at det ikke bør være nødvendig å søke om unntak fra regelverket. Dispensasjonen i dette tilfellet bør også sees i lys av at regelverket var forholdsvis nytt, og dermed ikke så godt kjent i bransjen.

I forbindelse med at Oslo hovedflyplass i 1998 ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen, ble det for et tidsrom på 24 timer gitt dispensasjon fra kjøre- og hviletidsreglene, men ikke fra reglene om pauser. Dette fordi det på grunn av transportoppdragets omfang sett i sammenheng med den aktuelle tidsfaktor, ble vurdert som svært vanskelig å gjennomføre transporten innenfor forordningens normale rammer.

Det er også gitt dispensasjon i en sak hvor toget hadde avsporet på Nordlandsbanen, og det måtte settes inn en rekke kjøretøyer for å få utført gods- og passasjertransport forbi avsporingstedet.

I alle disse sakene er det gitt unntak for et kortere definert tidsrom. Det er med hjemmel i artikkel 13 nr. 2 i Norge også gjort et permanent unntak for bevaringsverdige kjøretøyer, se forskriften § 2-3.

Når en ser på de strenge vilkårene for å kunne innrømme unntak, samt Vegdirektoratets praktisering av denne bestemmelsen, fremgår det at det kun er i helt spesielle tilfeller det kan dispenseres fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene samt bestemmelsene om bruk av fartsskriver. Vegdirektoratet har med andre ord ikke hjemmel for å f.eks. dispensere fra alderskrav eller lignende i henhold til artikkel 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

## **§ 2-2. Kjøretid før ukehvil ved innenlandsk persontransport**

*Artikkel 6 nr. 1 fjerde ledd i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 skal også gjelde for innenlandsk persontransport, unntatt persontransport i rute, jf. artikkel 6 nr. 1 femte ledd.*

Denne bestemmelsen ble tatt inn i forskriften i 1996, men allerede fra 1994 gjaldt bestemmelsen som en prøveordning i Norge. Artikkel 6 nr. 1 fjerde ledd innebærer at avvikling av ukehvilen kan utsettes til etter høyst 12 daglige kjøretider, i stedet for etter 6 daglige kjøretider som er det normale. Med hjemmel i § 2-2, jf. artikkel 6 nr. 1 femte ledd, skal denne spesialregelen også gjelde for innenlandsk persontransport. Om hva som betraktes som innenlandsk transport, se kommentaren til § 2-1 nr. 1. Begrepet persontransport i rute er nærmere beskrevet i kommentaren til artikkel 1 nr. 7.

## **§ 2-3. Bevaringsverdige kjøretøy**

*Kjøretøy som er 30 år og eldre er, for så vidt gjelder innenlandsk transport, unntatt fra bestemmelsene om kjøre- og hviletid og fartsskriver.*

Denne bestemmelsen ble tatt inn i forskriften i 1996. Unntaket er gjort med henvisning til at trafikk med kjøretøyer som er 30 år og eldre ikke anses å representere noe problem i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og de hensyn disse bestemmelser skal ivareta.

Beregningen skjer etter 1. januar i fabrikasjonsåret, jf. kjøretøyforskriften § 1-9, og ikke fra registreringsdato.

## Kap. III. Fartsskriver og fartsskriververksteder

### § 3-1. Generelt

1. Vegdirektoratet er typegodkjenningsinstans for fartsskriverer i Norge.
2. Bare verksteder som er godkjent av biltilsynet kan utføre arbeid med fartsskriver som er påbudt etter denne forskrift.

*Biltilsynet kan trekke tilbake godkjenningen for kortere tid eller for alltid ved misbruk eller dersom vilkårene for godkjenning ikke lenger er til stede.*

3. Det gis godkjenning for følgende type verksted:

*- Monteringsverksted: Verksted som kan utføre reparasjoner på fartsskriver, herunder montering og kontroll*

*- Plomberingsverksted: Verksted som kan plomber når plomber er brutt i forbindelse med reparasjoner av kjøretøy, der reparasjonen ikke kan ha hatt innvirkning på fartsskriverens funksjon.*

Vegdirektoratet er typegodkjenningsinstans for fartsskriverer i Norge. For at et verksted skal kunne utføre arbeid med fartsskriverer, må det foreligge en godkjenning fra vegkontoret. Det gis godkjenning til to typer verksteder; monteringsverksted og plomberingsverksted. Det finnes ca. 120 godkjente monteringsverksteder i Norge.

### § 3-2. Vilkår for godkjenning

1. *Krav til personale*

*Verkstedpersonale som foretar arbeid med fartsskriver etter denne forskrift skal ha fått opplæring i arbeidet. Vegdirektoratet kan stille krav til opplæringen.*

2. *Krav til utstyr*

*Monteringsverksted skal ha følgende utstyr:*

- *Hastighetsmåler*
- *Tidsmåler*
- *Utvekslingsmåler*
- *Målebånd*

- Dekktrykkmåler
- Toleransesjablong
- Prøvestrekning
- Plomberingstang

*Plomberingsverksted skal ha følgende utstyr:*

- Plomberingstang

*Utstyret skal være innrettet slik at fartskriveren etter montering/repasjjon ligger innenfor de toleranser som er beskrevet i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 21 (rådsforordning (EØF) nr. 3821/85).*

Verkstedene sørger selv for at personale får opplæring i arbeidet med fartsskriver. Når det gjelder toleransegrenser knyttet til fartsskriveren, vises det til vedlegg 1 til rådsforordning (EØF) nr. 3821/85.

### **§ 3-3. Administrative bestemmelser**

*1. Søknad om godkjenning av fartskriververksted sendes biltilsynet. Søknaden skal vedlegges uttalelse fra uavhengig, kompetent laboratorium om at verkstedet oppfyller kravene til utstyr.*

*2. Godkjent verksted vil få tildelt godkjenningsbevis og plomberingstang med identifikasjonsnummer. For monteringsverksted fra N 001 - 999 og plomberingsverksted N 1000 og oppover.*

*3. Plomberingsverktøyet er offentlig eiendom som på forlangende skal tilbakeleveres til biltilsynet.*

*4. Ved tap av plomberingsverktøyet og ved eierskifte/navneskifte skal verkstedet tildeles nytt plomberingsverktøy og identifikasjonsnummer.*

*5. Ved opphør av verksted skal skriftlig melding sendes biltilsynet.*

*6. Utført arbeid på fartsskriveren skal noteres på et særskilt kontrollkort, fastsatt av Vegdirektoratet.*

*7. Verkstedene skal oppbevare kontrollkortene samlet med fortløpende nummerering i minst 3 år.*

*8. Godkjent fartsskriververksted skal hvert annet år innsende dokumentasjon til biltilsynet på at verkstedet fortsatt oppfyller kravene til utstyr.*



Søknad om godkjenning sendes vegkontoret. Det gjøres oppmerksom på at kontrollkortene skal oppbevares samlet med fortløpende nummerering i minst 3 år.

## **Kap. IV. Framgangsmåte, omfang av kontroll av kjøretøy m.v.**

### **§ 4-1.**

- 1. Kontroll skal skje i samsvar med EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 23 (rådsdirektiv 88/599/EØF).*
- 2. Kontrollmyndighet er biltilsynet og politiet.*
- 3. Kontrollmyndigheten kan til enhver tid foreta kontroll hos den som skal kontrolleres i henhold til denne forskriften.*
- 4. Kontrollen skal tilrettelegges slik at:
  - den hvert år dekker minst 1 % av arbeidsdagene til førere av de kjøretøyer som omfattes av denne forskrift.*
  - minst 15 % av det totale antall kontrollerte arbeidsdager blir kontrollert på vegen og minst 25 % på bedriftenes område eller i kontrollmyndighetens lokaler.**
- 5. Kontrollmyndigheten skal føre register over antall førere som kontrolleres på vegen, antall kontroller som foretas på bedriftenes område eller i kontrollmyndighetens lokaler, antall kontrollerte arbeidsdager samt antall anmeldte overtredelser, straffetiltak og overtrederens nasjonalitet.*
- 6. Når Vegdirektoratet krever det, skal kontrollmyndigheten innsende oversikt over sine registreringer.*

#### **Nr. 1**

Kontroll av kjøre- og hviletidsreglene skal etter rådsdirektiv 88/599/EØF (kontrolldirektivet) artikkel 2 foretas både ved veg og på foretakenes område. Rådsdirektiv 88/599/EØF omhandler ensartet fremgangsmåte ved gjennomføringen av forordning (EØF) nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

Etter artikkel 3 i rådsdirektiv 88/599/EØF, skal kontroll *på vegen* omfatte:

- daglig kjøretid
- pauser og døgnhvil
- eventuelt siste ukehvil
- undersøkelse av at fartsskriveren fungerer korrekt eller eventuelt kontroll med at de dokumenter som er nevnt i artikkel 14 nr. 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (utdrag av tjenesteliste og kopi av ruteplanen), finnes i kjøretøyet.

Direktivet påpeker videre at kontroll ved vegen skal finne sted på ulike steder og når som helst, og skal dekke en tilstrekkelig stor del av vegen til at det vil være vanskelig å foreta omkjøringer for å unngå kontrollpostene. Det fremgår videre av direktivets bestemmelser at kontroll skal foretas uten forskjellsbehandling mellom innenlandske og utenlandske kjøretøyer og førere.

Kontroll på *foretakenes område* skal utføres slik det fremgår av artikkel 4 i rådsdirektiv 88/599/EØF. Grunnlaget for å foreta en foretaks kontroll vil være tidligere erfaringer med ulike transportkategorier, samt ved påvisning av alvorlige overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene ved kontroll på vegen. Foretaks kontroll kan utføres i foretakets lokaler, eller ved vegkontoret/trafikkstasjonen.

Foretaks kontrollen skal, i tillegg til de punkter som skal kontrolleres på vegen, omfatte:

- ukentlige hviletider og kjøretider mellom disse hviletider
- kjørebegrensningen over to uker (90 timer, jf. artikkel 6 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85)
- kompensasjon for reduksjon i daglig eller ukentlig hviletid, samt bruk av diagramskive og/eller tilrettelegging av førernes arbeidstid.

## Nr. 2

Kontrollmyndighet er personell fra statens vegvesen samt politiet. I Norge er systemet i all hovedsak slik at personell ved vegkontoret (i praksis trafikkstasjonen) foretar vegkontroll og foretaks kontroll, mens politiet kun foretar vegkontroll.

Det er av justismyndighetene i samarbeid med statens vegvesen utarbeidet en felles håndhevingsinstruks for kontroll på veg.

Vegdirektoratet har også gitt ut en egen instruks til bruk ved foretaks-kontroll.

## **Kap. V. Diverse bestemmelser**

### **§ 5-1. Straff**

*Overtredelse av denne forskrift straffes etter vegtrafikkloven § 31.*

§ 31 er vegtrafikklovens alminnelige straffebestemmelse, som kommer til anvendelse både ved overtredelser av selve loven i tillegg til bestemmelser gitt med hjemmel i den. Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet, hvilket betyr at det er tilstrekkelig for straffeskyld at en sjåfør f.eks. bryter reglene om pause i artikkel 7 ved at vedkommende ikke var klar over at han hadde kjørt så lenge sammenhengende som han hadde gjort, fordi han ikke hadde sett på klokken.

Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 15 nr. 1 og 2 fastsetter at transportforetak skal organisere sjåførenes arbeid i samsvar med kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt kontrollere at nevnte bestemmelser etterkommes. I tillegg til vegtrafikkloven § 31, jf. artikkel 15, kan også straffeloven §§ 48 a og b (foretaksstraff) benyttes overfor foretak/ arbeidsgiver for overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Se nærmere om dette i kommentaren til artikkel 15.

### **§ 5-2. Ikrafttrede og endringer i andre forskrifter**

*Denne forskrift trer i kraft fra det tidspunkt EØS-avtalen trer i kraft for Norge.*

*Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 17. desember 1971 nr. 9349 om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog.*

Forskriften trådte i kraft 1. januar 1994.



# Vedlegg 1. Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 av 20. desember 1985 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale område innen veitransport

## Avsnitt I. Definisjoner

*Art 1. I denne forordning menes med:*

- 1. veitransport, enhver kjøring på offentlig vei av kjøretøy, med eller uten last, som brukes til person- eller godstransport,*
- 2. kjøretøyer, motorvogner, trekkbiler, tilhengere og semitilhengere i samsvar med følgende definisjoner:*
  - a) motorvogn, ethvert motordrevet kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke er et kjøretøy på skinner, og som normalt brukes til person- eller godstransport,*
  - b) trekkbil, ethvert motordrevet kjøretøy som kjører på vei ved egen kraft, som ikke er et kjøretøy på skinner, og som er spesielt utformet for å trekke, skyve eller bevege tilhengere, semitilhengere, redskaper eller maskiner,*
  - c) tilhenger, ethvert kjøretøy utformet for tilkobling til en motorvogn eller trekkbil,*
  - d) semitilhenger, tilhenger uten foraksel koblet på en slik måte at en stor del av dens vekt og av lastevekten bæres av trekkbilen eller motorvognen,*
- 3. fører, enhver person som kjører kjøretøyet, også bare for en kort periode, eller som sitter på for eventuelt å kjøre det,*
- 4. uke, tidsrommet mellom kl. 00.00 mandag og kl. 24.00 søndag,*
- 5. hviletid, en uavbrutt periode på minst en time som føreren fritt kan benytte,*
- 6. største tillatte totalvekt, største tillatte totalvekt, medregnet nyttelast, for kjøretøy underkjøring,*
- 7. persontransport i rute, innenlandsk og internasjonal transport som definert i artikkel 1 i rådsforordning (EØF) nr. 117/66 av 28. juli 1966 om innføring av felles regler for internasjonal persontransport på vei med turvogn og buss.*

Artikkel 1 inneholder definisjoner som skal legges til grunn ved anvendelsen av forordningen. Det fremgår av artikkel 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 at definisjonene i forordning (EØF) nr. 3820/85 også kommer til anvendelse for førstnevnte forordning.

### *Nr. 1 - veitransport*

I den norske utgaven av forordningen ble "roads open to the public" oversatt til "offentlig vei". Offentlig veg defineres i vegloven 21 juni 1963 nr. 23 §1 som "veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune". Slik den norske oversettelsen i dag definerer vegtransport, vil kjøring på privat veg ikke omfattes av kjøre- og hviletidsreglene. For enkelte typer transportoppdrag, f.eks. tømmertransport og enkelte typer massetransport, blir store deler av kjøretiden tilbrakt på private veger. Begrensningen om at veg må vedlikeholdes av stat, fylkeskommune eller kommune, er ikke ment å skulle foreligge i forordningen. Dette er også forståelsen i andre EØS-land. Det vil derfor etter Vegdirektoratets oppfatning være korrekt å tolke begrepet til å bety "veg åpen for alminnelig ferdsel", inntil ny oversettelse eventuelt foreligger.

Videre må det legges merke til at det ikke utgjør noen forskjell i forhold til definisjonen av vegtransport om det kjøres med last eller ikke.

### *Nr. 2 - kjøretøyer*

Begrepet kjøretøyer er utførlig definert i forordningen, og det er ikke kjent at disse definisjonene byr på problemer i forhold til definisjoner av kjøretøy slik vi kjenner dem i norsk rett.

Det nevnes likevel at begrepet trekkbil er oversatt fra det engelske ordet "tractor". Samme begrep benyttes i artikkel 13 nr. 1 bokstav k, som omhandler trekkbiler utelukkende i bruk i jordbruks- og skogbruksarbeid (norsk = traktor). Trekkbil er i forskrift om krav til kjøretøy definert som bil som hovedsakelig er innrettet for å trekke annet kjøretøy, jf. § 1-1 nr. 1 C bokstav f.

### *Nr. 3 - førerbegrepet*

En fører av et kjøretøy er enhver person som kjører kjøretøyet. Fører er også den som sitter på kjøretøyet for eventuelt å kjøre det. Vegdirektoratet har uttalt at det ikke er mulig å unngå å bli ansett som fører ved at man sitter på med et annet fartsskriverkjøretøy enn det man eventuelt skal kjøre, da dette vil være en ren omgåelse av regelverket. Samme praksis har man f.eks. i Danmark.

### *Kjøreopplæring*

Når det drives kjøreopplæring er det i utgangspunktet ledsager som er å anse som fører av motorvognen, jf. vegtrafikkloven § 26. Ledsager skal derfor følge de krav kjøre- og hviletidsregelverket bestemmer. Det som er bestemt i eller i medhold av vegtrafikkloven kapittel II og §§ 21, 22 og 22a, gjelder likevel også for eleven, jf. § 26 siste ledd siste punkt. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er gitt med hjemmel i blant annet vegtrafikkloven § 21. Dette innebærer med andre ord at også eleven i forhold til kjøre- og hviletidsregelverket anses som fører av motorvognen, og derfor må følge bestemmelsene, selv om det drives opplæring.

Det er med hjemmel i artikkel 13 nr. 1 bokstav j, jf. forskriften § 2-1 nr. 1 likevel gjort unntak for kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring *med henblikk på førerkort*. For slik kjøring gjelder ikke kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsskriverbestemmelsene.

Oppsummeringsvis innebærer dette etter Vegdirektoratets oppfatning at dersom det drives øvingskjøring med henblikk på førerkort, er man helt unntatt kravene kjøre- og hviletidsregelverket stiller. Drives det annen øvelseskjøring, f.eks. ferdighetstrening, får kjøre- og hviletidsregelverket anvendelse. Dette betyr blant annet at både ledsager og elev er å anse som fører, og begge skal benytte diagramskive på vanlig måte. Alders- og opplæringskravet i artikkel 5 vil også gjelde. Se også kommentaren til artikkel 13 nr. 1 bokstav j.

#### *Nr. 4 - uke*

En uke er i kjøre- og hviletidsbestemmelsene definert til et fastsatt tidspunkt, det vil si tidsrommet mellom klokken 00.00 mandag og klokken 24.00 søndag.

I løpet av hver uke, med unntak for bestemmelsen i artikkel 8 nr. 5, skal det avvikles en ukehvil, jf. artikkel 8 nr. 3. Ukehvilen skal avvikles etter høyst 6 daglige kjøretider, men kan utsettes til slutten av den sjette dagen dersom den totale kjøretiden i de seks dagene ikke overstiger en øvre grense tilsvarende seks daglige kjøretider, jf. artikkel 6 nr. 1 annet og tredje ledd. En ukehvil som begynner i en uke og fortsetter inn i den påfølgende, kan knyttes til den ene eller den annen av disse ukene, jf. artikkel 8 nr. 4.

Det vises også til bestemmelsen i artikkel 15 nr. 7 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, hvor det fremgår at føreren ved anmodning fra kontrollrende myndighet skal kunne forevise diagramskiver for inneværende uke, samt siste dag han kjørte i foregående uke. Når det gjelder den nærmere forståelsen av denne bestemmelsen, vises det til kommentaren til nevnte artikkel.

#### *Nr. 5 - hviletid*

Rådsforordningen definerer i artikkel 1 nr. 5 hviletid som “en uavbrutt periode på minst en time som føreren fritt kan benytte”. Det har hersket en del tvil om hvordan “fritt kan benytte” skal fortolkes. I forordningens artikkel 7 nr. 4 heter det at føreren ikke må utføre annet arbeid i pausene. I og med at intensjonen bak pauser og hviletid er den samme, kan man hevde at det heller ikke under hvile-tiden skulle være tillatt å utføre annet arbeid eller foretas transportoppdrag som er unntatt forordningen etter artiklene 4 eller 13. Ettersom det likevel ikke er oppstilt lignende begrensninger i artikkel 1 nr. 5 som i artikkel 7 nr. 4, har Vegdirektoratet vært av den oppfatning at transport som er unntatt etter artiklene 4 og 13, som en hovedregel må godtas som hviletid. Den nærmere begrunnelse for dette syn er som nevnt innledningsvis at rådsforordningen er



hjemmel for å ilegge straff, og at man da må være ytterst varsom med å trekke analogi fra andre av forordningens bestemmelser. Det er ikke kjent at en norsk domstol har tatt stilling til hvorvidt transport med kjøretøyer som er unntatt regelverket, kan godkjennes som hviletid.

På bakgrunn av EF-domstolens dom i sak C-297/99 (Skills) avsagt 18. januar 2001, er det klart at utføring av enkelte typer transport unntatt regelverket *skal* anses som "annen arbeidstid", og ikke hviletid. Skills-saken er nærmere drøftet i kommentaren til artikkel 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85.

### *Litt nærmere om forholdet mellom hviletid, annen arbeidstid og kjøretid*

Av ovennevnte begreper er det kun hviletid som er definert i forordningen. Dette har gjort det vanskelig i forhold til regelverket å "plassere" ulike aktiviteter sjåførene foretar seg i løpet av en arbeidsdag. Det er svært viktig å ha klart for seg hvordan disse aktivitetene skal karakteriseres, da dette har betydning for om forordningens bestemmelser i det hele tatt kommer til anvendelse. I tillegg er det viktig i forhold til å betjene fartsskriverens innstillinger eller å påføre data på diagramskiven i ettertid. For å forsøke å gi en oversikt over enkelte typetilfeller, har vi nedenfor, ut fra rettspraksis, fortolkninger, m.m. kommentert hvilke typer aktiviteter som skal betraktes som henholdsvis hviletid, arbeidstid og kjøretid.

*Hviletid* er som nevnt en uavbrutt periode på minst en time føreren fritt kan benytte. Kjøring fra hjemsted til arbeidsgivers driftssted i privat kjøretøy (f.eks. personbil) vil etter Vegdirektoratets oppfatning anses som hviletid. Trolig vil også utføring av transport med kjøretøyer for ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk, som en hovedregel anses som hviletid. Når det nærmere gjelder hvorvidt transport med andre kjøretøyer unntatt regelverket kan anses som hviletid eller ikke, vil dette etter vårt syn måtte bero på en konkret vurdering. Det vises her til kommentaren til artikkel 15 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 (betydningen av Skills-saken).

*Annen arbeidstid* vil omfatte tid som benyttes til lastning, lossing, kontorarbeid, vasking og vedlikehold av kjøretøy, m.m. I tillegg er det etter avgjørelsen i Skills-saken klart at tid som en fører bruker på transport som er nødvendig for å overta et fartsskriverkjøretøy, og som befinner seg et annet sted enn førerens hjemsted eller arbeidsgivers driftssted, skal betraktes som annen arbeidstid. Det samme gjelder i en viss grad utføring av transport som er unntatt forordningens virkeområde.

Annen arbeidstid vil det etter vårt syn også være der transport som isolert sett ville være unntatt forordningen (f.eks. kjøring med personbil eller utføring av ikke-kommerseil transport av gods for privat bruk), i konkrete tilfeller utføres i saklig og tidsmessig sammenheng med et transportoppdrag.

Det kan vises til et eksempel fra tysk praksis for å illustrere: Det foretas turbusskjøring med to sjåfører på kjøretøyet. Normalt vil den av sjåførene som ikke kjører ikke opptjene hviletid når kjøretøyet er i bevegelse, jf. artikkel 8 nr. 7. Denne regel ble så forsøkt omgått ved at den ene sjåføren kjørte etter bussen i personbil. Tysk forvaltningspraksis fastslår at slik kjøring står i slik saklig og tidsmessig sammenheng til transportoppdraget, at kjøringen ikke kan godskrives som hviletid. Også andre stater i EØS fortolker forordningen på tilsvarende måte.

Under påberopelse av denne praksis, har Vegdirektoratet også konkludert med at f.eks. kjøring med trekkvogn uten semitrailer til private formål slik som spising, handling, eller lignende, ikke kan utføres i sammenheng med eller i tilknytning til et transportoppdrag uten å ødelegge hviletiden. Kjøringen skal med andre ord anses som annen arbeidstid. Vi er likevel ikke kjent med at slik kjøring har vært vurdert av domstolene.

*Kjøretid* har Vegdirektoratet definert som den tid føreren befinner seg bak rattet for å kjøre kjøretøyet, enten det beveger seg eller ikke, se nærmere kommentaren til artikkel 7. Kjøring fra hjemsted eller garasje til det sted transportoppdraget begynner, og kjøring tilbake til hjemsted eller garasje etterpå, når det dreier seg om transport som i seg selv er om-

fattet og med samme kjøretøy, vil etter Vegdirektoratets oppfatning måtte anses som ordinær kjøretid.

Enkelte har hevdet at slik kjøring må anses som "privat kjøring", og derfor må være unntatt bestemmelsene. Vegdirektoratet påpeker i denne sammenhengen at det i regelverket ikke finnes noe unntak som fritar kjøring som beskrevet. Det fremgår også av artikkel 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 at man skal bruke diagramskive hver dag det kjøres, fra det øyeblikk man tar over kjøretøyet. På samme måte skal man ikke ta ut diagramskiven før den daglige arbeidsperioden er avsluttet. Det ville virke lite konsekvent om en sjåfør skal kunne tillates å kjøre hjem uten skive fra arbeidet, mens han neste dag i det han "overtar kjøretøyet" hjemme etter regelverket må bruke diagramskive. Denne argumentasjonen ble også lagt til grunn av Høyesterett i England i sak 17. juni 1997 (*The Director of Public Prosecutions v. D. A. Guy*). I denne saken ble en sjåfør stoppet på veg hjem fra arbeidet etter avsluttet arbeid. Domstolen konkluderte med at en sjåfør ut fra ovennevnte argumentasjon ikke kunne tillates å utvide tillatte timer kjøring ved å bruke kjøretøyet til å kjøre hjem etter arbeidsdagens slutt.

Også reelle hensyn og trafikksikkerhetsmessige betraktninger tilsier at kjøring som nevnt bør omfattes av kjøre- og hviletidsregelverket. Det virker lite konsekvent at en sjåfør som har brukt opp den kjøretid kjøre- og hviletidsbestemmelsene tillater, skal kunne kjøre fra arbeidsstedet og hjem i det samme kjøretøyet. Slik kjøring kan strekke seg over svært lange avstander, i følge våre kontrollører opptil flere hundre kilometer. Ut fra det vi vet om hvordan ulykkesrisikoen øker mot slutten av kjøretiden, bør såkalt privatkjøring ikke tillates.

Det foreligger ikke noen praksis fra EF-domstolen og heller ikke direkte sammenlignbar Høyesterettspraksis fra Norge. Spørsmålet om hvorvidt kjøring fra hjemsted til arbeidsplass eller omvendt skal omfattes av bestemmelsene, var oppe i en dom fra Orkdal herredsrett 13. mars 1998. Retten la til grunn at forordningen må forstås slik at kjøring fra hjemstedet og dit oppdraget begynner eller omvendt, samt annen privatkjøring med trekkvognen, omfattes av bestemmelsene. Det ble også vist til at denne forståelsen er lagt til grunn ellers i EØS-området.

Det vises også til et noe sammenlignbart tilfelle i Rettstidende 1999 s. 393. Det var her spørsmål om beregningen av 24-timersperioden i artikkel 8 skulle starte fra det tidspunkt en sjåfør hentet bilen på verkstedet eller fra et senere tidspunkt da han tok fatt på selve transportopdraget. Høyesterett viste i sin begrunnelse til at dersom bestemmelsene om kjøre- og hviletid skal nå sitt formål, må 24-timersperioden i slike tilfeller begynne å løpe fra det tidspunkt bilen ble hentet på verkstedet. Kjøring til verkstedet og tilbake igjen til bopel ble altså ikke godkjent som en type kjøring som kan unntas kravet om å sette inn diagramskive.

#### *Nr. 6 – største tillatte totalvekt*

Største tillatte totalvekt defineres som største tillatte totalvekt, medregnet nyttelast, for kjøretøy under kjøring. Begrepene største totalvekt og tillatt totalvekt er definert i kjøretøyforskriften § 2-6. Se også artikkel 4 nr. 1 som gjør unntak for kjøretøyer som brukes til godstransport, når største tillatte totalvekt, medregnet vekten av tilhenger eller semitilhenger, ikke overstiger 3,5 tonn.

#### *Nr. 7 – persontransport i rute*

Rådsforordning (EØF) nr. 117/66 er opphevet ved artikkel 21 i rådsforordning (EØF) nr. 684/92, og av sistnevnte forordnings artikkel 21 nr. 2 fremgår det at henvisninger til opphevede forordninger skal anses å være henvisninger til denne forordning. Senere er rådsforordning (EØF) nr. 684/92 endret ved rådsforordning (EØF) nr. 11/98.

Definisjonen av persontransport i rute fremgår nå av rådsforordning (EØF) nr. 684/92 artikkel 2:

“1.1. Rutetransport er regelmessig transport av passasjerer langs bestemte ruter der passasjerene blir tatt opp og sluppet av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Rutetransport skal kunne brukes av alle uansett om det eventuelt må foretas reservasjon.

1.2. Regelmessig transport av bestemte kategorier passasjerer slik at andre passasjerer utelukkes, skal også anses som rutetransport uansett hvem som står for organiseringen av transporten og i den grad denne transporten utføres i henhold til vilkårene angitt i nr. 1.1. Denne type transporttjenester kalles heretter “spesiell rutetransport”.

Spesiell rutetransport skal omfatte:

- a) transport av arbeidere mellom hjem og arbeidsplass,
- b) transport av skoleelever og studenter mellom hjem og utdanningsinstitusjon,
- c) transport av militært personell og deres familier mellom hjemstat og kaserneområde,

Transporten anses som spesiell rutetransport selv om den legges til rette på forskjellige måter for å tilfredsstille behovene til de berørte parter.

1.3. Organisering av parallell eller midlertidig transport for den samme kundekrets som benytter eksisterende rutetransport, samt at eksisterende rutetransport foregår uten at den stopper ved visse stoppesteder eller at den stopper ved ekstra stoppesteder, omfattes av de samme regler som eksisterende rutetransport.”

I sak C-47/97 (E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd og D.J.Ferne), ble EF-domstolen bedt om å ta prejudisiell stilling til om kjøring med passasjerer, som foretas flere ganger i henhold til en rammeavtale med et reisebyrå, i form av enkeltturer mellom en flyplass og et hotell, og hvor det leilighetsvis ble gjort opphold ved en severdighet og den nøyaktige rute ikke var fastsatt på forhånd, kan betraktes som regelmessig transport av bestemte kategorier passasjerer (artikkel 2 nr. 1.2) og dermed være unnatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene i samsvar med artikkel 4 nr. 3 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Domstolen var klar i sin fortolkning, og konkluderte med at den nevnte kjøring ikke falt inn under begrepet persontransport i rute. For det første var det her ikke snakk om regelmessig transport, da hyppigheten av transporten ikke var fastsatt på forhånd, men var avhengig av de behov reisebyrået til enhver tid hadde. For det andre var ikke kravet til bestem-

te ruter oppfylt, da det kreves at passasjerene kan bli tatt opp og sluppet av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Dessuten var ikke kravet om bestemte kategorier passasjerer oppfylt, da dette vilkåret måtte forstås som passasjerer som tilhører samme persongruppe, og hvor det ikke var tilstrekkelig at eneste fellestrekk var at man hadde bestilt reise gjennom samme reisebyrå.

## Avsnitt II. Virkeområde

*Art 2. 1. Denne forordning får anvendelse for veitransport som definert i artikkel 1 nr. 1 innenfor Fellesskapet.*

*2. I stedet for de nåværende regler for internasjonal veitransport skal Europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitransport (AETR) gjelde:*

*- til eller fra tredjestater som er parter i avtalen, eller i transitt gjennom disse stater, for hele strekningen når transporten utføres med kjøretøy er registrert i en medlemsstat eller i en av disse tredjestater,*

*- til eller fra en tredjestat som ikke er part i avtalen, for kjøring innenfor Fellesskapet når transporten utføres med kjøretøyer registrert i en av disse statene.*

Denne bestemmelsen fastslår for hvilke transporter rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 skal gjelde, og for hvilke transporter AETR-reglene skal gjelde. AETR-reglene finnes i europeisk avtale om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal vegtransport. Det vises også til at AETR-bestemmelsene er foreslått endret slik at bestemmelser om digital fartsskriver kan innføres. Dersom AETR-bestemmelsene endres slik at krav om digital fartsskriver vedtas, er det foreslått at nye kjøretøyer må være utstyrt med slike innen 5 år etter en gjennomføring av endringene.

## Nr. 1

Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 får anvendelse for vegtransport som definert i artikkel 1 nr. 1 innenfor Fellesskapet. Dette betyr at reglene i rådsforordningen gjelder ved kjøring i hele EØS-området.

I en dom fra EF-domstolen 2. juni 1994, sak C-313/92 (Van Swieten), ble det klargjort at artikkel 2 nr. 1 skal fortolkes slik at "det også gjelder for vejtransport inden for Fællesskapet med køretøjer indregistreret i en medlemsstat til eller fra tredjelande, som ikke er deltagere i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport, eller i transit gennem disse lande".

Dette betyr at forordningens virkeområde også er ment å omfatte transport til og fra tredjestater utenfor det området som reguleres av AETR-bestemmelsene (f.eks. Sveits), for den del av transporten som skjer innenfor EØS-området med et kjøretøy som er registrert i en medlemsstat.

## Nr. 2

Artikkel 2 nr. 2 bestemmer at AETR-bestemmelsene skal gjelde:

- til eller fra tredjestater som er parter i avtalen, når det benyttes kjøretøyer som er registrert i en medlemsstat eller en tredjestat
- til eller fra tredjestater som ikke er parter i avtalen, når det benyttes kjøretøyer som er registrert i en av disse ikke-tredjestatene (f.eks. Sveits).

### *Oversikt over landene i Europa*

Nedenfor følger en oversikt oppdatert år 2001 over hvilke land som er EU/EØS-land, hvilke andre land som har undertegnet AETR-avtalen og eksempler på enkelte land hvor det fortsatt gjelder egne nasjonale regler:

#### *EU/EØS-land:*

Belgia, Danmark, Storbritannia, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Italia, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spania, Sverige, Tyskland, Østerrike, Island, Liechtenstein og Norge.

*AETR-land:*

Andorra, Aserbajdsjan, Bosnia-Hercegovina, Bulgaria, Estland, Hviterussland, Jugoslavia, Kazakstan, Kroatia, Latvia, Litauen, Makedonia, Moldova, Polen, Romania, Russland, Slovakia, Slovenia, Tsjekkia, Turkmenistan, Ungarn og Uzbekistan.

*Nasjonale regler gjelder i:*

Albania, Sveits, Tyrkia og Ukraina.

*Art 3. Fellesskapet skal innlede de forhandlinger med tredjestater som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning.*

*Art 4. Denne forordning får ikke anvendelse for transport med:*

- 1. kjøretøyer som brukes til godstransport når største tillatte totalvekt, medregnet vekten av tilhenger eller semitilhenger, ikke overstiger 3,5 tonn,*
- 2. kjøretøyer som brukes til persontransport, og som er konstruert og utstyrt slik at de er egnet for transport av høyst ni personer, medregnet føreren, og er beregnet til dette formål,*
- 3. kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer,*
- 4. kjøretøyer der høyeste tillatte fart ikke overstiger 30 kilometer pr time,*
- 5. kjøretøyer som brukes av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten, eller som er under deres kontroll,*
- 6. kjøretøyer som brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vann-, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold av og tilsyn med veier, renovasjon, telegraf- og telefontjeneste, posttransport, radio- og fjernsyns-sending samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere,*
- 7. kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner,*
- 8. spesialkjøretøyer for legetjeneste,*
- 9. kjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr,*
- 10. spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari,*



*11. kjøretøyer som prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold, og nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er satt i drift,*

*12. kjøretøyer for ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk,*

*13. kjøretøyer som brukes til henting av melk fra gårder og returnering av melkespann eller melkeprodukter til dyrefor.*

### *Generelt om unntak fra forordningen*

Artikkel 4 fastsetter generelle unntak som gjelder i alle EØS-landene. I tillegg gir artikkel 13 medlemslandene adgang til å gjøre unntak for sitt territorium.

Det er i følge EU-Kommisjonen tre hovedgrunner som rettferdiggjør de unntak forordningen opererer med: Den første er kjøretøyets tekniske kjennetegn (vekt, dimensjoner, fart), den andre er kjøretøyets bruk og spesielt for så vidt det brukes til noe annet enn transport, og den tredje grunnen er en virksomhets lokale karakter. Det kan også foreligge en kombinasjon av disse.

### *Nr. 1 – kjøretøyer med totalvekt under 3,5 tonn som brukes til godstransport*

For et enkelt kjøretøy er tillatt totalvekt den vekt som er oppgitt i vognkortet.

Største tillatte totalvekt er i artikkel 1 nr. 6 definert som største tillatte totalvekt, medregnet nyttelast, for kjøretøy under kjøring.

Når en bil trekker tilhenger (herunder semitrailer), regnes tillatt totalvekt som den laveste av enten bilens tillatte totalvekt med tillegg av tillatt tilhengervekt eller summen av de tillatte totalvekter for bilen og tilhengeren.

Bestemmelsen gjelder kjøretøyer som brukes til godstransport. Artikkel 4 nr. 2 gjør unntak for kjøretøyer som benyttes til persontransport, så

sant kjøretøyet ikke har mer enn ni sitteplasser. Ut ifra nr. 1 og 2 sett i sammenheng, har Vegdirektoratet vært av den oppfatning at transport med *personbil* som trekker tilhenger, faller utenfor forordningens virkeområde. Så vidt vites, opererer Vägverket (Sverige) med en litt annen fortolkning her. Vi er ikke kjent med at det foreligger noe rettspraksis på dette punkt.

*En varebil* er en bil som hovedsakelig er innrettet for transport av gods. Dersom en varebil trekker tilhenger, vil den derfor omfattes av kjøre- og hviletidsbestemmelsene dersom totalvekten overstiger 3,5 tonn. Det er likevel et problem ved disse bilene at de alene ikke omfattes av bestemmelsene, og at de ofte kun sporadisk bruker tilhenger. Kontroll i ettertid vil derfor være svært vanskelig, da det, dersom det ikke foreligger skiver, kan vises til at det er kjørt uten tilhenger disse dager.

*Kombinert bil*, med mindre enn 9 sitteplasser (12 i Norge), regnes som bil for godstransport og vil derfor være omfattet av forordningen når tillatt totalvekt overstiger 3,5 tonn. Kombinert bil, med mer enn 9 sitteplasser (12 i Norge), regnes som bil for persontransport og omfattes også av forordningen, se artikkel 4 nr. 2.

#### *Nr. 2 – kjøretøyer som brukes til persontransport*

Antall sitteplasser som er angitt i vognkortet legges til grunn.

*Camping-/bobil* regnes normalt som kjøretøy for persontransport. Det vil si at campingbil er unntatt så lenge antall sitteplasser ikke overstiger 9 (12 i Norge).

I Norge er kjøretøy registrert for høyst 12 personer, føreren medregnet, unntatt bestemmelsene om kjøre- og hviletid samt fartsskriver, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 2-1 nr. 1, jf. rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstav a og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2. Se kommentaren til artikkel 13 nr. 1 bokstav a.

### *Nr. 3 – kjøretøyer som brukes til persontransport i rute under 50 km*

Når det gjelder begrepet “persontransport i rute”, se kommentaren til artikkel 1 nr. 7.

Rutens lengde må ikke overstige 50 km. Vegdirektoratet har fortolket dette vilkåret på følgende måte:

- rutens lengde regnes som utkjørt distanse slik kilometertelleren viser den
- ruten regnes fra utgangspunktet til endestasjonen ifølge ruteplanen. Retur som i det vesentlige følger samme trasé regnes ikke med
- for ring-ruter regnes hele strekningen fra utgangspunktet og tilbake til utgangspunktet
- bytte av sjåfør og/eller lenger opphold regnes ikke som at ny rute påbegynnes.

Vegdirektoratet kjenner ikke til norsk rettspraksis angående beregning av rutelengde, og heller ikke rettspraksis fra EF-domstolen. EF-domstolen ble riktignok i sak C-47/97 (E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd og D.J.Ferne), som nevnt ovenfor i kommentaren til artikkel 1 nr. 7, bedt om å ta stilling til et konkret spørsmål angående beregning av rutelengde, men da domstolen fant at den omtalte transporten ikke kunne karakteriseres som persontransport i rute, fant den det heller ikke nødvendig å besvare dette spørsmålet.

### *Nr. 4 – kjøretøyer med høyeste fart 30 km/t*

Det må her tas utgangspunkt i det som er høyeste hastighet kjøretøyet er konstruert for (fremgår av vognkortet). Unntaket vil i første rekke være aktuelt for de motorredskapene som har lavere hastighet, men det kan også gjelde traktor. Lovgiver har blant annet ut fra forordningens formål funnet det lite hensiktsmessig å pålegge slike kjøretøyer å montere farts skriver, selv om de kan benyttes til transport av personer eller gods.

### *Nr. 5 – kjøretøyer som brukes av forsvaret, sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten*

Unntaket omfatter kjøretøyer som Forsvaret, Sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten bruker eller direkte kontrollerer. Som en del av ordensmakten regnes etter Vegdirektoratets oppfatning også fengselsvesenet. Private vaktordninger og vaktelskaper slik som f.eks. Securitas og lignende omfattes ikke av begrepet ordensmakten.

Dette unntaket gjelder etter Vegdirektoratets oppfatning kjøretøyer som brukes til utøvelse av aktiviteter som vedkommende etater har spesielt ansvar for, herunder forflytning av personale og materiell under utrykning og øvelser. Unntaket gjelder både egne og innleide kjøretøyer i slike situasjoner.

Vanlige transportoppdrag er ikke unntatt, uansett hvem som står som eier av kjøretøyet. Et unntak gjelder likevel for militære kjøretøyer, da artikkel 4 nr. 5 er fortolket slik at unntaket gjelder alle militære kjøretøyer (kjøretøyer med gule skilter). Militære kjøretøyer er etter vår oppfatning unntatt uansett bruk, det vil si at også vanlige transportoppdrag med militære kjøretøyer er omfattet av unntaket.

### *Nærmere om kontrollvilkåret*

Forsvaret leier ofte inn kjøretøyer i forbindelse med militærøvelser eller andre arrangementer. I denne sammenheng kan vilkåret "under deres kontroll" bli satt på spissen. Det kan f.eks. være spørsmål om hvorvidt transport knyttet til en øvelse organisert av en fylkeskommune på oppdrag for Forsvaret, vil falle inn under unntaksbestemmelsen.

Samferdselsdepartementet har til dette uttalt at formålet med unntaksbestemmelsen er at Forsvaret og andre skal kunne gjennomføre utrykninger og realistiske øvelser. Derfor er blant annet kjøretøyer med gule skilter unntatt. Private aktører omfattes bare av denne regelen når de er under direkte kontroll av Forsvaret eller en del av en militærkolonne.

Ved en nærmere vurdering av hvorvidt en slik konkret transport utført av en fylkeskommune var under Forsvarets kontroll, uttalte Vegdirektoratet følgende: "Det opplyses at Forsvaret vil ha militær kontroll og oppfølging av kjøretøyene underveis. Disse kontrollposter vil kunne styre transportene, blant annet ved omdirigering og fartsdirigering. Bespising og andre stopp, er også opplyst å være i regi av Forsvaret. Dessuten vil en ansvarlig offiser følge hver buss. Det ligger ved henvendelsen også en bekreftelse fra militært hold, om at transport av personell og materiell fra garnison til øvingsområde, med retur, er under militær kommando fra transporten starter, samt at transporten er en del av øvelsen. Vegdirektoratet tar ikke stilling til konkrete enkelttilfeller. Generelt kan det likevel sies, at slik oppdraget beskrives, antar vi at den aktuelle transporten vil kunne falle inn under unntaket i artikkel 4 nr. 5 slik vi fortolker regelverket. Transporten synes å utøves av kjøretøy i øvelse Forsvaret har spesielt ansvar for, slik at vilkåret om militær kontroll oppfylles."

Kontrollvilkåret vil måtte bli å tolke på samme måte i forhold til Sivilforsvaret, brannvesenet og ordensmakten.

*Nr. 6 – kjøretøyer som brukes i forbindelse med kloakkrensning, flomsikring, osv.*

*Generelt om fortolkningen av artikkel 4 nr. 6*

Flere rettsaker i forbindelse med artikkel 4 nr. 6 har vært prøvd for EF-domstolen; sak C-39/95 (Pierre Goupil), C-335/94 (Mrozek og Jäger) og C-116/91 (British Gas).

Artikkel 4 nr. 6 gjør unntak for en rekke generelle tjenesteytelser. Bakgrunnen for at kjøretøyer brukt i forbindelse med slike transporter uten nærmere vilkår ble unntatt forordningens virkeområde, antas å være at dette ble ansett som tjenesteytelser av allmenn interesse og utført av eller undergitt kontroll av offentlige myndigheter.

Det er noe usikkert hva som skal til for at en virksomhet kan sies å være undergitt kontroll av det offentlige. Med offentlig kontroll menes ikke

nødvendigvis at det offentlige selv utfører virksomheten. For at vilkåret om offentlig kontroll skal ha noen realitet, må imidlertid det offentlige som oppdragsgiver kunne stille vilkår knyttet til f.eks. trafikksikkerhet og arbeidsmiljø i kontrakten med privat oppdragstaker.

I dag ser vi i mange land imidlertid en dreining mot at flere offentlige etater nå er blitt privatisert, og dermed utfører transport i konkurranse med andre lignende bedrifter i privat sektor. En annen tendens er at offentlige etater legger ut oppdrag de tidligere selv utførte, på anbud. Graden av offentlig kontroll er på mange områder svekket, og det foreligger ofte klare konkurransesituasjoner for å få tildelt oppdrag eller fornye oppdrag. Den opprinnelige begrunnelsen for å unnta disse transporter er nødvendigvis ikke lenger til stede, og dette bør man ha i tankene ved fortolkningen av unntakene i artikkel 4 nr. 6. I sak C-116/91(British Gas) ser det ut til at domstolen tok hensyn til dette, se omtalen nedenfor.

Andre prinsipper som kan anvendes ved fortolkningen av artikkel 4 nr. 6 fremgår av sak C-335/94 (Mrozek og Jäger), se nærmere om denne saken nedenfor under punktet om renovasjon.

#### *Nærmere om vilkåret "kjøretøyer som brukes i forbindelse med"*

Vilkåret "brukes i forbindelse med", har i forhold til enkelte av alternativene i artikkel 4 nr. 6 vært tolket strengt. Når det f.eks. gjelder unntaket for vedlikehold av og tilsyn med veger, har Vegdirektoratet i sine tidligere fortolkninger uttalt at kjøretøyer må delta i selve vedlikeholdsarbeidet for å falle inn under unntaket. Det er blant annet lagt til grunn at en bil som transporterer asfalt til vegvedlikehold bare er unntatt dersom bilen benyttes i forbindelse med selve utleggingen.

Ut fra ordlyden i artikkel 4 nr. 6, kan det virke strengt å innfortolke et krav til at kjøretøyer må delta i selve arbeidet for å være unntatt. Det kan også se ut til at vi tidligere har fortolket begrepet for strengt når en ser hen til andre lands praktisering av bestemmelsen. Det er heller ikke innfortolket noe slikt deltakelseskrav i forbindelse med alternativet vann-,

gass- og elektrisitetsforsyning eller telegraf- og telefонтjeneste. Ut fra hensynene bak unntakene i artikkel 4 nr. 6 kan det være vanskelig å se grunnen til at en bil som transporter grus f.eks. skal være unntatt dersom den er med i arbeidet og fordeler grusen utover, men ikke dersom den tømmer grusen i en haug. Vi er ikke kjent med at det finnes rettspraksis som kan klargjøre dette. Det vises til EF-domstolens avgjørelse i sak C-335/94 (Mrozek og Jäger), og det kan tenkes at domstolen i sak om vedlikehold av og tilsyn med veger, kloakkrensing, etc., vil argumentere på samme måte, slik at slike kjøretøyer generelt vil være unntatt regelverket når de brukes i forbindelse med nevnte aktiviteter, også for transport over kortere strekninger, dersom dette skjer som ledd i en generell tjenesteytelse i det offentliges interesse.

### *kloakkrensing*

Unntaket gjelder etter våre fortolkninger kjøretøyer som er spesielt innrettet for slamsuging og spyling, også når kjøretøyet benyttes til transport av oppsuget materiale. Unntaket gjelder også tømming av septiktank. I Sverige fortolkes unntaket slik at transport av oppsuget materiale kun kan foretas til nærmeste tilgjengelige deponeringsplass.

### *flomsikring*

Så vidt vites finnes det ikke noen permanent flomsikringsaktivitet eller -beredskap i Norge, så unntaket er derfor lite aktuelt.

### *vann-, gass- og elektrisitetsforsyning*

Unntaket gjelder vedlikehold av eksisterende anlegg og utbedring av skader, men ikke anleggsvirksomhet. Å la unntaket omfatte også transport i forbindelse med anleggsvirksomhet, vil etter Vegdirektoratets oppfatning være å strekke virkeområdet utover hva som er nødvendig for å sikre de samfunnsmessige interesser artikkel 4 nr. 6 søker å ivareta, det vil si levering av nødvendige tjenester i det offentliges interesse uten brudd. Nye forsyningssystemer, det være seg enten veger, kraftledninger, gassdistribusjon, osv., kan ikke ses på tilsvarende måte, da det

i forbindelse med slike anlegg som regel ikke vil være samme tidspress. Også flere andre land skiller mellom vedlikehold/repasasjon og anleggsvirksomhet.

Unntaket gjelder også når kjøretøyer som brukes i vedlikeholdet bringer med seg materiell som skal brukes, men ikke ved regulær transport.

Med gassforsyning menes etter Vegdirektoratets oppfatning distribusjon i rørledninger, ikke transport av gass i tanker eller beholdere. Flytende brensel (parafin, fyringsolje og diesel) omfattes ikke av unntaket i artikkel 4 nr. 6, da denne bestemmelsen kun gjelder distribusjonsnettet for elektrisk energi og ikke petroleumsprodukter.

Når det gjelder praksis fra EF-domstolen, er det i sak C-116/91 (British Gas) uttalt at unntaket for kjøretøyer som brukes i forbindelse med gassforsyning kun finner "anvendelse på køretøyer, der på det pågældende tidspunkt i det hele og udelukkende anvendes i forbindelse med fremstilling, forsyning eller distribution af gas samt vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer. Undtagelsen finner derimot ikke anvendelse på køretøyer, der på det pågældende tidspunkt helt eller delvist anvendes til transport af gasapparaturl til husholdninger".

Begrunnelsen for at unntaket ikke får anvendelse på transport av gassapparater til husholdninger, var at denne type transport ble utført i konkurranse med andre transportører, og at det dermed ville innebære en konkurransemessig fordel om British Gas kunne utføre også denne transporten uten å følge kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

#### *vedlikehold av og tilsyn med veier*

Unntaket gjelder vedlikehold av og tilsyn med vegar. Med vedlikehold og tilsyn menes etter Vegdirektoratets oppfatning strukturelt vedlikehold, utbedring av skader og slitasje, snørydding, strøing, o.l.

Anleggsvirksomhet omfattes ikke av unntaket. Anleggsvirksomhet vil f.eks. være at en veg asfalteres og vegens standard heves utover det den



hadde som ny, det vil si økt brede, større kapasitet, e.l. Det regnes også som anleggsvirksomhet når traseer legges om helt eller delvis, f.eks. en sving rettes ut. Når det gjelder begrunnelsen for at anleggsvirksomhet ikke omfattes, vises det til kommentaren ovenfor knyttet til vann-, gass- og elektrisitetsforsyning.

Det vises til kommentaren til ”brukes i forbindelse med”-vilkåret ovenfor.

### *renovasjon*

Hvorledes man skal fortolke uttrykket ”renovasjon”, var oppe til avgjørelse for EF-domstolen i sak C-335/94 (Mrozek og Jäger). Domstolen slo fast at begrepet kjøretøyer som brukes i forbindelse med renovasjon, skal “fortolkes således at det omfatter køretøjer, der anvendes til renovationskørsel af enhver art, der ikke er omfattet af særlige bestemmelser, samt til transport af affaldet over en kortere strækning, når dette sker som led i en generel tjenesteydelse af almen interesse, der præsteres direkte af det offentlige eller af private virksomheder, der er undergivet tilsyn af det offentlige”.

I følge EF-domstolens avgjørelse skal altså kjøretøyer som benyttes til renovasjonskjøring av enhver art omfattes, så sant det ikke gjelder særlige bestemmelser. Dette betyr at kjøring av både husholdningsavfall, industriavfall (engelsk: commercial waste) samt særlig avfall omfattes av unntaket. Særlig avfall fra husholdninger kan være batterier, maling, ulike kjemikalier, m.m. Vegdirektoratet har tidligere fortolket unntaket til kun å omfatte kjøretøyer med søppelkomprimator og andre kjøretøyer som brukes til innhenting av husholdningsavfall. Denne fortolkningen blir dermed ut fra dommen for snever.

Det fremgår videre av domsslutningen at det ikke er noe krav at offentlige myndigheter selv anvender kjøretøyene som brukes til avfallstransport, unntaket vil også få anvendelse på private virksomheter så sant disse er undergitt kontroll av det offentlige. Se nærmere om kontrollvilkåret innledningsvis til artikkel 4 nr. 6.

Unntaket gjelder i følge EF-domstolens dom kun transport av avfall over kortere strekninger, og hvor transporten er et aksessorium til selve innhenting av avfallet. Domstolen har sagt at det er opp til den nasjonale rett å avgjøre i konkrete saker hva som kan betraktes som kortere strekninger. Det er vanskelig å si eksakt hva som kan anses som en kortere strekning. Dersom transporten ellers har de kjennetegn domstolen nevner, vil det være grunn til å godta at det transporteres over lengre strekninger i f.eks. en stor kommune enn i en mindre kommune. Det vises til at engelske myndigheter i et skriv har referert til en 50 kilometers grense fra der kjøretøyet er hjemmehørende, som en indikator på hva som kan regnes som en kortere strekning.

#### *telegraf- og telefontjeneste*

Unntaket gjelder vedlikehold av eksisterende anlegg og utbedring av skader, men ikke anleggsvirksomhet, se begrunnelsen ovenfor til punktet vann-, gass- og elektrisitetsforsyning. Unntaket gjelder også når kjøretøyer som brukes i vedlikeholdet, bringer med seg materiell som skal brukes, men ikke ved regulær transportvirksomhet.

#### *posttransport*

Vegdirektoratet skrev i sine retningslinjer av 1994 at dette unntaket bare gjelder kjøretøyer som brukes til innhenting av post fra postkasser samt ombringelse av post til adressatene.

I dom av 11. juni 1996 (Alta), ble en sjåfør frifunnet i forhold til tiltalen om å ha overtrådt rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 7 nr. 1 og 2, da retten fant at unntaket om posttransport i artikkel 4 nr. 6 måtte få anvendelse. I denne saken kjørte sjåføren post fra Alta til Vadsø og tilbake. Sjåføren var ikke ansatt i postverket. Bilen han benyttet ble kun brukt til å frakte post. Sjåføren tok med post fra postterminalen i Alta og han hadde 7-8 stopp på strekningen Alta-Vadsø. På stoppestedene lesset han av og på post. Tross i Vegdirektoratets retningslinjer av 1994, fant retten under tvil at "tiltalte må kunne påberope seg dette unntaket. Tiltalte leverer ikke post direkte til hver enkelt adressat, men leverer ut

postforsendelser syv-åtte ganger på veien fra Alta til Vadsø. Det er neppe slik "ombringelse" av post det er tenkt på i rundskrivet, men skrevet fra Vegdirektoratet om tolkingen kan ikke være uttømmende". Retten bemerket videre at "[e]nhver transport av post kommer neppe inn under dette unntaket. Retten finner imidlertid at tiltaltes kjøring, med såpass mange stopp for av- og pålessing av post på strekningen Alta-Vadsø, må kunne nyte godt av dette unntaket". Dommen fra Alta herredsrett tolker med andre ord unntaket videre enn det Vegdirektoratet gjorde i sine retningslinjer, i og med at posttransport ble tolket til også å omfatte av- og pålessing av post til viderefordeling.

Samferdselsdepartementet har i brev av 25. mars 1998 uttalt at "Samferdselsdepartementet tolker unntaket i Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 4 nr. 6 til å gjelde all posttransport i forbindelse med Posten Norge BAs samfunns-pålagte oppgaver. Unntaket for posttransport omfatter imidlertid ikke budvirksomhet eller annen transport Posten Norge BA utfører i konkurranse med andre transportører. Det samme vil gjelde dersom samfunnspålagt transport kombineres med transport som skjer i konkurranse med andre transportører".

Postens samfunnspålagte oppgaver er formidling av brevpost, aviser og blad i abonnement og lettgodts inntil 20 kilo. Unntaket vil likevel kun gjelde transporter som ikke utføres i konkurranse med andre transportører eller ved kombinerte transporter, hvilket vil si hvor Posten har enerett til formidling. Etter forskrift 1 juli 1997 nr. 658 om formidling av landsdekkende postsendinger § 3 har statens postselskap enerett til regelmessig å formidle mot vederlag lukket, adressert, innenriks brevpost med vekt inntil 350 gram, til å formidle i Norge tilsvarende sendinger fra utlandet og til å formidle tilsvarende sendinger fra Norge til utlandet. Eneretten omfatter videre bare brevpost med pris inntil 5 ganger grunntaksten for et innenriks prioritert brev innenfor første vekt-klasse (20 gram). Eneretten omfatter ikke formidling av bøker, kataloger, aviser og blad, selv om disse sendes i lukket og adressert form.

Det må her også ses hen til tilfeller der Posten har faktisk monopol. Dette gjelder f.eks. for formidling av Norgespakke. Når det gjelder

Bedriftspakke derimot, er dette en tjeneste Posten utfører i konkurranse med andre transportører.

Dersom Posten Norge BA leier inn biler til å utføre posttransport, er Vegdirektoratet av den oppfatning at disse bilene er unntatt på lik linje med Postens egne biler.

Det kan således konkluderes med at etter gjeldende oppfatning vil posttransport Posten Norge BA utfører med egne eller innleide kjøretøyer være omfattet av unntaket, så sant det ikke foreligger konkurranse i forhold til andre transportører.

#### *radio- og fjernsynssending samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere*

Unntaket gjelder kjøretøyer som medfører innmontert eller løst utstyr for opptak, sending eller peiling under transport til og fra sted der opptak, sending eller peiling foretas. Unntaket gjelder ikke annen transport av slikt utstyr, da dette betraktes som ordinær transport.

#### *Nr. 7 – kjøretøyer som brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner*

Unntaket er generelt for alle kjøretøyer når de brukes i forbindelse med katastrofer eller redningsoperasjoner. Det er med andre ord ikke noe krav om at kjøretøyene må være spesialutrustet på noen måte.

Med begrepet “katastrofe” forstår Vegdirektoratet uforutsette situasjoner som er oppstått f.eks. på grunn av krig, store ulykker, jordskjelv eller andre ekstreme værforhold, eller lignende, og hvor det kreves ekstraordinær innsats for å redde liv eller verdier av betydning.

Begrepet “redningsoperasjoner” tolkes på tilsvarende måte som uforutsette situasjoner hvor det kreves ekstraordinær innsats for å redde liv eller betydelige materielle verdier.

Vegdirektoratet har lagt til grunn at kjøretøyer som benyttes av førere i nødslakketjeneste, det vil si kjøretøyer som benyttes til slakting som iverksettes utenfor slakteri som følge av skade eller sykdom, ikke vil komme inn under unntaket. Slik transport kan ikke anses å oppfylle kravene til "redningsoperasjon" slik Vegdirektoratet tolker bestemmelsen. Når det gjelder nødslaktevirksomhet, se også kommentaren til artikkel 13 nr. 1 bokstav d.

Skal det fraktes klær, mat, eller lignende, til f.eks. krigsrammede i andre land, kreves det at situasjonen er av en slik art at det kreves en ekstraordinær innsats for å redde liv eller verdier av betydning, for at unntaket skal få anvendelse. Det er etter Vegdirektoratets syn feil når det er blitt hevdet at f.eks. alle kjøretøyer tilhørende Røde Kors eller andre hjelpeorganisasjoner som benyttes til bistandstransport, automatisk er unntatt kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Vegdirektoratet har i denne sammenheng uttalt at regulær varetransport, selv om den har karakter av nødhjelp, ikke kan sies å komme inn under unntaket.

#### *Nr. 8 – spesialkjøretøyer for legetjeneste*

Unntaket gjelder kjøretøyer for legetjeneste, og er knyttet til at kjøretøyet er spesielt innrettet, det vil si ambulanser, skjermbildebusser eller andre spesialkjøretøyer til bruk i forbindelse med medisinsk behandling, f.eks. blodtransfusjon.

I enkelte andre land i Europa fortolkes denne bestemmelsen til også å omfatte kjøretøyer som brukes av dyrlegetjeneste. Vegdirektoratet er ikke kjent med at det finnes slike spesialinnredede biler her hjemme, men kan på den annen side ikke se at unntakets ordlyd vil være til hinder for en slik tolkning.

#### *Nr. 9 – kjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr*

Dette unntaket gjelder alle kjøretøyer som brukes til å transportere sirkus- og tivoliutstyr. Unntaket må sies å være kulturelt betinget, og lar seg vanskelig forsvare ut fra forordningens formål, i det det vites at

førere av slike kjøretøy ofte kjører svært lange distanser og i tillegg utfører annet arbeid slik som rigging av sirkusutstyr før og etter transportetapper.

Det kan i enkelte tilfeller være vanskelig å fastslå hva som skal anses som sirkus- og tivoliutstyr. En spilleautomat kan f.eks. benyttes på tivoli, men den kan også være inventar i en kafé eller en butikk. Det avgjørende for om unntaket vil få anvendelse, må være om utstyret rent faktisk skal benyttes på et sirkus eller et tivoli av den som transporterer utstyret eller den som transporten utføres for. Et firma som f.eks. selger eller reparerer spilleautomater, vil etter Vegdirektoratets fortolkning ikke være unntatt etter denne bestemmelsen.

#### *Nr. 10 - spesialkjøretøyer for hjelp ved bilhavari*

I motsetning til hva som er tilfellet i forhold til flere av de andre unntakene i artikkel 4, fremgår det av denne bestemmelsen ikke noe vilkår om at disse spesialkjøretøyene må brukes til eller brukes i forbindelse med en spesiell transportoppgave. Unntaket er derimot knyttet opp til kjøretøytypen (engelsk: specialized breakdown vehicles).

I sak C-79/86 (Joseph S.W. Whitelock) for EF-domstolen 21. mai 1987, var det for å fastslå unntakets anvendelsesområde derfor nødvendig å definere det nærmere innhold av begrepet "spesialkjøretøy for hjelp ved bilhavari". Domstolen uttalte at dette begrepet skulle forstås som "et køretøy, der er bygget, udstyret og i øvrigt ved faste indretninger er bestemt til at anvendes hovedsagelig til bortfjernelse af køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, eller andre defekte køretøjer. Betingelserne i henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 af 20. juli 1970 [i dag: Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3] skal ikke være opfyldt, for så vidt angår et køretøj af denne art, og det er i den forbindelse uden betydning, hvorledes køretøjets ejer faktisk anvender dette".

Som vi ser gir domstolen her uttrykk for et prinsipp, og overlater dermed til den nasjonale domstol å ta stilling til prinsippet konkrete

anvendelse i den aktuelle sak. Domstolen uttaler i premissene likevel at et kjøretøy med type karakteristika som nevnt, som ved sin størrelse er uegnet for hjelp ved bilhavari, ikke skal omfattes av unntaket (kjøretøy som f.eks. brukes til transport av biler).

Etter det Vegdirektoratet er kjent med, har det ikke vært prøvd noen saker i Norge i forhold til dette unntaket. Vegdirektoratet har uttalt at kjøretøy som fremgår av en illustrert beskrivelse fra Viking Redningstjeneste (bergingsbiler), vil være å anse som spesialkjøretøyer og dermed omfattet av unntaket. Se vedlegg 2 for nevnte illustrerte beskrivelse.

I tillegg har Vegdirektoratet uttalt at spesialutrustede verkstedbiler, beregnet til å rykke ut for å assistere blant annet tungtrafikken, også må kunne komme inn under det samme unntaket.

Ut fra rent trafiksikkerhets- og konkurransemessige betraktninger, kan det hevdes at den forståelsen som i dag legges til grunn ved fortolkningen av unntaket ikke er særlig tilfredsstillende. Disse kjøretøyene kan bli brukt til å transportere over svært lange strekninger, og ofte brukes de også av sjåfører som i tillegg til å utføre ulike transporter, arbeider i svært mange timer på f.eks. et verksted.

#### *Nr. 11 – kjøretøyer som prøvekjøres eller ennå ikke er satt i drift*

Hva som nærmere ligger i begrepene ”prøvekjøres i forbindelse med tekniske forbedringer, reparasjon eller vedlikehold” og ”nye eller ombygde kjøretøyer som ennå ikke er satt i drift” har så vidt vi vet ikke være oppe til avgjørelse for norsk domstol eller EF-domstolen. Unntaket gjelder etter Vegdirektoratets fortolkninger også generelt trafikk med prøvekjennermerker. Når det gjelder begrepet ”ikke satt i drift”, har Vegdirektoratet uttalt at dette må være ensbetydende med ikke registrert. Bakgrunnen for dette har vært tilfeller der firma har registrert biler for utlån til kunder i forbindelse med blant annet demonstrasjon for kortere eller lengre perioder, men unnlatt å installere fartsskriver ut fra det synspunkt at bilene ikke er satt i drift. I disse periodene har så kjøretøy-

ene blitt brukt til ordinært transportarbeid som omfattes av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

*Nr. 12 – kjøretøyer for ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk*

Det er to betingelser som må være oppfylt for at unntaket skal komme til anvendelse; transporten skal være ikke-kommersiell og til privat bruk.

Det at transporten skal være "ikke-kommersiell" betyr etter Vegdirektoratets fortolkninger at bilføreren og/eller bileieren ikke får noen form for vederlag for at transporten foretas.

Begrepet "privat bruk" betyr at det som transporteres ikke har sammenheng med næring, det vil si transport av private eiendeler og innbo, gjenstander som er knyttet til hobby- og fritidsaktiviteter mv. Det må videre skilles mellom hobbyaktiviteter og tilsvarende aktivitet som har preg av næring, f.eks. når det gjelder transport av musikkinstrumenter, travhester, e.l. Etter vår oppfatning vil eksempelvis en hest bli brukt i næring når utgifter til blant annet oppstalling og fôr føres til fradrag ved ligningen. Tilsvarende vurderinger vil måtte benyttes ved transport av annet gods som brukes til aktiviteter som for noen er næring og for andre hobby.

I Norge har vi ikke skilt mellom hvorvidt kjøretøyet brukes til å transportere egne ting til privat bruk eller om det transporteres f.eks. for en venn eller nabo. Det vises likevel til at den engelske utgaven benytter begrepet "personal use" (personlig bruk), og at fortolkningendermed kan bli noe annerledes.

Det gjøres også oppmerksom på at det ikke finnes noe tilsvarende unntak for privat *persontransport* i forordningen.

Dette unntaket har ofte vært påberopt i forbindelse med også andre såkalte private oppdrag. Se nærmere kommentaren til artikkel 1 nr. 5 når det gjelder beskrivelse av ulike slike transporter, og Vegdirektoratets karakterisering av disse.



### *Nr. 13 – kjøretøyer som benyttes ved melkekjøring*

Unntaket gjelder de kjøretøyer som henter melken eller leverer returvarer på den enkelte gård. Unntaket gjelder uavhengig av kjørestrekning. Det er etter Vegdirektoratets syn uten betydning om melken som transporteres hentes fra kjølerom eller medtas i flasker, containere, e.l.

Det påpekes at unntaket etter Vegdirektoratets fortolkninger kun gjelder der melken hentes direkte fra den enkelte gård for kjøring til meieriet, og ikke for kjøring som f.eks. foretas etter at flere kjøretøyer foretar en samlastning av melk fra flere gårder i ett område til større tankbiler som kjører til meieriet. Sistnevnte transport blir etter Vegdirektoratets oppfatning å betrakte som et ordinært transportoppdrag. Unntaket gjelder i tråd med dette heller ikke transport av melk fra ett meieri til et annet.

Unntaket gjelder også returnering av melkespann eller melkeprodukter til dyrefôr.

Tiden har på mange måter løpt i fra dette unntaket. Ved at meieriene i Norge sentraliserer sine produksjonslokaler for meieriprodukter, skjer flere av melketransportene i dag over svært lange strekninger. Det benyttes også biler som er langt bedre utrustet for melketransport (f.eks. store tankbiler med moderne kjøleanlegg), slik at hensynet til at melketransporten skal kunne skje uten at sjåføren må følge bestemmelsene om hvile og pause ikke lenger gjør seg gjeldende i like stor grad.

### **Avsnitt III. Mannskap**

*Art 5. 1. Minstealder for førere av kjøretøyer i godstransport skal være:*

*a) for kjøretøyer, eventuelt innbefattet tilhengere eller semitilhengere, med en største tillatte totalvekt på høyst 7,5 tonn, 18 år;*

*b) for andre kjøretøyer:*

*- 21 år, eller*

*- 18 år, forutsatt at vedkommende er innehaver av et eksamensbevis for fullført yrkesopplæring for førere av kjøretøyer i godstransport på vei, godkjent av en av medlemsstatene og i samsvar med Fellesskapets regler om*

*minstekrav til opplæring av førere av veitransportkjøretøyer.*

*2. Førere av kjøretøyer i persontransport skal være fylt 21 år.*

*Førere av kjøretøyer i persontransport på strekninger som overstiger en radius på 50 kilometer fra det stedet kjøretøyet er hjemmehørende, skal også oppfylle ett av følgende vilkår:*

*a) de skal ha arbeidet i minst ett år som fører av kjøretøyer i godstransport med en største tillatte totalvekt på over 3,5 tonn,*

*b) de skal ha arbeidet i minst ett år som fører av kjøretøyer i persontransport på kjørestrekninger som ligger innenfor en radius på 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, eller ha arbeidet som fører innen andre former for persontransport som ikke omfattes av denne forordning, forutsatt at vedkommende myndighet anser at dette har gitt dem den nødvendige erfaring,*

*c) de skal ha et eksamensbevis for faglig dyktighet godkjent av en av medlemsstatene, som viser at de har fullført en yrkesopplæring for førere av kjøretøyer i persontransport på vei i samsvar med Fellesskapets regler om minstekrav til opplæring av førere av veitransportkjøretøyer.*

*3. Minstealder for sidemenn og billettører skal være 18 år.*

*4. Vilkårene fastsatt i nr. 2 annet ledd bokstav a), b) og c) skal ikke gjelde for fører av kjøretøy i persontransport dersom han har hatt dette yrket i minst ett år før 1. oktober 1970.*

*5. Medlemsstatene kan av hensyn til yrkesrettet opplæring og innenfor rammen av de nasjonale bestemmelser innen arbeidsrett sette minstealderen for sidemenn ned til 16 år for innenlandsk transport innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, herunder i kommuner med sentrum innenfor denne radius.*

## *Generelt*

Artikkel 5 stiller krav til førere av kjøretøyer i gods- og persontransport. Førere av kjøretøyer i godstransport må enten ha nådd en viss alder eller være innehaver av et eksamensbevis for fullført opplæring. Førere av kjøretøyer i persontransport må være fylt 21 år, og i tillegg oppfylle ett av tre tilleggsvilkår. For lovlig å kunne utføre visse transporter, følger det med andre ord av kjøre- og hviletidsregelverket at det ikke er tilstrekkelig å kun ha førerkort.

I Norge gjelder kjøre- og hviletidsbestemmelsene ikke transport med kjøretøyer som benyttes til persontransport, og som er konstruert og utstyrt slik at de er egnet for transport av høyst 12 personer, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 2-1 nr. 1, jf. rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstav a, jf. rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2. Dette må bety at kravene i artikkel 5, for så vidt gjelder innenlandsk transport, ikke gjelder førere av slike kjøretøyer. Fører av en minibuss registrert for 10 personer kan med andre ord fritt utføre persontransport også utenfor 50-kilometers sonen.

### *Nytt forslag til utdanning av yrkessjåfører*

Som det fremgår av artikkel 5, er det ikke noe obligatorisk krav om å gjennomgå yrkesopplæring. Anslagsvis er det kun 5-10% av sjåførene i EØS-landene som har skaffet seg et eksamensbevis for fullført yrkesopplæring. EU-Kommisjonen la i februar 2001 frem et nytt forslag til direktiv om utdanning av yrkessjåfører innen godstransport og persontransport

Forslaget går ut på at det skal innføres en såkalt grunnutdanning for alle nye yrkessjåfører. Denne grunnutdannelsen består av en fullstendig grunnutdanning eller en minimumsgrunnutdanning, hvor sistnevnte er obligatorisk. Gjennomgår man den fullstendige grunnutdannelsen, får man utstedt et eksamensbevis som i dag. De to utdannelsene er henholdsvis anslått å ha en varighet på 210 og 420 timer.

Forslaget går ut på at yrkessjåfører kan drive *godstransport* fra de er fylt 18 år med lastebil (førerortklasse C og CE) dersom de har gjennomgått en fullstendig grunnutdanning og lett lastebil (klasse C1 og C1E) dersom de har gjennomgått en minimumsutdanning. Fra fylte 21 år, kan det kjøres lastebil (klasse C og CE) forutsatt at det er gjennomgått en minimumsgrunnutdanning.

Fører av kjøretøyer i *persontransport* kan drive yrkesmessig transport fra de er fylt 18 år med buss (førerortklasse D og DE), forutsatt at de har gjennomgått en fullstendig grunnutdanning. Dette gjelder likevel kun busser som benyttes til persontransport i rute på strekninger som ikke overstiger 50 kilometer. 18-åringer kan også drive ervervsmessig transport med minibuss (førerortklasse D1 og D1E) dersom de har gjennomgått en fullstendig grunnutdanning.

Fra man har fylt 21 år, kan man kjøre buss (klasse D og DE) med en gjennomgått fullstendig grunnutdannelse og minibuss (klasse D1 og D1E) med en minimumsgrunnutdannelse. I tillegg kan man fra man har fylt 24 år drive yrkesmessig transport med buss, dersom man har gjennomgått en minimumsgrunnutdannelse.

I tillegg til grunnutdannelsen, foreslås det prinsipper for etter- og videreutdannelse. Ved eventuell vedtakelse av det foreslåtte direktivet, oppheves direktiv 76/914/EØF og artikkel 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Direktivets bestemmelser skal tre i kraft i EU innen 1. januar 2004.

### *Nr. 1*

Minstealder for førere av kjøretøyer i godstransport er 18 år dersom kjøretøyet, eventuelt innbefattet tilhenger eller semitilhenger, har største tillatte totalvekt på høyst 7,5 tonn. For førere av andre kjøretøyer er grensen 21 år. Dette gjelder likevel ikke dersom føreren har et eksamensbevis for fullført yrkesopplæring for førere av kjøretøyer i godstransport på veg. Minstealderen er da 18 år.

### *Eksamensbevis for fullført yrkesopplæring*

Eksamensbeviset er en dokumentasjon på at de som har bestått førerprøven for klasse C og CE, innehar den faglige kompetansen som er beskrevet i rådsdirektiv 76/914/EØF (om minstekrav til opplæring av visse førere av veitransportkjøretøyer). For å få utstedt beviset må eleven dokumentere å ha bestått videregående kurs I transportfag og dokumentere å ha gjennomført modul 1 trafiksikkerhet i læreplan for opplæring i bedrift, yrkessjåførfaget. Beviset er kun gyldig sammen med førerkort, og gjelder frem til eleven fyller 21 år. Beviset utstedes av Sentralregisteret for yrkesbevis.



## Nr. 2

Førere av kjøretøyer i persontransport skal være fylt 21 år. I tillegg skal førere av kjøretøyer i persontransport på strekninger som overstiger en radius på 50 kilometer fra det stedet kjøretøyet er hjemmehørende, også oppfylle enten de praksiskrav som nevnt i bokstavene a eller b, eller være innehaver av et eksamensbevis for faglig dyktighet.

Det er ikke åpenbart hvorledes man skal forstå praksiskravet (arbeidet i minst ett år) i artikkel 5 nr. 2 bokstavene a og b. Vi er ikke kjent med domstolspraksis på området. Vegdirektoratet har tidligere uttalt at praksis som vognfører i Forsvaret under førstegangstjeneste i alle fall må tilfredsstillende kravet i bokstav a. Det var i dette tilfellet foretatt en sammenføring av 6 måneders sjåførpraksis og 9 måneders militærkjøring. Det utredes for tiden hvordan praksiskravet bør fortolkes, samt hvorvidt myndighetene vil fastsette om det å ha drevet med andre former for persontransport, f.eks. taxikjøring, kan gi nødvendig erfaring.

Når det gjelder bokstav c bemerkes det at vi ikke er kjent med at det er utarbeidet noe bevis for slik opplæring i Norge (i motsetning til hva gjelder for godstransport).

## Avsnitt IV. Kjøretid

*Art 6. 1. Den totale kjøretiden mellom to døgnhviler eller mellom en døgnhvil og en ukehvil, heretter kalt "daglig kjøretid", skal ikke overstige ni timer. Den kan i løpet av en uke likevel utvides to ganger til 10 timer.*

*Etter høyst seks daglige kjøretider skal føreren ta en ukehvil som definert i artikkel 8 nr. 3.*

*Ukehvilen kan utsettes til slutten av den sjette dagen dersom den totale kjøretiden i de seks dagene ikke overstiger en øvre grense tilsvarende seks daglige kjøretider.*

*For internasjonal persontransport, unntatt persontransport i rute, skal ordene "seks" og "sjette" i annet og tredje ledd endres til heholdsviis "tolv" og "tolvte".*

*Medlemsstatene kan utvide anvendelsen av foregående ledd ti innenlandsk persontransport unntatt persontransport i rute.*

*2. Total kjøretid i løpet av 14 dager skal ikke overstige 90 timer.*

### *Nr. 1*

Det er i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 ikke satt noen uttrykkelig grense for hvor mange timer man kan kjøre i løpet av en uke. Det fremgår derimot at etter høyst 6 daglige kjøretider skal føreren ta en ukehvil som definert i artikkel 8 nr. 3. Det er etter dette mulig å kjøre opp til 56 timer i perioden mellom to ukehvil (9 timer x 4 og 10 timer x 2).

### *Kjøretid*

Begrepet "kjøretid" er ikke definert i forordningen, og Vegdirektoratet har definert begrepet som den tid føreren befinner seg bak rattet for å kjøre kjøretøyet, enten det beveger seg eller ikke. Forlater føreren sin plass bak rattet, regnes dette som opphold i kjøringen. Oppholdet må være av minst 15 minutters varighet for å regnes som en pause, men kortere opphold går til fradrag i kjøretiden. Også flere andre EØS-land tolker begrepet kjøretid på denne måten. Se kommentaren til artikkel 1 nr. 5 når det gjelder forholdet kjøretid, annen arbeidstid og hviletid.

Ved persontransport i rute kan rute- og skiftplaner tjene til kontroll av at de fastsatte kjøre- og hviletidene blir overholdt, se artikkel 14. Dette forutsetter at det er samsvar mellom de fastsatte planene og kjøringen. Det vises i denne sammenheng til den plikt et foretak har til å føre nødvendig kontroll med at bestemmelsene blir overholdt, se artikkel 15.

### *Ukehvil*

Etter høyst seks daglige kjøretider skal føreren ta en ukehvil som definert i artikkel 8 nr. 3. Det vises til kommentaren til artikkel 8 om ukehvil.

### *Internasjonal og innenlands persontransport, unntatt persontransport i rute*

Det fremgår av artikkel 6 nr. 1 fjerde ledd at for internasjonal transport, unntatt persontransport i rute, skal ukehvilen kunne avvikles etter tolv daglige kjøretider eller på slutten av den tolvte dagen. Medlemsstatene kan bestemme at dette også skal gjelde for innenlandsk transport. Slik utvidelse er for Norges del gjort ved forskrift 6. mai 1996 nr. 416 om endringer i forskrift om kjøre- og hviletid m.v. ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området, se kjøre- og hviletidsforskriften § 2-2.

#### Nr. 2

Total kjøretid i løpet av 14 dager skal ikke overstige 90 timer. Dette betyr at hvis en sjåfør har kjørt maksimalt antall timer den første perioden mellom to ukehvil (56 timer), kan han bare kjøre 34 timer i resten av 14-dagersperioden.

### **Avsnitt V. Pauser og hviletid**

*Art 7. 1. Etter 4 ½ times kjøring skal føreren ta en pause på minst 45 minutter dersom han ikke påbegynner hviletid.*

*2. Denne pausen kan erstattes av pauser på minst 15 minutter hver fordelt på kjøretiden eller umiddelbart etter denne på en slik måte at bestemmelsene i nr. 1 overholdes.*

*3. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstatene for innenlandsk persontransport i rute fastsette pausens minste varighet til 30 minutter etter en kjøretid som ikke overstiger fire timer. Slike unntak kan gis bare i de tilfeller der pauser i kjøringen på over 30 minutter kan være en hindring for trafikken i bybebyggelse, og når det ikke er mulig for førere å ta en 15 minutters pause i den 4 ½ times kjøretid som går forut for en 30 minutters pause.*

*4. Føreren må ikke utføre annet arbeid under disse pausene. Ventetid eller tid tilbrakt uten å kjøre i et kjøretøy i fart, på en ferge eller et tog skal ikke anses som "annet arbeid" i henhold til denne artikkel.*

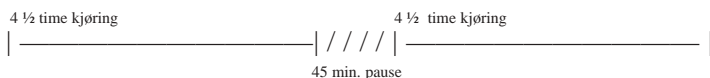
*5. Pausene som tas i samsvar med denne artikkel, kan ikke anses som døgnhvil.*



## Nr. 1

Det fremgår av denne bestemmelsen at en sjåfør maksimalt kan kjøre 4 ½ time sammenhengende før han må avvikle en pause på minst 45 minutter.

Fig. 2



## Nr. 2

Etter nr. 2 gis det imidlertid også en mulighet til å dele opp denne pausen, med flere pauser på minst 15 minutter. Pausene skal tas fordelt på kjøretiden eller umiddelbart etter denne. Dette betyr at man ikke kan starte med en pause. Det er uten betydning om det tas 3 pauser på minst 15 minutter, eller f.eks. 2 pauser på minst 20 og 25 minutter. Pauser på under 15 minutter regnes ikke med i denne sammenheng, jf. definisjonen av kjøretid ovenfor under artikkel 6.

Ved fortolkningen av artikkel 7 nr. 2 må det ses hen til EF-domstolens uttalelse i sak C-116/92 (Charlton). Domstolen ble bedt om å ta stilling til om artikkel 7 skal forstås slik at beregningen av 4 ½-timersperioden begynner på nytt etter at en fører har hatt en 45 minutters pause, enten uavbrutt eller fordelt på kjøretiden, eller at en ny 4 ½-timersperiode starter til enhver tid når føreren har kjørt i 4 ½ time og i løpet av denne perioden ikke har hatt en pause på minst 45 minutter.

EF-domstolen påpekte at de fastsatte grensene for tillatt kjøretid er ment å skulle ivareta hensynet til trafikksikkerheten. Det ble også fastslått at en sjåfør aldri kan kjøre mer enn 4 ½ time sammenhengende uten noen form for pause. Domstolen påpekte likevel at det fremgår av fortalet til rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 at bestemmelsene skal gjøres mer fleksible enn de har vært tidligere. Domstolen uttalte i sin konklusjon at bestemmelsene i artikkel 7 nr. 1 og 2, skal fortolkes således at "de er til hinder for, at førere, der er omfattet af forordningens anvendelses-



Det påpekes at det å kjøre på denne måten imidlertid kan stride mot andre bestemmelser som skal ivareta trafikksikkerheten, f.eks. vegtrafikkloven §§ 3 og 21.

Det fremgår av domskonklusjonen punkt 2 i sak C-116/92 at beregningen av kjøring og pauser som nevnt i artikkel 7 nr. 1 begynner på det tidspunktet, "hvor føreren setter kontrollapparatet i gang, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrollapparatet inden for vejtransport, og begynder at køre".

#### Nr. 3

Det er ikke gjort noen tilpasninger for Norges del i samsvar med denne bestemmelsen.

#### Nr. 4

Føreren må ikke utføre annet arbeid slik som f.eks. lasting eller lossing under disse pausene. Dersom et kjøretøy er bemannet med to førere, er det tillatt for en av sjåførene å ha pause i kjøretøyet når den andre kjører. På samme måte blir det godkjent som pause dersom føreren sitter i kjøretøyet under overfart med ferge eller tog, da dette ikke skal anses som "annet arbeid" i henhold til artikkel 7.

#### Nr. 5

Pausene som tas i samsvar med denne artikkelen, kan ikke anses som døgnhvil. Som nevnt i nr. 1, kan føreren etter 4 ½ time kjøring likevel påbegynne hviletid i stedet for å avvikle pause.

*Art 8. 1. I løpet av hver 24-timersperiode skal føreren ha en døgnhvil på minst 11 sammenhengende timer som kan reduseres til minst 9 sammenhengende timer høyst tre ganger i løpet av en uke, forutsatt at en tilsvarende hviletid gis som kompensasjon for utløpet av den etterfølgende uke.*

*På dager hviletiden ikke reduseres i samsvar med første ledd, kan den tas i to eller tre atskilte perioder i løpet av 24-timersperioden, og en av dem skal være på minst åtte sammenhengende timer. I så fall skal hvile tiden økes til minst 12 timer.*

*2. Når et kjøretøy er bemannet med minst to førere, skal hver fører i løpet av enhver 30-timersperiode ha en hviletid på minst åtte sammenhengende timer.*

*3. I løpet av hver uke skal en av hviletidene omtalt i nr. 1 og 2 forlenges til en ukehvil på i alt 45 sammenhengende timer. Denne hviletiden kan reduseres til minst 36 sammenhengende timer dersom den tas på det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende eller på det stedet der føreren er hjemmehørende, eller til minst 24 sammenhengende timer dersom den tas et annet sted. For hver reduksjon skal det gis tilsvarende hviletid tatt under ett innen utløpet av tre uker etter den uke det dreier seg om.*

*4. En ukehvil som begynner i en uke og fortsetter inn i den følgende uke, kan knyttes til den ene eller den annen av disse ukene.*

*5. For persontransport som faller inn under artikkel 6 nr. 1 fjerde og femte ledd, kan ukehvilen overføres til uken som følger den uke da hviletiden er opparbeidet, og legges til ukehvilen for denne uken.*

*6. Hviletid som tas som kompensasjon for reduksjon av døgnhvil og/eller ukehvil, skal tas sammen med annen hviletid på minst åtte timer og skal på anmodning fra den person det gjelder tillates tatt på det sted der kjøretøyet eller føreren er hjemmehørende.*

*7. Døgnhvilen kan tas i et kjøretøy dersom det er utstyrt med køye og står stille.*

## Nr. 1

Artikkel 8 omhandler kravene til døgnhvil og ukehvil. Kravene til døgnhvil fremgår av artikkel 8 nr. 1 og 2, og er forskjellige ettersom hvorvidt et kjøretøy er bemannet med en eller flere førere. Dersom et kjøretøy er bemannet med en fører, skal han i løpet av hver periode på 24 timer ha en døgnhvil på minst 11 sammenhengende timer. Tre ganger i løpet av en uke kan hviletiden likevel reduseres til minst 9 sammenhengende timer, så sant en tilsvarende hviletid gis som kompensasjon før utløpet

av etterfølgende uke. Hviletid som tas som kompensasjon for redusert døgnhvil, kan innen utløpet av nevnte frist knyttes til enhver annen hvil av minst en times varighet.

### *Delt døgnhvil*

Annet ledd i denne bestemmelsen gir adgang til å dele opp døgnhvilen i to eller tre atskilte perioder i løpet av 24-timersperioden. Bakgrunnen for dette er at sjåførene skal ha mulighet til større tilpasning i forhold til transportoppdrag. Vilklårene for å kunne dele opp døgnhvilen, er at en av hvileperiodene er på minst åtte sammenhengende timer, og at den samlede hviletiden økes til 12 timer. Det er ingen regler for hvordan delt døgnhvil skal avvikles, så sant de nevnte vilklårene følges. Hvileperioden må imidlertid være på minst en time, jf. artikkel 1 nr. 5.

Eksempler på hvordan hviletiden kan deles opp (pauser er ikke tatt med i eksemplene):

Fig. 7

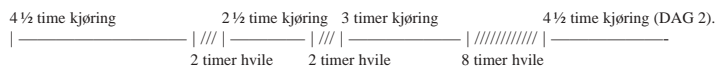
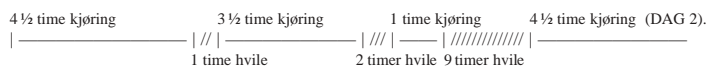


Fig. 8



### *Beregning av 24-timersperioden*

I sak C-313/92 (Van Swieten), var det spørsmål om når beregningen av 24-timersperioden i artikkel 8 nr. 1 skal anses for å starte. Skal tidsintervallet betraktes isolert og hver dag begynne på samme tidspunkt, eller skal tidsintervallet betraktes som et intervall hvis start er variabel i den forstand at perioden begynner å løpe etter avslutningen av den forutgående daglige eller ukentlige hvileperiode?

Domstolen konkluderte med at “[u]dtrykket “hvert tidsrum af 24 timer”, som forekommer i artikel 8, stk.1, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal forstås således, at det sigter til ethvert interval af denne varighed, som begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer fartskriveren”. Det ble i premissene vist til at kun en slik fortolkning ville gi mulighet til å tilrettelegge en avveksling mellom kjøre- og hvileperioder ut fra hensynet til trafikksikkerheten og førernes arbeidsvilkår.

Det kan være tilfeller hvor en sjåfør starter arbeidsdagen med å gjøre annet arbeid før han overtar et kjøretøy og dermed også aktiverer fartskriveren. Det kan f.eks. være at det gjøres kontorarbeid, lasting eller losning, at det utføres transport som ikke er omfattet av regelverket, eller annet. I disse tilfellene er det med henvisning til Van Swieten-saken blitt hevdet at beregningen av 24-timersperioden ikke skal starte før det konkrete kjøretøyet som betinger bruk av fartsskriver, overtas. Dette er ikke riktig, og i sak C-297/99 (Skills) fastslås det at alle effektive arbeidsperioder som kommer etter en hvileperiode, men før overtakelse av kjøretøyet, skal påføres diagramskiven. Kravet om å registrere annen arbeidstid følger også av artikkel 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85. Dette må dermed bety at dersom det gjøres annet arbeid før overtakelse av kjøretøyet og aktivering av fartsskriveren, starter beregningen av 24-timersperioden idet man starter utførelsen av annet arbeid. Se nærmere om begrepet annen arbeidstid i kommentaren til artikkel 1 nr. 5.

På bakgrunn av at artikkel 8 nr. 1 annet ledd tillater at døgnhvilen kan tas i to eller tre atskilte perioder, ble det i domskonklusjonen også presisert at: “Såfremt det daglige hvil tages i to eller tre adskilte perioder, skal beregningen begynde ved avslutningen af den periode, hvis varighed ikke er under 8 timer.”

Det bemerkes at Van Swieten-avgjørelsen ikke tar stilling til i hvilken rekkefølge de atskilte hvileperioder skal avvikles, kun at beregningen av 24-timersperioden skal starte ved avslutningen av hvileperioden som minst er åtte timer. Vegdirektoratet har i denne anledning uttalt at de kortere hvileperioder (en eller to perioder) må tas før hviletiden på

minst åtte timer, slik at foreskrevne hvile på til sammen minst 12 timer oppnås. En annen fortolkning ville føre til at bestemmelsen blir bortimot umulig å håndheve. Denne forståelsen legges også til grunn i flere andre land.

Det er ikke mange tolkningssaker vedrørende artikkel 8 som har vært prøvd i Norge. I en sak for Høyesterett var det spørsmål om hvorvidt beregningen av 24-timersperioden skulle starte fra det tidspunktet en sjåfør hentet bilen på et verksted, eller fra et senere tidspunkt da han tok fatt på selve transportoppdraget, jf. Rettstidende 1999 s. 393. Høyesterett viste i sin begrunnelse til at dersom bestemmelsene om kjøre- og hviletid skal nå sitt formål, må 24-timersperioden i slike tilfeller begynne å løpe fra det tidspunktet bilen ble hentet på verkstedet. Denne avgjørelsen er også kommentert i tilknytning til artikkel 1 nr. 5.

## Nr. 2

### *To-sjåførsordning*

Dersom et kjøretøy er bemannet med to eller flere førere, gis det adgang til å avvikle døgnhvilen i løpet av en 30-timersperiode. I slike tilfeller skal hver fører i løpet av denne perioden ha en hviletid på minst åtte sammenhengende timer.

For håndhevelsen av artikkel 8 nr. 2 er det avgjørende å fastslå hvorledes uttrykket "er bemannet" skal forstås. Det har vært en diskusjon knyttet til hvorvidt man skal forstå vilkåret slik at samtlige førere må følge kjøretøyet fra starten av 30-timersperioden og hele perioden (turen), eller om det er tilstrekkelig at kjøretøyet i løpet av perioden, på kortere eller lengre strekninger har vært bemannet med flere førere. Så vidt Vegdirektoratet vet, har dette spørsmålet ikke tidligere vært prøvd av EF-domstolen eller en norsk domstol. Når en leser artikkel 8 nr. 1 og 2 i sammenheng, fremgår det etter Vegdirektoratets oppfatning at samtlige sjåførere må være med fra turens start og ut hele 30-timersperioden. Artikkel 8 nr. 1 (enssjåførsbestemmelsen) bestemmer som nevnt ovenfor at føreren skal ha en døgnhvile på minst 11, eventuelt 9 timer.

Forordningen åpner ikke for adgang til å generelt dispensere fra denne bestemmelsen.

Dersom man godtar at sjåfør nummer 2 kan tiltre kjøretøyet så sent som f.eks. etter 21 timer etter turens start (hvilket var tilfellet i en konkret sak), åpner man etter vår oppfatning for en direkte omgåelse av døgnhvilstemmelsene. Dette fordi en sjåfør som hele perioden bemanner et kjøretøy alene, etter 13 eventuelt 15 timer bestående av kjøretid, pauser, tid brukt til annet arbeid, o.l., må avvikle døgnhvilt, mens en sjåfør som bemanner et kjøretøy alene i like lang eller lengre tid, ikke behøver å avvikle døgnhvilt før etter 22 timer etter periodens start, så sant en sjåfør nummer 2 på et eller annet tidspunkt tiltre kjøretøyet.

Dette kan ikke være forordningens intensjon, jf. forordningens formål. Intensjonen med en flersjåførsordning må ut fra trafikkisikkerhetsbetraktninger samt hensynet til sjåførenes arbeidsforhold være at samtlige sjåførere til enhver tid er til rådighet i kjøretøyet slik at de gjensidig kan avløse og bistå hverandre. Også ut fra hensynet til å harmonisere konkurransevilkårene, må det kunne hevdes at artikkel 8 nr. 2 må forstås slik at det kreves at samtlige sjåførere må følge kjøretøyet fra 30-timersperiodens start, og hele perioden. Det vil kunne virke konkurransevridene om et firma bemanner et kjøretøy med to eller flere sjåførere hele turen med de omkostninger dette medfører, mens et annet firma setter inn sjåfør nummer 2 etter et visst antall timer.

Et annet viktig moment ved fortolkningen, er hensynet til effektiv håndhevelse og kontroll av regelverket. Dersom det ikke stilles krav til at samtlige sjåførere skal starte turen samtidig samt følge kjøretøyet hele perioden, vil kontrollmyndigheten få en svært vanskelig oppgave. En sjåfør som stoppes i kontroll kan påberope at kjøretøyet har vært bemannet med to sjåførere slik at 30-timersperioden skal legges til grunn. Dersom sjåføren ved kontrolltidspunktet har to diagramskiver i kjøretøyet, en egen og en undertegnet av sjåfør nummer 2, som vekselvis er blitt benyttet, vil det se ut som at kjøretøyet har vært bemannet med to sjåførere. Det er imidlertid ikke vanskelig å jukse med systemet, og det har vist seg at jukse er relativt omfattende. Kontrollører har flere



ganger opplevd at påstått sjåfør nummer 2 ikke har vært med i kjøretøyet, men kun på et tidligere tidspunkt signert diagramskiven. Også andre former for juks er påvist.

Også andre land tolker artikkel 8 nr. 2 slik at samtlige sjåførere må være med i kjøretøyet under hele 30-timersperioden. Vegdirektoratet har innhentet uttalelser fra blant annet Danmark og England.

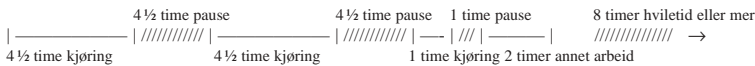
Det må likevel etter Vegdirektoratets oppfatning godtas, på samme måte som man praktiserer bestemmelsen i Danmark, at det opereres med en såkalt bagatellgrense, det vil si at det tillates at sjåfør nummer 2 stiger på kjøretøyet innenfor 1/2 - 1 time etter at kjøretøyet startet turen. Denne bagatellgrensen får likevel kun anvendelse dersom praktiske hensyn tilsier det, f.eks. dersom sjåfør nummer 2 stiger på ved sin bolig.

Er et kjøretøy bemannet med to førere, kan den ene føreren lovlig avvikle pause selv om den andre kjører. Hviletid kan derimot ikke tas i et kjøretøy i bevegelse, jf. artikkel 8 nr. 7.

Eksempel på hvordan det kan kjøres:

Fig. 9

Sjåfør nummer 1:



Sjåfør nummer 2:



### Nr. 3, 4 og 6

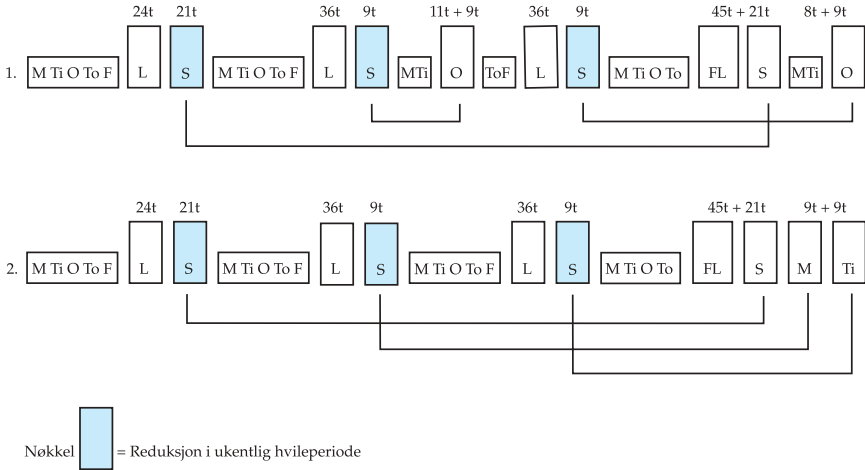
I løpet av hver uke skal en av hviletidene i nr. 1 og 2 forlenges til en ukehvil på i alt 45 sammenhengende timer. Ukehvilen skal avvikles etter høyst seks daglige kjøretider, men kan utsettes til slutten av den sjette dagen dersom den totale kjøretiden disse dagene ikke overstiger den tillatte grensen for seks daglige kjøretider (vanligvis 56 timer), jf. artikkel 6 nr. 1. En uke er som nevnt tidsrommet mellom klokken 00.00 mandag og klokken 24.00 søndag, jf. artikkel 1 nr. 4. En ukehvil som begynner i en uke og fortsetter inn i den følgende uken, kan knyttes til den ene eller den annen av disse ukene.

Dersom hviletiden tas på det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende eller det stedet der føreren er hjemmehørende, kan hviletiden reduseres til minst 36 sammenhengende timer. Dersom ukehvilen tas et annet sted, kan den reduseres til minst 24 sammenhengende timer. Adgangen til å kunne ta redusert hvil (24 timer) på et annet sted enn der kjøretøyet eller sjåføren er hjemmehørende, har bakgrunn i hensynet til at føreren skal kunne komme seg så raskt som mulig hjem etter et transportoppdrag.

For hver reduksjon skal det gis tilsvarende hviletid. Hviletid som tas som kompensasjon for redusert hviletid må knyttes til en annen hviletid på minst åtte sammenhengende timer, og skal, dersom sjåføren ønsker det, tillates tatt på stedet der kjøretøyet eller føreren er hjemmehørende. Hviletid som tas som kompensasjon må tas i en sammenhengende periode, og innen utløpet av tre uker etter den uken det dreier seg om.

Eksempel på hvordan redusert hvile må tas igjen:

Fig. 10.



Nr. 5

### Internasjonal persontransport

Når det gjelder internasjonal, og for Norges del også nasjonal, persontransport, unntatt persontransport i rute, kan ukehvilen overføres til uken som følger den uken da hviletiden er opparbeidet, og legges til ukehvilen for denne uken.

I sak C-193/99 (Hume) ble EF-domstolen bedt om å besvare følgende spørsmål: "Når en fører af et køretøj, som er berettiget hertil i henhold til artikel 8, stk. 5, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, vælger at overføre sin ugentlige hvileperiode til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, skal den pågældende fører da tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden og uden afbrytelse i denne følgende uge?"

I denne saken hadde tiltalte kun overført ukehvilen for forrige uke, uten samtidig å avvikle ukehvilen for den andre uken. EF-domstolen viste til at siden artikkel 8 nr. 5 innebærer et unntak fra forordningens normal-

ordning, kunne bestemmelsene ikke tolkes utvidende. Domstolen viste videre til forordningens målsetning, og at dersom formålet om trafikk-sikkerhet og forbedring av førernes arbeidsvilkår skal oppnås, bør ukehvil som overføres tas i sammenheng med ukehvilen i den andre uken. Spørsmålet skulle dermed besvares slik at artikkel 8 nr. 5 skal fortolkes således, “at en fører, der vælger at overføre sin ugentlige hvileperiode til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvilperioden er indtjent, i løbet af denne anden uge skal tage to ugentlige hvilperioder efter hinanden og uden afbrydelse”.

Nr. 7

### *Døgnhvil i et kjøretøy*

Artikkel 8 nr. 7 bestemmer at døgnhvil kun tillates avviklet i et kjøretøy, dersom det står stille og er utstyrt med køye. Er et kjøretøy bemannet med to sjåførere, er det med andre ord ikke tillatt for den ene sjåføren å avvikle døgnhvil i kjøretøyet mens den andre kjører. Konsekvensen er at kjøretøyet må stå i minst åtte av 30 timer i slike tilfeller. Når det gjelder pauser derimot, er det ikke noe i veien for at sjåfør nummer 1 avvikler slike samtidig som sjåfør nummer 2 kjører.

Det har vært hevdet at det bør kunne gjøres endringer i regelverket når det gjelder adgangen til å ta døgnhvil i et kjøretøy i bevegelse. Dette fordi det dermed vil bli mer attraktivt å benytte to sjåførere på kjøretøyet, noe som vil kunne bedre sjåførenes arbeidsforhold. I tillegg er det vist til at de fleste kjøretøyer i dag er utstyrt med komfortable soveplasser. Dette forholdet er tatt opp med EU-Kommisjonen. Kommisjonen ga klart uttrykk for at en endring her trolig heller ikke vil være aktuelt i forbindelse med en fremtidig revidering av regelverket.

*Art 9. Som unntak fra artikkel 8 nr. 1 kan døgnhvilen for en fører i gods- eller persontransport som følger med et kjøretøy som transporteres med ferge eller jernbane, avbrytes en enkelt gang, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:  
- det må være mulig å ta den del av døgnhvilen som tas på land, før eller etter den delen av døgnhvilen som tas om bord på ferge eller på tog,*

*- tidsrommet mellom de to delene av døgnhvilen må være så kort som mulig og må ikke i noe tilfelle være lengre enn en time før lasting eller etter lossing, med tollbehandlingen medregnet i tiden for lasting og lossing,  
- under begge delene av døgnhvilen skal føreren ha tilgang til en seng eller køye.*

*Døgnhvil som avbrytes på denne måten, skal økes med to timer.*

Det fremgår av artikkel 8 at hviletid på minst 11, 9 eller 8 (delt døgnhvile) timer skal tas sammenhengende. Som et unntak fra denne regelen bestemmer artikkel 9 at døgnhvilen kan avbrytes en enkelt gang for fører i gods- eller persontransport som følger med et kjøretøy som transporteres med ferge eller jernbane.

Det fremgår av ordlyden i artikkel 9 at det kun kan gjøres unntak fra artikkel 8 nr. 1. Vegdirektoratet er av den oppfatning at dette unntaket likevel må få anvendelse i tilfeller der et kjøretøy er bemannet med to eller flere førere, jf. artikkel 8 nr. 2, da det også for førere av et flerbemannet kjøretøy ofte vil være behov for avbrytelse av døgnhvilen ved ilandkjøring eller lignende, og det neppe kan ha vært lovgivers intensjon å begrense unntaket på en slik måte. Uttrykket "[s]om unntak fra artikkel 8 ..." antas kun å vise til at det gjøres unntak fra det system at døgnhvil ikke kan avbrytes.

På samme måte som ovenfor antas det at også ukehvil, jf. artikkel 8 nr. 3, lovlig må kunne avbrytes. Dette vil være en lite aktuell problemstilling, men det kan være at en sjåfør f.eks. har 17 timer hvile om bord på en ferge og deretter avviker 7 timer døgnhvil slik artikkel 9 bestemmer (til sammen 24 timer som er minste tillatte ukehvil).

På fergestrekninger til og fra Norge og også fergestrekninger innen Norge, kan det være at overfarten er kortere enn 8 eller 11 timer. Døgnhvilen kan etter artikkel 9 kun avbrytes en enkelt gang. Vegdirektoratet er ofte blitt forespurt om det er muligheter til å avbryte døgnhvilen to ganger for å tilpasse regelverket de ovennevnte forhold. Slik forordningen lyder i dag, har vi ingen mulighet til å gjøre tilpas-

ninger her. EU-Kommisjonen har likevel uttalt at det ikke kan utelukkes endringer i forbindelse med en eventuell fremtidig revisjon av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Det er 3 vilkår som må være oppfylt for at bestemmelsen skal få anvendelse:

*- det må være mulig å ta den del av døgnhvilen som tas på land, før eller etter den delen av døgnhvilen som tas om bord på ferge eller på tog,*

*- tidsrommet mellom de to delene av døgnhvilen må være så kort som mulig og må ikke i noe tilfelle være lengre enn en time før lastning eller etter lossing, med tollbehandlingen medregnet i tiden for lastning og lossing,*

Har en sjåfør hatt døgnhvil på ferge på f.eks. seks timer, kan han avbryte denne ved ilandkjøring, men må deretter innen en time starte avvikling av den gjenstående døgnhvilen. Grunnen til at det gis inntil en time avbrekk er at føreren skal kunne komme seg ut av havneområder og eventuelt store byer, til steder det er mer hensiktsmessig å avvikle døgnhvilen. Tiden som benyttes til lastning og lossing, tollbehandling medregnet, skal ikke omfattes av tidsrommet på en time.

*- under begge delene av døgnhvilen skal føreren ha tilgang til en seng eller køye.*

Døgnhvil som avbrytes i samsvar med denne bestemmelsen, skal økes med to timer. Har sjåføren valgt å dele opp sin døgnhvil, jf. artikkel 8 nr. 1 annet ledd, må han således ha til sammen 14 timer døgnhvil. Det er etter Vegdirektoratets syn ikke noe krav at de to ekstra timene legges til perioden på minst åtte sammenhengende timer. Det er med andre ord tilstrekkelig at den samlede døgnhvilen utgjør 14 timer. På samme måte må eventuell avbrutt ukehvil økes med to timer.

## Avsnitt VI. Forbud mot visse former for lønn

*Art 10. Førere som er lønnsinntakere, må ikke lønnes, heller ikke i form av bonus eller lønnstillegg, i forhold til tilbakelagte strekninger og/eller fraktet godsmengde, med mindre denne form for lønn ikke setter trafikksikkerheten i fare.*

Formålet med denne bestemmelsen er å forhindre at sjåførere tvinges av sine arbeidsgivere til å utføre arbeidet på en måte som er i strid med denne forordnings bestemmelser. Å utbetale premier eller lignende i forhold til tilbakelagt strekning, vil kunne føre til at trafikksikkerheten settes i fare.

Vi kjenner ikke til rettspraksis vedrørende fortolkningen av denne bestemmelsen.

## Avsnitt VII. Unntak

*Art 11. Hver medlemsstat kan anvende høyere minstegrenser eller lavere øvre grenser enn dem som er fastsatt i artikkel 5 til 8. Bestemmelsene i denne forordning skal likevel fortsatt gjelde for førere som utfører internasjonal transport med kjøretøyer registrert i en annen medlemsstat.*

Medlemslandene kan anvende høyere minstegrenser eller lavere øvre grenser enn hva som er fastsatt i artiklene 5 til 8. Norge har ikke benyttet denne muligheten. Vegdirektoratet kjenner ikke til hvorvidt andre EØS-land har fastsatt andre grenser enn de som fremgår av artiklene 5 til 8. For norske sjåførere som utfører internasjonal transport i EØS er dette likevel uten betydning, da det er forordningens vanlige bestemmelser som gjelder for slik transport.

*Art 12. Dersom det ikke er en fare for trafikksikkerheten, kan føreren fravike denne forordning for å nå frem til et egnet stoppested i den utstrekning det er nødvendig av hensyn til sikkerheten for personer, kjøretøyet eller lasten. Føreren skal på fartsskriverens diagramskive eller på sin tjenesteliste oppgi hva fravikelsen består i og grunnen til den.*

Denne bestemmelsen er ment som en sikkerhetsventil til beskyttelse av last og personer. En del av de situasjonene som artikkel 12 dekker, vil også være fritatt for straff ut fra nødrettsbetraktninger. Dette vil i hovedsak gjelde situasjoner der kjøre- og hviletidsbestemmelsene må fravikes for å redde liv eller helse. Slik vi tradisjonelt har vurdert nødrettsspørsmålet i norsk rett, skal det mer til for å kunne påberope seg artikkel 12 i forhold til å beskytte en dyrebar last eller lignende.

Vurderingskriteriene i denne bestemmelsen er vanskelige, men vil i en viss grad bli de samme som etter nødrettsbestemmelsen i straffeloven § 47, hvor “[i]ngen kan straffes for Handling, som han har foretaget for at redde nogens Person eller Gods fra en paa anden Maade uafvendelig Fare, naar Omstændighederne berettigede ham til at anse denne som særdeles betydelig i Forhold til den Skade, som ved hans Handling kunde forvoldes”. Både etter straffeloven § 47 og artikkel 12 må det således etter Vegdirektoratets syn foreligge en betydelig overvekt i verdien av det man vil sikre i forhold til det å fravike kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

I tillegg kommer kravet om at trafikksikkerheten ikke må settes i fare. Det er vanskelig å si eksakt hva som ligger i dette vilkåret. Vi vet at risikoen for ulykker øker mot slutten av kjøretiden, og enhver fravikelse av lovlig kjøretid kan dermed hevdes å sette trafikksikkerheten i fare. Dette vilkåret må derfor leses som en aktsomhetsplikt for sjåføren. Dersom sjåføren forsto eller burde ha forstått at fravikelsen ville medføre en fare for trafikksikkerheten, kommer ikke artikkel 12 til anvendelse.

Hvis årsaken til behovet for fravikelsen av forordningen var kjent for sjåføren eller foretaket før oppdraget ble påbegynt, kan ikke artikkel 12



påberopes. Unntaket kan med andre ord kun få anvendelse i tilfeller hvor det helt uventet oppstår en situasjon som gjør det umulig å overholde forordningens bestemmelser. Dette fremgår av en dom fra EF-domstolen, jf. sak C-235/94 (Alan Jeffrey Bird).

Artikkel 12 kan heller ikke påberopes der et foretak eller sjåføren ved bedre planlegging av kjøreoppdraget kunne ha forhindre årsaken til situasjonen som betinget fravikelse av forordningen. Dersom foretaket vet at det f.eks. på grunn av dårlige føreforhold vil ta lenger tid enn vanlig å kjøre en etappe, kan det å sette en ekstra sjåfør på bilen sørge for at transporten kan utføres innenfor de lovlige rammer, jf. artikkel 8 nr. 2.

Adgangen til å fravike forordningen varer kun for et tidsrom som er nødvendig for å sikre personer, kjøretøyet eller lasten. Kjøring i samsvar med artikkel 12 må bare skje til første egnede sted hvor sikkerheten kan bli ivaretatt på en tilfredsstillende måte.

Det påpekes også viktigheten av at sjåførene, dersom det påberopes at en nødrettsituasjon har funnet sted, på fartsskriverens diagramskive (baksiden) eller på tjenestelisten oppgir hva fravikelsen består i og grunnen til den. Dette skal skje umiddelbart etter at fravikelsen er skjedd. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at det i ettertid skal være mulig å kontrollere hvorfor bestemmelsene om kjøre- og hviletid er fraveket.

*Art 13. 1. En medlemsstat kan innrømme unntak fra bestemmelsene i denne forordning på sitt eget territorium eller, med vedkommende medlemsstats samtykke, på territoriet til en annen medlemstat, for transport med kjøretøyer som tilhører en eller flere av følgende kategorier:*

*a) kjøretøyer som brukes til persontransport, og som er konstruert og utstyrt slik at de er egnet for transport av høyst 17 personer, medregnet føreren, og er beregnet til dette formål,*

*b) kjøretøyer som brukes av offentlige myndigheter i offentlig tjeneste som ikke konkurrerer med yrkestransport,*

c) kjøretøyer som brukes av foretak innen jordbruk, hagebruk, skogbruk eller fiske til godstransport innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, herunder i kommuner med sentrum innenfor denne radius,

d) kjøretøyer som transporterer slakteavfall eller dyrekadavre som ikke skal gå til menneskelig konsum,

e) kjøretøyer som brukes til transport av levende dyr fra gårder til lokale markeder og omvendt, eller fra markeder til lokale slakterier,

f) kjøretøyer som brukes som salgsboder på lokale markeder eller til dørsalg eller til å yte banktjenester, til veksling eller til å ta imot spareinnskudd, til gudstjeneste, utlån av bøker, plater eller kassetter samt til kulturelle formål eller utstillinger, og er spesielt innredet for denne bruk,

g) kjøretøyer som brukes til transport av materiell eller utstyr som føreren selv skal bruke i sitt yrke, innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av kjøretøyet ikke er førerens hovedvirksomhet, og at unntaket ikke i vesentlig grad strider mot denne forordnings mål. Medlemsstatene kan gjøre dette unntak betinget av at det gis en individuell tillatelse,

h) kjøretøyer utelukkende i bruk på øyer med et flateinnhold som ikke overstiger 2300 kvadratkilometer, og ikke er forbundet med statens øvrige territorium med bro, vadested eller tunnel som er åpne for motorvogner,

i) kjøretøyer som brukes til godstransport, og som drives med gass produsert på kjøretøyet eller med elektrisitet, eller er utstyrt med en hastighetsregulator, i den utstrekning disse kjøretøyer i henhold til lovgivningen i den medlemsstat der de er registrert, er likestilt med kjøretøyer som drives med bensin- eller dieselmotor, og har en største tillatte totalvekt, medregnet vekten av tilhenger eller semitilhenger, som ikke overstiger 3,5 tonn,

j) kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring med henblikk på førerkort,

k) trekkbiler utelukkende i bruk i jordbruks- og skogbruksarbeid.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de unntak som er gitt i henhold til dette nr.

2. Medlemsstatene kan med Kommisjonens tillatelse unnta fra anvendelsen av bestemmelsene i denne forordning transport som utføres under uvanlige omstendigheter, dersom unntaket ikke i alvorlig grad strider mot forordningens mål.

*I hastesaker kan de innrømme et midlertidig unntak for et tidsrom som ikke overstiger 30 dager, og som Kommisjonen umiddelbart skal underrettes om.*

*Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om alle unntak som gis i henhold til dette nr.*

Nr. 1

### *Nasjonale unntak fra forordningen*

Denne bestemmelsen gir medlemsstatene rett til å innrømme unntak fra bestemmelsene om kjøre- og hviletid for så vidt gjelder innenlandsk transport. Om begrepet "innenlandsk transport", se kommentaren til forskriften § 2-1 nr. 1. Tilsvarende bestemmelse om innrømmelse av unntak fra bestemmelsene om bruk av fartsskriver, finnes i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2. I Norge er det gjort unntak for samtlige kjøre-tøyer nevnt i bestemmelsen, med unntak for kjøretøyer som nevnt i nr. 1 bokstavene b og i.

Det er ikke inngått noen avtaler med andre land om at de unntak som er gjort gjeldende i Norge, også skal kunne gjøres gjeldende der eller omvendt.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de unntak som er gitt i henhold til dette nummeret, se artikkel 13 nr. 1 i.f. og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2 i.f.

### *Bokstav a - minibusser*

Unntaket i nr. 1 bokstav a er i Norge begrenset til å gjelde kjøretøyer med høyst 12 sitteplasser inkludert førerstedet, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 2-1 nr. 1. Denne tilpasningen ble foretatt ved forskriftens vedtakelse i 1993. Det har siden vært vurdert om unntaket burde heves til 17 seter inkludert fører, tilsvarende hva som er gjort for privat persontransport i Sverige og Danmark. Dette er imidlertid ikke blitt gjort, hvilket inne-

bærer at bestemmelsene i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 i Norge gjelder for all type persontransport med kjøretøyer med flere enn 12 seter. Om transporten som utføres er av privat karakter, om transporten foregår på løyve, om det foretas egentransport, eller lignende, har med andre ord ingen betydning. F.eks. må drosjer med flere enn 12 sitteplasser ha installert fartsskriver og følge bestemmelsene om kjøre- og hviletid.

En annen konsekvens av at kjøre- og hviletidsbestemmelsene kommer til anvendelse ved all persontransport, er at fører av f.eks. minibuss med mer enn 12 seter må oppfylle kravene til mannskap i artikkel 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, selv om det kun dreier seg om transport av familie og venner.

Opplysninger i vognkortet om antall sitteplasser avgjør hvorvidt unntaket får anvendelse. Dette innebærer at man ikke kommer inn under unntaket selv om det tas ut så mange seter i en minibuss at det faktiske antall seter er 12 eller færre.

#### *Unntakets anvendelse i andre land*

Sverige: Unntak for kjøretøyer med høyst 17 sitteplasser inkludert fører-setet, så sant det ikke utføres ervervsmessig transport.

Danmark: Unntak for kjøretøyer som brukes til privat transport av høyst 17 personer.

England: Det er gjort unntak for opp til 17 personer.

Finland: Unntaksbestemmelsen er ikke benyttet, hvilket betyr at samtlige minibusser registrert for mer enn 9 personer omfattes av bestemmelsene. Unntaksbestemmelsen er heller ikke benyttet i Tyskland, Østerrike, Frankrike, Spania og Portugal.

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at dette er status pr. våren 2001 i land vi har vært i kontakt med. De enkelte landene kan til enhver tid

gjøre endringer med hensyn til disse grensene. For å være sikker på hvordan unntaket til enhver tid praktiseres, anbefales det derfor at det tas kontakt med det enkelte lands ambassade i Norge.

### *Bokstav b – kjøretøyer som brukes av offentlige myndigheter*

Dette unntaket er ikke gjort gjeldende i Norge, jf. forskrift om kjøre- og hviletid § 2-1 nr. 1.

Formålet med denne bestemmelsen er å gi offentlige myndigheter mulighet for å fravike kjøre- og hviletidsforordningens ordning når de utfører offentlige transportytelser. På den annen side må det ved fortolkningen tas hensyn til forordningens målsetning om å harmonisere konkurransevilkårene, samt å forbedre arbeidsforholdene og trafikk-sikkerheten.

Disse betraktninger kom frem i EF-domstolens sak C-387/96, avsagt 17. mars 1998 (Anders Sjøberg). I denne saken var det spørsmål om unntaket i artikkel 13 nr. 1 bokstav b kom til anvendelse på den transportvirksomheten et selskap som het SL Buss AB hadde utøvet. I hvert svensk "län", har "landstinget" ansvaret for lokal og regional kollektivtrafikk. I Stockholm var landstinget eneansvarlig for slik trafikk gjennom det heleide aksjeselskapet "Stockholms Lokaltrafikk" (SL). SL var morselskap for blant annet SL Buss AB.

SL Buss AB var i henhold til kontrakt tildelt en enerett til kjøring på bestemte ruter i bestemte områder. Eneretten var gitt for perioder som gjaldt for tre til fem år, med mulighet for forlengelse til 10 år.

Domstolen uttalte at unntaket i bokstav b ikke får anvendelse på "køretøyer, der tilhører en virksomhed, som ejes af en offentlig myndighed, og som udfører kollektiv personbefordring i henhold til en kontrakt, der er indgået efter licitation i konkurrence med andre virksomheder og giver virksomheden en eneret i et bestemt tidsrum".

Når det gjelder vilkåret i artikkel 13 nr. 1 bokstav b om at kjøretøyene som benyttes ikke må konkurrere med yrkestransport, uttalte domstolen at det verken må være tale om konkurranse på det tidspunktet eneretten til å drive offentlig transport tildeles eller i kontraktsperioden.

### *Bokstav c – kjøretøyer som brukes av foretak innen jordbruk, hagebruk, skogbruk og fiske*

Dette unntaket gjelder kjøretøyer som brukes av foretak innen jordbruk, hagebruk, skogbruk eller fiske. Med foretak menes etter Vegdirektoratets fortolkninger primærprodusenten, og ikke foretak innen foredling, distribusjon, service eller lignende. Dette innebærer at f.eks. kjøretøyer som et meieri benytter til distribusjon av meieriprodukter ikke er omfattet av unntaket.

Unntaket gjelder all bruk av kjøretøyet når avstanden i luftlinje er mindre enn 50 kilometer fra kjøretøyets hjemsted, samt innenfor kommuner som har administrativt sentrum innenfor denne radiusen. Har et foretak leid inn et kjøretøy, regnes kjøretøyet for å være hjemmehørende på foretakets område. Unntaket gjelder etter vårt syn ikke ved tilkjøring av varer for leverandørs regning, og heller ikke ved transport av foretakets produkter når det skjer for kjøpers regning eller det er foretatt omlasting etter at produktene har forlatt produksjonsarealet. Lunneplass, silo, eller lignende, regnes da som en del av produksjonsarealet.

Det er ikke stilt nærmere krav til kjøretøyene. I artikkel 13 nr. 1 bokstav k finnes det også et unntak for jordbruks- og skogbrukskjøretøyer, men her er det et vilkår at kjøretøyene utelukkende brukes i jordbruks- og skogbruksarbeid. På den annen side foreligger det ingen strekningsbegrensning i sistnevnte unntak.

### *Bokstav d – transport av slakteavfall eller dyrekadavre*

Unntaket gjelder kjøretøyer som transporterer slakteavfall eller dyrekadavre som ikke skal gå til menneskelig konsum, og ble gjort gjeldende i Norge 6. mai 1996. Vegdirektoratet uttalte ved unntakets ikrafttredelse at dette unntaket blant annet skal gjelde kjøretøyer som brukes til å transportere lett bedervelig pelsdyrfôr, som i det vesentlige består av slakteavfall fra fisk og husdyr, samt destruksjonsbiler som henter dyrekadavre som skal gå til destruksjon, det vil si som brukes til annet formål enn menneskelig konsum.

Såkalte nødslaktebiler er etter våre fortolkninger normalt ikke unntatt denne bestemmelsen. Nødslakt defineres som slakting som følge av skade eller sykdom, og som etter undersøkelse og vurdering av veterinær, iverksettes utenfor slakteri eller utenom slakteriets ordinære slakting, jf. forskrift 25 april 1994 nr. 320 om kjøttkontroll og frambud m.v. av ferskt kjøtt § 2 punkt 12. Bakgrunnen for at disse kjøretøyene ikke er omfattet av bestemmelsene, er at disse i utgangspunktet skal hente dyr som skal gå til menneskelig konsum, hvilket avhenger av godkjenning fra veterinærmyndighetene.

#### *Bokstav e – transport av levende dyr*

Dette unntaket gjelder kjøretøyer som benyttes til transport av levende dyr fra gårder til lokale markeder og omvendt, eller fra markeder til lokale slakterier. Unntaket gjelder i følge Vegdirektoratets fortolkninger også under transport fra gården direkte til det lokale slakteri.

#### *Begrepet "lokal"*

I sak nr. 9/85 a (Hackett Ltd og Weston) ble EF-domstolen bedt om å ta stilling til begrepet "lokalt torv" (lokalt marked). Selskapet som var tiltalt i saken hevdet at uttrykket måtte forstås som det nærmeste markedet hvor den aktuelle landbruksbedriften kan utføre kjøp/salg i nødvendig omfang til økonomisk fordelaktige vilkår.

Domstolen uttalte at med begrepet "lokalt torv" skal forstås "det marked, der under hensyn til de geografiske forhold ligger nærmest en given landbruksbedrift, og hvor det er muligt at købe eller efter omstændighederne at sælge i det omfang, det er nødvendigt for landbruksbedrifter af sædvanlig, gennemsnittlig størrelse, der kan anses for typiske for det pågældende område".

Uttrykket "lokalt" marked/slakteri skal dermed forstås som det nærmeste markedet eller slakteriet som kan ta hånd om behovet for en typisk gård i området, det vil si som er egnet til å omsette den aktuelle type varer. Det kan i vurderingen om et marked eller slakteri er lokalt,

ikke legges vekt på at et mer fjerntliggende marked/slakteri kan være økonomisk fordelaktig. Ønsker en tilbyder å dra nytte av mer fjerntliggende markeder, vil transporten være omfattet av kjøre- og hviletidsregelverket på vanlig måte.

Vi kjenner til et tilfelle hvor denne bestemmelsen har vært behandlet rettslig i Norge. Tønsberg byrett slo i dom av 30. august 1996 fast at en transport av Berlill-ender som skulle sendes til slakt fra Radøy på Vestlandet til Tønsberg, en strekning på ca. 500 kilometer og hvor normal kjøretid vil være et sted mellom 9 og 10 timer, var å anse som for lang strekning til at den kunne komme inn under unntaksbestemmelsen i artikkel 13 nr. 1 bokstav e.

### *Marked*

Det påpekes at uttrykket "marked" i artikkel 13 nr. 1 bokstav e ikke er ment å være en vanlig bondegård, eller lignende. Uttrykket marked må etter våre fortolkninger forstås som et sted åpent for allmennheten hvor det foregår kjøp og salg i en viss utstrekning. Det eksisterer så vidt vi vet ikke mange typiske dyremarkeder i Norge. I flere andre land i Europa er det derimot fortsatt vanlig med f.eks. fuglemarkeder.

Det har vært en del diskusjon knyttet til dette unntaket når det gjelder transport av levende fisk (smolt). Det er klart at smolt må defineres som levende dyr i denne sammenhengen. Transport av smolt vil etter Vegdirektoratets oppfatning likevel som regel ikke omfattes av dette unntaket, da smolttransporten foregår typisk fra smoltanlegg til oppdrettsanlegg. Det foreligger etter vårt syn her en annen type leverandørforhold enn det som er ment å foreligge for at transporten skal kunne unntas i henhold til artikkel 13 nr. 1 bokstav e. I slike tilfeller er det snakk om transport direkte fra leverandør til kunde, ikke fra leverandør til et omsetnings- eller videre-foredlingsledd som kan sidestilles med marked eller slakteri.

Spørsmålet om transport av smolt faller inn under denne unntaksbestemmelsen, er også forelagt EU-Kommisjonen. Kommisjonen uttalte



at unntaket også må gjelde for transport av smolt, da fisk må regnes som dyr i denne sammenhengen, men at unntaket kun gjelder transport mellom definerte steder. En tilsvarende begrensning måtte i tilfellet gjøres for transport av fisk, f.eks. transport fra havn til fabrikk eller lignende. Kommisjonen uttalte videre at dersom norske myndigheter foretar et slikt unntak, så må Kommisjonen underrettes. Det er ikke foretatt noe slikt unntak for transport av smolt i Norge.

Vegdirektoratet har også gått ut fra at transport av livkylling fra kyllingprodusent til eggprodusent ikke omfattes av unntaket i artikkel 13 nr. 1 bokstav e.

Når det gjelder transport av levende dyr som ikke faller inn under dette unntaket, kan det være at enkelte av disse transportene vil omfattes av unntaket i artikkel 13 nr. 1 bokstav c.

#### *Bokstav f – spesielt innredede kjøretøyer*

Det er to vilkår som må være oppfylt for at dette unntaket skal få anvendelse. For det første må kjøretøyet benyttes til en av de aktivitetene som nevnt i bestemmelsen, dessuten må kjøretøyet være spesielt innredet til bruk for denne aktiviteten.

#### *De ulike aktiviteter*

Når det gjelder de ulike aktiviteter som omfattes av unntaket, er det kun begrepet "dørsalg" som har vært prøvd for EF-domstolen. Vegdirektoratet har ikke kjennskap til at anvendelsen av artikkel 13 nr. 1 bokstav f har vært prøvd for noen norsk domstol.

Begrepet "dørsalg" skal i samsvar med EF-domstolens dom i sak C-133/83 (Thomas Scott & Bakers Ltd.) forstås slik at det omfatter salg til private personer, så vel som salg til institusjoner, kantiner, butikker, etc., forutsatt at dørsalgaktiviteten bærer preg av korte transportavstander og hyppige stopp.

### *Spesielt innredet for denne bruk*

EF-domstolen har i sak C-133/83 (Thomas Scott & Bakers Ltd.) også uttalt seg om fortolkningen av uttrykket ”spesialkjøretøyer som brukes som salgsboder på lokale markeder eller til dørsalg ...”, jf. den nå opphevede kjøre- og hviletidsforordningen (543/69/EØF) artikkel 14a (3). Dommen vil være til hjelp for forståelsen av uttrykket ”spesielt innredet for denne bruk”.

Domstolen fant at uttrykket ”spesialkjøretøyer” er ment å dekke kun kjøretøyer hvis oppbygging, utstyr eller andre varige egenskaper garanterer at de primært blir brukt til en av bestemmelsens nevnte aktiviteter. Et kjøretøy som benyttes til dørsalg, vil typisk blant annet måtte ha installerte hyller, salgsdisk med kasseapparat og utstyr for veiing. Eksempler på kjøretøyer som typisk vil omfattes av bestemmelsen, er fiskebiler og isbiler.

Dette betyr at unntaket dermed ikke gjelder vanlige kjøretøyer som brukes til transport av personer eller gods, selv om transporten utføres i sammenheng med slike aktiviteter. Unntaket gjelder etter Vegdirektoratets fortolkninger heller ikke når disse spesialinnredede kjøretøyene brukes til vanlig transport. Dette betyr at det vesentlige av arbeidstiden til sjåføren skal gå med til aktiviteter som salgsvirk-somhet, banktjenester og utlån av bøker, og ikke til kjøring.

### *Lokale markeder*

Uttrykket “lokale markeder” må forstås på samme måte som i forhold til unntaket i bokstav e, det vil si det nærmeste markedet som er egnet til å omsette den aktuelle typen varer.

### *Bokstav g – transport av materiell og utstyr føreren selv skal bruke i sitt yrke*

Bestemmelsen oppstiller 4 vilkår som alle må være oppfylt for at den skal få anvendelse:

*1. Kjøretøyet skal brukes til transport av materiell og utstyr som føreren selv skal bruke i sitt yrke:*

Bestemmelsens anvendelsesområde kan illustreres ved konkrete eksempler Vegdirektoratet har uttalt seg om:

- Et vaskefirma drev både med utleie av mopper, matter, gardiner, o.l., samt hadde diverse rengjøringsoppdrag hos kunder. Så sant dette utstyret kun ble fraktet til kunder for utleie, kunne transporten etter Vegdirektoratets oppfatning ikke anses som transport av materiell eller utstyr som føreren selv skulle bruke i sitt yrke. I de tilfeller det ble utført transport i forbindelse med at firmaet f.eks. hadde hatt gardiner til vask eller rens, og det i tillegg måtte medbringes utstyr som gardintrapp, etc., for opphenging av gardinene, ville dette kunne være transport som vil falle inn under unntaksbestemmelsens anvendelsesområde.

- En bil ble brukt til å frakte elektrisk utstyr for butikk slik som komfyrer, kjøleskap, videospiller og TV. Varene var emballerte og skulle ut til forskjellige kunder. Av utstyr fulgte rørtang og skrutrekkere med på lasten. Vegdirektoratet uttalte i forhold til dette tilfellet at transportørene trolig skulle benytte verktøyet i sitt yrke for å montere de elektriske varene. Det var derimot ikke naturlig å si at de elektriske artiklene var materiell eller utstyr som skulle benyttes. Da det var sistnevnte varer som utgjorde hovedsubstansen av det som ble transportert, var vilkåret dermed ikke oppfylt.

- Et annet eksempel var en bil som fraktet postkort, plakater og annen reklame til butikker og restauranter. Føreren hevdet at dette var materiell og utstyr som skulle benyttes, noe Vegdirektoratet ikke var enige i, da dette måtte anses som ordinær transport av varer som skulle selges eller deles ut.

- En annen henvendelse relaterte seg til transport av gravemaskin, rør og kummer, samt overskuddsmasse i forbindelse med et graveoppdrag. Vegdirektoratet mente at transport av gravemaskinen, rør og kummer og annet utstyr som skulle brukes i arbeidet, måtte være unntatt. Når det

gjaldt bortkjøring av overskuddsmasse etter at oppdraget var ferdigstilt, kunne dette ikke betraktes som materiell eller utstyr føreren hadde brukt i sitt yrke.

Generelt kan det sies at det ved fortolkningen av dette vilkåret er viktig å trekke grensen mot ordinær transportvirksomhet/varekjøring.

## *2. Kjøring av kjøretøyet må ikke være førerens hovedvirksomhet:*

Dette vilkåret har nær tilknytning til vilkår nummer 1.

Vegdirektoratet har i sine fortolkninger uttalt at unntaket er knyttet til at bilførerens hovedvirksomhet er noe annet, f.eks. rørlegger eller elektriker. Unntaket vil da ikke gjelde en som er ansatt i et entreprenørfirma når vedkommende har som hovedvirksomhet å transportere materiell og utstyr til byggeplasser.

## *3. Unntaket gjelder kun innenfor en radius av 50 kilometer fra det stedet der kjøretøyet er hjemmehørende:*

Hjemmehørende er antatt å være den adressen som fremgår av vognkortet eller det stedet kjøringen normalt går ut fra.

Medlemslandene kan gjøre dette unntaket betinget av at det gis en individuell tillatelse. Dette er ikke gjort for Norges del, og det er heller ikke kjent at andre medlemsland har benyttet denne adgangen. Enkelte land, f.eks. England og Irland, opererer derimot med en generell vektgrense for at kjøretøyer skal kunne falle inn under unntaket. Denne grensen er 7,5 tonn.

## *4. Unntaket må ikke i vesentlig grad stride mot denne forordnings mål:*

Det er noe uklart hva som ligger i dette vilkåret, og det er ikke kjent at vilkåret er satt på spissen i noen sak for domstolen.

*Bokstav h – kjøretøyer utelukkende i bruk på øyer med flateinnhold under 2300 kvadratkilometer*

Dette unntaket får anvendelse f.eks. på flere øyer i Nordland fylke og f.eks. på Bornholm i Danmark. Det er et vilkår at kjøretøyene utelukkende brukes på slike øyer.

*Bokstav i – kjøretøyer som drives med gass, elektrisitet, e.l.*

Dette unntaket er ikke gjort gjeldende i Norge.

Bestemmelsen må etter Vegdirektoratets oppfatning bety at kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3,5 tonn som benyttes til godstransport, og er utstyrt med gass, elektrisitet eller hastighetsregulator, er unntatt virkeområdet dersom disse spesialkjøretøyene i henhold til lovgivningen i den medlemsstat de er registrert, er likestilt med tradisjonelle bensin- eller dieseldrevne kjøretøyer med største tillatte totalvekt under 3,5 tonn.

*Bokstav j – kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring*

Dette unntaket gjelder kjøretøyer som brukes til kjøreopplæring med *henblikk på førerkort*, og ikke annen type øvingskjøring. Bestemmelsene i vegtrafikkloven § 26 om øvingskjøring gjelder derimot uansett om eleven har gyldig førerkort for vedkommende motorvogngruppe eller ikke. Kjøre- og hviletidsregelverket gjør med andre ord en innskrenkning på dette punktet.

Dette innebærer etter Vegdirektoratets oppfatning at en som allerede har tatt førerkort klasse C eller CE ikke er unntatt forordningen når det drives øvingskjøring. Har en fører førerkort klasse B eller C1, kommer man derimot inn under unntaket, da klasse C/CE er en egen førerkortklasse. Det vises også til at en som er under 21 år og har førerkort klasse C eller CE ikke kan kjøre et vogntog med totalvekt over 7,5 tonn, da artikkel 5 bestemmer at alderskravet er 21 år, så sant man ikke er innehaver av et eksamensbevis.

Se også kommentaren til artikkel 1 nr. 3, hvor kjøreopplæring kommenteres i forhold til førerbegrepet.

Unntaket vil i samsvar med det norske føreropplæringsystemet gjelde både øvingskjøring ved godkjent kjøreskole og vederlagsfri øvingskjøring som drives privat.

Brukes kjøretøyet til ordinær transport av personer eller gods, gjelder unntaket ikke, jf. forskriften § 2-1 nr. 1.

#### *Bokstav k – trekkbiler utelukkende til bruk i jordbruks- og skogbruksarbeid*

Se kommentaren til artikkel 1 nr. 2 om forholdet trekkbil – traktor. Dette unntaket gjelder uten hensyn til trekkbilens (traktorens) konstruktive hastighet, og omfatter transport av innsatsmidler til og primærprodukter fra produksjonsarealene.

#### *Traktor generelt i regelverket*

Bestemmelsen i artikkel 13 nr. 1 bokstav k gjelder traktor utelukkende i bruk i jordbruks- og skogbruksarbeid. Når det ellers gjelder bruk av traktor, kan anvendelsesområdet summeres opp slik:

Traktorer med høyere konstruktiv hastighet enn 30 km/t omfattes av forordningen i den grad de brukes til transport som definert i artikkel 1 nr. 1, jf. artikkel 4 nr. 4. Det er først og fremst i forbindelse med jordbruks- og skogbruksarbeid at traktorer brukes til godstransport og dermed omfattes av forordningens bestemmelser. For traktorer brukt i slikt arbeid er det imidlertid gjort unntak, jf. artikkel 13 nr. 1 bokstav k, jf. forskriften § 2-1. I tillegg er det gjort unntak for blant annet traktorer i artikkel 13 nr. 1 bokstav c. Artikkel 13 nr. 1 bokstavene c og k vil i stor grad overlappe hverandre når det gjelder jordbruks- og skogbruks-traktorer, med unntak av avstandsbegrensningen i bokstav c.

Traktorer som brukes i annen virksomhet slik som industri eller bygg og anlegg, er vanligvis påmontert et redskap hvor det er bruken av dette som er traktorens hovedfunksjon, og ikke transport av personer eller gods. Disse traktorene vil dermed vanligvis falle utenfor forordningens virkeområde. Unntak kan også tenkes for slike kjøretøyer dersom de

brukes til virksomhet som nevnt i artikkel 4 nr. 6, f.eks. vedlikehold av og tilsyn med veger.

*Nr. 2*

### *Unntak for transport som utføres under uvanlige omstendigheter*

Kjøre- og hviletidsregelverket inneholder ingen generell hjemmel for medlemslandene til å gjøre unntak fra forordningene. Bestemmelser i artikkel 13 nr. 2 gir med EU-Kommisjonens tillatelse hjemmel til å gjøre unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene for transport som utføres under uvanlige omstendigheter. Bakgrunnen for at Kommisjonens tillatelse må foreligge før unntak eventuelt kan settes i verk, er at Kommisjonen skal ha mulighet for å vurdere hvorvidt det enkelte unntak i alvorlig grad vil stride mot forordningenes formål.

For at omstendighetene rundt en transport skal kunne betegnes som uvanlige, må transporten ha et slikt omfang eller være av en slik art at det ville være svært vanskelig å gjennomføre transporten innenfor forordningens normale rammer.

At transporten blir vesentlig vanskeligere og/eller dyrere å gjennomføre som følge av kjøre- og hviletidsreglene og bestemmelsene om farts-skriver, er i seg selv ikke kvalifiserende til å betegne transporten som utført under uvanlige omstendigheter. Formålet med transporten vil være et viktig moment i vurderingen av om det foreligger uvanlige omstendigheter. Det samme vil tidsmomentet være, så sant dette ikke skyldes dårlig planlegging fra transportørens side. Dreier det seg om transport i forbindelse med force majeure-lignende situasjoner som f.eks. flom, snøras, jordskjelv, oljekatastrofer eller andre nødretts-lignende situasjoner, vil omstendighetene lettere kunne kvalifiseres som uvanlige. Det samme vil gjelde for transport på nødvendige omkjøringsruter som følge av slike hendelser.

I hastesaker kan det innrømmes et midlertidig unntak for et tidsrom som ikke overstiger 30 dager, og som Kommisjonen umiddelbart skal

underrettes om. Skyldes tidsnøden imidlertid dårlig planlegging av oppdraget, foreligger det ingen hastesituasjon etter dette leddet. Det samme vil gjelde dersom tidsnøden har oppstått fordi transportøren har vært sent ute med å søke om unntak etter første ledd.

Som et eksempel på anvendelsen av artikkel 13 nr. 2 i andre land, kan det vises til at Kommisjonen har godkjent at England treffer vedtak om unntak for kjøretøyer som benyttes på flyplasser, og som må brukes i forbindelse med drift av flyplasser og som ikke er tillatt brukt på offentlig veg utenfor flyplasser.

Når det gjelder unntak fra kravet om å installere eller bruke fartsskriver, finnes tilsvarende bestemmelser i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 2 og 3.

## **Avsnitt VIII. Kontroll og straffetiltak**

### *Art 14. 1. Ved persontransport i rute*

*- i innenlandsk trafikk og*

*- i internasjonal trafikk som har endestasjon innenfor en avstand på 50 kilometer i luftlinje fra en grense mellom to medlemsstater, og en rutelengde som ikke overstiger 100 kilometer, som faller inn under denne forordning, skal foretaket utarbeide en ruteplan og en tjenesteliste.*

*2. Tjenestelisten skal for hver fører vise navn, hjemsted og plan for forskjellige kjøretider oppsatt på forhånd, annet arbeid og når føreren står til rådighet.*

*3. Tjenestelisten skal omfatte alle opplysninger som er nevnt i nr. 2, og minst dekke både inneværende uke og uken umiddelbart før og etter denne.*

*4. Tjenestelisten skal undertegnes av foretakets sjef eller en bemyndiget person.*

*5. Hver fører som arbeider innen en av formene for persontrafikk i rute omtalt i nr. 1, skal ha med seg et utdrag av tjenestelisten og en kopi av ruteplanen.*



*6. Foretaket skal oppbevare tjenestelisten i ett år etter utløpet av det tidsrommet den omfatter. Dersom berørte førere ber om det, skal foretaket gi dem utdrag av tjenestelisten.*

*7. Denne artikkel får ikke anvendelse for førere av kjøretøyer som er utstyrt med fartsskrivere brukt i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskrivere innen veitransport.*

#### *Nr. 1*

Det følger av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 3 nr. 1 at farts-skriver skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på veg, og som er registrert i en medlemsstat. Unntak er gjort for kjøretøyer som er nevnt i artiklene 4 og 14 nr. 1 i for- ordning (EØF) nr. 3820/85. Artikkel 14 nr. 1 bestemmer at det ved per- sontransport i rute i innenlandsk trafikk og på nærmere vilkår i interna- sjonal trafikk, skal benyttes ruteplan og tjenesteliste i stedet for farts- skriver. Se likevel kommentaren til nummer 7 under.

Når det gjelder begrepet ”persontransport i rute”, se kommentaren til artikkel 1 nr. 7.

Bestemmelsen gjelder der rutens lengde overstiger 50 kilometer, siden persontransport i rute med rutelengde under 50 kilometer er unntatt kravet om fartsskriver med hjemmel i artikkel 3 nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, jf. artikkel 4 nr. 3 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

#### *Nr. 2, 3 og 4*

Nærmere krav til tjenestelistene fremgår av disse bestemmelsene. Det er av viktighet at tjenestelistene er underskrevet av foretakets sjef eller annen bemyndiget person. Tjenestelistene må også være tydelige og enkle å forstå, slik at førerens ulike aktiviteter kan kontrolleres.

## Nr. 5

Det fremgår av denne bestemmelsen at førerne skal ha med seg et utdrag av tjenestelisten, men det er ikke nærmere spesifisert for hvor lang periode dette kravet gjelder. I sak C-387/96 (Anders Sjøberg), ble derfor EF-domstolen bedt om å svare på spørsmålet om det i henhold til artikkel 14 nr. 5 er tilstrekkelig at utdraget av tjenestelisten kun omfatter den gjeldende dags kjøring.

Domstolen uttalte at kravet i artikkel 14 nr. 5 ikke er oppfylt, "såfremt utdraget af arbejdstidsplanen kun omfatter den dag, hvor kontrollen finder sted". Domstolen begrunnet dette ut fra formålet med å ha med seg et utdrag av tjenestelisten, nemlig å sikre en effektiv kontroll av bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3820/85.

Etter rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 15 nr. 7, skal føreren på anmodning fra kontrollerende myndighet kunne forevise diagramskiver for inne-værende uke og i alle fall for den siste dagen han kjørte i foregående uke. EF-domstolen fastslo i sak C-158/90 (Mario Nijs), at artikkel 15 nr. 7 skal sikre at bestemmelsene om overholdelse av ukehvilen kan kontrolleres. I og med at utdraget av tjenestelisten og kopi av ruteplanen skal erstatte fartsskriveren, skal utdraget og kopien gi mulighet for en like effektiv kontroll av om føreren har overholdt bestemmelsene om kjøre- og hviletid. På denne bakgrunn har Vegdirektoratet uttalt at føreren ved kontroll skal kunne forevise utdrag av tjenestelisten som dekker samme tidsperiode som det skal medbringes skiver for. Se nærmere om dette i kommentaren til artikkel 15 nr. 7.

## Nr. 6

Foretaket skal oppbevare tjenestelisten i et år etter utløpet av det tidsrommet den omfatter. Se den tilsvarende bestemmelsen for diagramskiver i artikkel 14 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85. Selv om det ikke direkte fremgår av ordlyden i artikkel 14, må det være klart at foretaket plikter å forevise eller oversende tilsynsmyndigheten tjenestelister på anmodning, på samme måte som foretaket er pliktige til å forevise eller oversende diagramskiver.

## Nr. 7

Det fremgår som nevnt av artikkel 14 nr. 1 at det ved visse typer persontransport i rute skal benyttes ruteplan og tjensteliste. Artikkel 14 nr. 7 innebærer et unntak fra denne bestemmelsen og medfører at førere av kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, kan velge om det skal benyttes tjensteliste og ruteplan eller fartsskriver og diagramskriver. Dette fordi det kun er kjøretøyer med fartsskrivere brukt i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 som denne artikkel ikke får anvendelse for. Det er med andre ord tillatt å benytte seg av tjensteliste og ruteplan selv om kjøretøyet har installert fartsskriver.

*Art 15. 1. Transportforetaket skal organisere førernes arbeid slik at de er i stand til å overholde de relevante bestemmelser i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85.*

*2. Foretaket skal regelmessig kontrollere om bestemmelsene i disse to forordninger er etterkommet. Dersom det fastslås overtredelse av bestemmelsene, skal foretaket treffe de nødvendige tiltak for å hindre gjentakelser*

Artikkel 15 nr. 1 slår fast at transportforetaket skal organisere førernes arbeid slik at de er i stand til å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene og bestemmelsene om bruk av fartsskriver. Hovedformålet med bestemmelsen er å forhindre at en arbeidsgiver tvinger sine sjåførere til å utføre arbeid på en måte som strider mot forordningenes bestemmelser. Artikkel 15 sørger også for at den kontrollen offentlige myndigheter foretar av kjøre- og hviletidsregelverket forsterkes ved at også bedriftene skal kontrollere overholdelsen av bestemmelsene.

### *Foretaksbegrepet*

Forordningene opererer vekselvis med begrepene transportforetak, foretak og arbeidsgiver ved beskrivelse av et foretaks ansvar, se artiklene 14 og 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og artiklene 13, 14 og 16 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85. Det er ikke trolig at variasjonen i ord-

bruken kan tillegges nevneverdig vekt ved fortolkningen. Det er i et møte med EU-Kommisjonen kommet frem at valg av de ulike begreper neppe er konsekvent gjennomtenkt.

I sak C-7/90 (Paul Vandevenne m.fl.), ble EF-domstolen bedt om å ta stilling til flere spørsmål knyttet til forståelsen av artikkel 15. For det første var det spørsmål om hvordan begrepet "foretak" skulle fortolkes. Blant annet ved å vise til formålet med bestemmelsen, konkluderte domstolen med at "[u]dtrykket "virksomhed" i artikkel 15 [...] dækker et selvstændigt retssubjekt, uanset dets retlige form, som varigt udøver transportvirksomhed, og som har retten til at tilrettelægge og kontrollere førernes og andre medlemmer af det medfølgende personales arbejde".

Samferdselsdepartementet har i forlengelse av denne avgjørelsen uttalt at en naturlig språklig fortolkning av begrepet "transportforetak", er et foretak som har transportvirksomhet som hovedbeskjeftigelse, og som har organisasjons- og instruksjonsmyndighet med hensyn til sjåførenes arbeid. Dette vil som hovedregel være førernes arbeidsgiver. Når det gjelder tilfeller hvor det finnes flere arbeidsgivere, se nedenfor.

#### *Foretaksansvar i forhold til speditører*

Det har i Norge vært diskutert om artikkel 15 nr. 1 og 2 om ansvar for transportforetak også kan ramme speditører og andre oppdragsgivere. Samferdselsdepartementet har tatt spørsmålet opp med EU-Kommisjonen. Kommisjonen uttalte at det kun er arbeidsgiver som etter deres oppfatning omfattes av bestemmelsen, og at ansvar for speditører og andre oppdragsgivere i tilfelle må følge av nasjonale bestemmelser. Slike bestemmelser har man blant annet i Danmark, Frankrike og Belgia, men ikke i Norge.

Et spørsmål i denne forbindelse er om bestemmelsene om straff for foretak i straffeloven §§ 48 a og b kan anvendes i forhold til speditører og andre oppdragsgivere. Grunnvilkåret for å kunne straffe et foretak etter straffelovens bestemmelser, er at et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av foretaket. At direkte arbeidsgiver kan straffes

etter denne bestemmelsen, er på det rene, jf. Rettstidende 2000 s. 1451, hvor det ble fastslått at foretaksstraff kan benyttes overfor både enkeltmannsforetak og større transportbedrifter.

Spørsmålet i denne sammenhengen blir om et transportfirma eller en sjåfør kan sies å ha handlet på vegne av et speditørfirma. Det er i teorien antatt at spørsmålet kan volde tvil når et foretak bruker en annen selvstendig næringsdrivende til å utføre arbeidet. Det finnes så vidt vi vet ingen rettsavgjørelser om dette på vegtrafikkområdet. I Rettstidende 1982 s. 645, hvor det var spørsmål om en byggherre kunne gjøres ansvarlig etter arbeidsmiljøloven § 87 (som nå henviser til straffeloven §§ 48 a og b) for en entreprenørs (eventuelt en annen selvstendig oppdragstakers) virksomhet, uttalte Høyesterett at dette måtte bero på en vurdering av de konkrete forhold. En forutsetning for ansvar måtte være at vedkommende har hatt en reell myndighet til instruksjon og kontroll, og videre måtte det legges vekt på om vedkommende kunne ha hatt noen økonomisk interesse i overtredelsen.

I praksis vil det ha stor betydning hvor omfattende virksomhet oppdragsgiveren og oppdragstakeren driver. Hvis lastebileieren driver et enkeltmannsforetak hvor vedkommende også fungerer som sjåfør uten egne ansatte, vil det lettere være foranledning til å straffe oppdragsgiveren enn hvis oppdragstakeren er et stort lastebilfirma med mange ansatte. I følge forarbeidene til straffeloven §§ 48 a og b, jf. Ot.prp. nr. 27 (1990-91) s. 20 er det heller ikke utelukket at både oppdragsgiveren (spedisjonsfirmaet) og det foretak som utfører oppdraget (transportbedriften), kan bli ansvarlig for lovbruddet etter et slags solidaransvar.

Selv om det i forhold til lovens ordlyd er usikkert om det foreligger hjemmel til å ilegge speditører foretaksstraff etter straffeloven, er det imidlertid flere hensyn som kan tale for en slik anvendelse av bestemmelsen. Det er en utbredt oppfatning i transportsektoren at speditører ofte stiller strenge krav til transport og leveringstidspunkt, slik at sjåfører kan få problemer med å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Hovedhensynet bak foretaksstraff er at ansvaret kan bidra til å styrke straffebudets preventive effekt. Ved at man alternativt kan straffe

et spedisjonsfirma for overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, vil man kunne redusere det såkalte presset speditørene legger på transportøren. Muligheten for foretaksstraff gir også spedisjonsfirmaene en sterkere oppfordring til å gjennomføre bedre kontroll med at transportørene overholder kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det vil også kunne være rimelig å legge ansvar på speditøren når det er slik at lovbruddet er skjedd i firmaets interesse.

### *Foretaksansvar i forhold til utleie av sjåfører og/eller kjøretøyer*

I forbindelse med at sysselsettingsloven ble endret med ikrafttredelse 1. juli 2000, er det nå tillatt å drive privat formidling av arbeidskraft samt at det tidligere forbudet mot arbeidsutleie er blitt opphevet. Dette innebærer at vikarbyråer på nærmere vilkår kan drive utleie av sjåfører til ulike transportbedrifter.

Ved at det nå tillates utleie av sjåfører, vil det ikke lenger være åpenbart hvem som skal anses som transportforetak i forhold til de krav kjøre- og hviletidsregelverket stiller. Det fremgår av sysselsettingslovens system og forarbeidene til endringene i sysselsettingsloven at utleie av arbeidskraft er et trepartsforhold som omfatter utleier, arbeidstaker og innleier. Man snakker i disse tilfeller om et delt arbeidsgiveransvar. Mellom utleier (arbeidsgiver) og arbeidstaker eksisterer det et ansettelsesforhold, mens det mellom utleier og innleier (oppdragsgiver) eksisterer et kontraktsforhold. Etter gjeldende rett anses arbeidstakeren som ansatt hos utleier. Oppdragsgiver har normalt ansvar for ledelse av og instruksjon overfor arbeidstakerne, samt arbeidsmiljøspørsmål. Oppdragsgiver har også økonomisk risiko for arbeidsresultatet. Arbeidsgiver (utleier) er den de utleide arbeidstakerne er ansatt hos, og han har videre ansvar for utbetaling av lønn, og at de utleide arbeidstakerne har de kvalifikasjoner som er forutsatt ved oppdraget.

Forholdet mellom kjøre- og hviletidsbestemmelsenes foretaksbestemmelser og bestemmelser om arbeidsutleie er våren 2001 til vurdering i de ansvarlige departementer.

Et firma som kun driver med bilutleie og ikke utleie av sjåførere, vil etter Vegdirektoratets oppfatning ikke kunne karakteriseres som et transportforetak, da slik virksomhet ikke kan sies å falle inn under foretaksbegrepet slik det er definert ovenfor.

### *Nærmere om det konkrete ansvaret etter artikkel 15*

I sak C-7/90 (Paul Vandevenne m.fl.) ble EF-domstolen også spurt om forpliktelsene som er pålagt et foretak etter artikkel 15, skal forstås som en forpliktelse til å anvende bestemte midler eller som en forpliktelse til å nå et bestemt resultat, noe som nærmest vil føre til et objektivt ansvar. Domstolen uttalte at det fremgår av bestemmelsens ordlyd at artikkel 15 innfører en forpliktelse til å anvende bestemte midler, det vil si tilrettelegge, kontrollere, treffe nødvendige tiltak, m.m. En konstatering av at en ansatt sjåfør har overtrådt bestemmelsene, er med andre ord ikke i seg selv tilstrekkelig til å fastslå at foretaket har tilsidesatt sine forpliktelser.

I hvilke tilfeller kan så artikkel 15 komme til anvendelse? Dersom førere unntaksvis bryter bestemmelsene om kjøre- og hviletid, og det ikke er grunn til å tro at dette har noe med foretakets/bedriftens transportopplegg å gjøre, er det etter Vegdirektoratets oppfatning som regel ikke grunn til å reagere overfor foretaket. Finner man derimot ved foretakskontroll en rekke overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, kan dette indikere at opplegget for transporten er utilfredsstillende, og at foretaket ikke har oppfylt sine plikter i henhold til artikkel 15. Det kan f.eks. tenkes at et foretak legger opp kjøreplaner der kjøretiden konsekvent strekkes utover det tillatte og/eller pauser og hviletid konsekvent krympes, jf. artikkel 15 nr. 1. Det kan også være at foretaket ikke kontrollerer om sjåførene overholder bestemmelsene, eventuelt mer passivt lar overtredelser skje, jf. artikkel 15 nr. 2. Dette vil blant annet innebære konkurransefordeler i forhold til foretak som legger opp kjøreplaner etter regelverket.

I sak C-7/90 (Paul Vandevenne m.fl.) ga EF-domstolen uttrykk for at artikkel 15 ikke er til hinder for at medlemslandene innfører et objektivt

straffeansvar for arbeidsgiveren. Et slikt ansvar har vi i norsk rett i straffeloven §§ 48 a og b om foretaksstraff. Det er klart at straffelovens ansvarsbestemmelser i tråd med EF-domstolens uttalelse ovenfor, vil favne videre enn artikkel 15 i forhold til brudd på kjøre- og hviletidsregelverket. Det kan etter straffelovens bestemmelser være tilstrekkelig for ansvar at en sjåfør har overtrådt f.eks. reglene i artiklene 6, 7 eller 8, selv om dette ikke på noen måte kan klandres foretaket. Også kumulative og anonyme feil kan utløse foretaksstraff. Hendelige uhell eller force majeure-tilfeller vil i følge forarbeidene til straffeloven §§ 48 a og b likevel ikke omfattes av foretaksansvaret. Når det nærmere gjelder foretaksstraff, vises det til Ot.prp. nr. 27 (1990-91). Det vises også til Rettstidende 2000 s. 1451.

*Art 16. 1. Kommisjonen skal hvert annet år utarbeide en rapport om medlemsstatenes gjennomføring av denne forordning og utviklingen på de berørte områder. Kommisjonen skal oversende Rådet og Europaparlamentet rapporten innen 13 måneder etter utløpet av den toårsperioden den dekker.*

*2. For å sette Kommisjonen i stand til å utarbeide rapporten nevnt i nr. 1, skal medlemsstatene hvert annet år oversende Kommisjonen de nødvendige opplysninger på et standard skjema. Disse opplysningene må være mottatt av Kommisjonen senest den 30. september som følger etter dagen for utløpet av den toårsperiode rapporten dekker.*

*3. Kommisjonen skal utarbeide standard skjemaet i samråd med medlemsstatene.*

Artikkel 16 nr. 2 innebærer en plikt for Norge til å rapportere jevnlig til ESA om gjennomføringen av utførte kontroller på et standard skjema. Det skal opplyses om antall førere som kontrolleres, antall kontroller som foretas på foretakenes område, antall kontrollerte arbeidsdager samt antall anmeldte overtredelser, jf. direktiv 88/599/EØF artikkel 2. Det er Vegdirektoratet som for politiet og vegvesenet samlet skal foreta denne rapporteringen.



*Art 17. 1. Medlemsstatene skal på passende tidspunkt og etter å ha rådspurt Kommisjonen vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning.*

*Disse bestemmelser skal blant annet omfatte organisering av, framgangsmåter for og midler for kontrollen og dessuten straffetiltak som skal anvendes*

*2. Medlemsstatene skal bistå hverandre ved gjennomføring av denne forordning og ved kontroll med at den blir overholdt.*

*3. Innenfor rammen av denne gjensidige bistand skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene regelmessig sende hverandre alle tilgjengelige opplysninger om:*

*- overtredelse av denne forordning begått av statsborgere i andre medlemsstater og straffetiltak i den forbindelse,*

*- straffetiltak anvendt av en medlemsstat overfor egne statsborgere som har begått slike overtredelser i andre medlemsstater ved overtredelse.*

Denne bestemmelsen fastslår blant annet at medlemslandene skal vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for å gjennomføre rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, herunder straffetiltak som skal anvendes ved overtredelse. I sak C-7/90 (Paul Vandevenne m.fl.) var det spørsmål om det ved vedtakelsen av artikkel 15 var en forutsetning at medlemslandene skulle innføre (dersom det ikke allerede fantes) straffeansvar for juridiske personer. Domstolen viste til at verken artikkel 17 eller Romatraktaten artikkel 5 "forpligter en medlemsstat til i sin nationale ret at indføre princippet om strafansvar for juridiske personer. Overtredelser af artikel 15 i forordning nr. 3820/85 kan forfølges ved anvendelse af bestemmelser, der er i overensstemmelse med den nationale strafferets grundsætninger, forudsat at de sanktioner, som følger heraf, er effektive, forholdsmæssige og afskrækkende".

Til denne artikkelen kan også nevnes sak C-29/95 (Trans-Cap), hvor EF-domstolen slo fast at ved overtredelse av regler som innarbeider kjøre- og hviletidsforordningene i nasjonal rett, kan ikke medlemsstatene pålegge ikke-hjemmehørende sjåførere å stille høyere sikkerhet for hver enkelt overtredelse enn hva boten for hver overtredelse vil bli dersom man velger å betale på stedet, fremfor å bli utsatt for en straffe-

forfølgning isteden. En slik ordning bryter med prinsippet om ikke-diskriminering, fordi den går lenger enn det som er nødvendig for å sikre at formålet med forskjellsbehandlingen nås.

Det følger av artikkel 17 nr. 3 at medlemslandene regelmessig skal sende hverandre opplysninger om overtredelser begått av statsborgere i andre land og straffetiltak i den forbindelse. Slike opplysninger skal Vegdirektoratet sende samlet på grunnlag av det som er rapportert fra politiet og kontrollpersonell i vegvesenet. Vegdirektoratet mottar også jevnlig opplysninger om overtredelser begått av norske sjåførere i andre EØS-land.

## **Avsnitt IX. Sluttbestemmelser**

*Art 18. 1. Forordning (EØF) nr. 543/69 oppheves.*

*Likevel*

*- får artikkel 4 i nevnte forordning fortsatt anvendelse inntil 31. desember 1989 for kjøretøyer som brukes av offentlige myndigheter i offentlig tjeneste, og som ikke konkurrerer med yrkestransport, og for trekkbiler som utelukkende brukes til lokalt jordbruks- og skogbruksarbeid. En medlemsstat kan imidlertid fastsette at denne forordning skal få anvendelse for disse former for innenlandsk transport på eget territorium fra et tidligere tidspunkt,*

*- får artikkel 15 i nevnte forordning fortsatt anvendelse inntil 31. desember 1989 for kjøretøyer og førere i internasjonal persontransport i rute i den utstrekning kjøretøyene som brukes i denne transport, ikke har installert fartsskrivere som brukes i samsvar med forordning (EØF) nr. 3821/85.*

*2. Henvisninger til forordningen som er opphevet i henhold til nr. 1, skal anses som henvisninger til denne forordning.*

*Art 19. Denne forordning trer i kraft 29. september 1986.*

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

## Del 4 - Sentrale bestemmelser i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85

Denne delen av håndboken omhandler kun utvalgte sentrale artikler i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85.

*Art 1. Fartsskriver i henhold til denne forordning skal med hensyn til utforming, installering, bruk og prøving oppfylle de krav som er fastsatt i denne forordning og i vedlegg I og II.*

En fartsskriver er definert som et apparat beregnet på installering i motorvogn for hel- og halvautomatisk visning eller registrering av opplysninger om kjøretøyets ferdsel og av bestemte arbeidstider for førerne, jf. vedlegg I til rådsforordning (EØF) nr. 3821/85.

Vedlegg I omhandler krav til konstruksjon, utprøving, installering og ettersyn. Vedlegg II omhandler typegodkjenningsmerke og -bevis.

### *Bruk av fartsskriver*

Det følger av artikkel 3 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 at fartsskriver skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på veg, med unntak for kjøretøyer som er nevnt i artiklene 4 og 14 nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Kjøretøyer som nevnt i artikkel 4 er kjøretøyer som er unntatt kjøre- og hviletidsreglene i hele EØS-området. Kjøretøyer som nevnt i artikkel 14 nr. 1 er kjøretøyer som benyttes til persontransport i rute, og som benytter ruteplan og tjenesteliste i stedet for fartsskriver. Førere av sistnevnte kjøretøyer kan likevel velge om de vil benytte fartsskriver, dersom kjøretøyene er utstyrt med slik, jf. artikkel 14 nr. 7.

Fartsskriver trenger heller ikke benyttes i kjøretøyer som er unntatt etter artikkel 13 nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Dette gjelder likevel kun for innenlandsk transport.

### *Kontroll av fartsskriver*

En fartsskriver skal kontrolleres hvert annet år, jf. rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 artikkel 1, jf. vedlegg 1 kapittel VI nr. 3. Fristen regnes fra datoen for forrige kontroll. Denne datoen fremgår av installasjonsplaten. Det er med andre ord ikke tilstrekkelig at det utføres kontroll i januar 1998, og neste gang i desember 2000. Slik fortolkes bestemmelsen også i Sverige og Danmark. Installasjonsplaten må være plassert lett synlig i kjøretøyet. Det er ved plassering av installasjonsplaten viktig at den er enkel å få øye på ved en kontroll, samtidig som den ikke må være plassert slik at den er utsatt for vær og vind og på den måten blir ulese-  
lig. Vegdirektoratet har på denne bakgrunn uttalt at det må tillates at platen plasseres på stolrammen, mens det anses lite hensiktsmessig å plassere den på A eller B stolpen.

Relativt ofte dukker det opp spørsmål om fartsskriveren må kontrolleres hvert annet år dersom den ikke er i bruk fordi det f.eks. kun utføres transport som er unntatt fra regelverket eller at et kjøretøy brukes svært lite. Det fremgår av ovennevnte bestemmelse at fartsskriver som er installert, regelmessig skal kontrolleres. De enkelte medlemslandene kan ikke gjøre unntak fra dette kravet, så sant det ikke utføres transport under uvanlige omstendigheter, jf. artikkel 3 nr. 3, jf. artikkel 13 nr. 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Vegdirektoratet har på bakgrunn av dette uttalt at dersom et kjøretøy kun benyttes til transport som faller utenfor kravet om å bruke fartsskriver, må fartsskriveren tas ut av kjøretøyet for å unngå kravet om 2-års kontroll. Det at et kjøretøyet benyttes lite gjør ikke at en transport kan sies å utføres under uvanlige omstendigheter. Slike kjøretøyer må derfor regelmessig kontrolleres i samsvar med bestemmelsene.

### *Fartsskriver som er i ustand eller ikke virker*

Dersom fartsskriveren er i ustand eller fungerer galt, skal sjåførene notere alle opplysninger om kjøretid, annen arbeidstid, m.m., som ikke blir korrekt registrert av fartsskriveren, på diagramskiven(e) eller en midlertidig skive som skal vedlegges diagramskiven, jf. artikkel 16 nr. 2.

En fartsskriver som er ødelagt må snarest mulig repareres. Dersom det ved vegkontroll finnes feil ved fartsskriveren, er det ved utstedelse av mangellapp eller kontrollseddel vanlig at det blir satt en frist på inntil en uke før kjøretøyet må fremstilles med reparert fartsskriver. Se ellers bestemmelsen i artikkel 16 nr. 1 annet ledd.

Ved innføring av ny digital fartsskriver, vil det kunne forekomme tilfeller der sjåførkortet blir borte, stjeles, skades eller ikke virker. Føreren skal da på utskriften fra fartsskriveren påføre navn, sjåføرنnummer og signatur, slik at identifisering er mulig.

### *Ny digital fartsskriver*

Som nevnt i del 3, kommentaren til §1-1, ble det i 1998 vedtatt en ny rådsforordning (EF) nr. 2135/98 om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og direktiv 88/599/EØF om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3820/85 og forordning (EØF) nr. 3821/85.

Det fremgår av fortalen til rådsforordning (EF) nr. 2135/98 at formålet med å innføre nye regler om digitale fartsskrivere, foruten hensynet til økt trafikksikkerhet og like konkurransevilkår, er å innføre et bedre kontrollsystem. Det vises til at det er vanskelig å kontrollere om kjøre- og hviletidsbestemmelsene overholdes, fordi data i dag registreres på flere forskjellige diagramskiver. For å få bukt med de hyppigste overtreddelsene av dagens system, er det derfor "funnet nødvendig å innføre et mer avansert utstyr, nærmere bestemt en fartsskriver utstyrt med en enhet for elektronisk lagring av relevante opplysninger og et personlig sjåførkort, slik at man sikrer at de registrerte dataene er tilgjengelige, tydelige, lesbare og pålitelige, og gjør det mulig å opprette en uomtvistelig rapport om aktiviteten som er utført både av føreren i løpet av de siste dagene, og av kjøretøyet over et tidsrom på flere måneder".

Ved vedtakelse av rådsforordning (EF) nr. 2135/98 ble det fastsatt et nytt vedlegg 1 B til rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, jf. artikkel 1 1). Dette vedlegget omhandler blant annet bestemmelser om den digitale farts-

skriverens egenskaper, funksjon, konstruksjon og virkemåte, samt tekniske detaljer vedrørende verksted-, kontroll-, firma- og sjåførkort.

Etter de nye bestemmelsene skal sjåfører med vanlig bosted i et EØS-land kunne få utstedt et sjåførkort. Videre vil det bli utstedt et firmakort. Kontrollmyndigheten vil ha et kort som skal gjøre det mulig å lese av fartsskriveren, og for at verksteder skal kunne montere og justere den nye fartsskriveren, vil verksteder få utstedt et installasjonskort som må fornyes en gang i året.

Etter artikkel 2 i rådsforordning (EF) nr. 2135/98, skal kjøretøy som tas i bruk for første gang mer enn 24 måneder etter kunngjøringen av vedtaket av de tekniske spesifikasjoner i De europeiske fellesskaps tidende, være utstyrt med fartsskriver i samsvar med kravene i vedlegg 1 B. Kunngjøringen av vedtaket av de tekniske spesifikasjoner forventes ikke å skje før tidligst høsten 2001, hvilket innebærer at kravet til innmontering av digital fartsskriver ikke vil gjelde før tidligst 2003.

Som nevnt under kommentaren til artikkel 2 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, er AETR-bestemmelsene foreslått endret, slik at krav om digital fartsskriver på sikt også skal innføres for transporter som faller innenfor AETR-virkeområdet.

*Art 14. 1. Arbeidsgiveren skal utlevere til førerne et tilstrekkelig antall diagramskiver, og i den forbindelse skal det tas hensyn til skivenes egenskaper, tjenestetidens lengde og plikten til å erstatte eventuelle skiver som blir skadet eller inndratt av en autorisert kontrollør. Arbeidsgiveren skal bare utlevere til førerne diagramskiver som er godkjent og egnet til bruk i de fartsskriverne som er installert i kjøretøyet.*

*2. Foretaket skal oppbevare diagramskivene i god orden i minst et år etter at de er brukt og gi en kopi til berørte førere som ber om det. Skivene skal forevises eller oversendes tilsynsmyndigheten på anmodning.*

## Nr. 1

### *Utlevering av skiver*

Denne artikkelen slår fast at det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at sjåførene har et tilstrekkelig antall diagramskiver i forbindelse med transportoppdrag, og at skivene er godkjente og kan benyttes i de kjøretøyene sjåførene skal bruke.

En diagramskive er definert som en skive som er beregnet på å motta og bevare data, og som plasseres i en fartsskriver der skriveanordningen fortløpende skriver inn på skiven de opplysninger som skal registreres, jf. vedlegg I til rådsforordning (EØF) nr. 3821/85.

Ny rådsforordning (EF) nr. 2135/98 innfører som nevnt minnekort (sjåførkort) som skal erstatte diagramskivene. Dette kortet er personlig, og skal kun utstedes til sjåfører som er underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I dette kortet vil data for de siste 28 dagene være lagret. Kortet vil ha gyldighet i inntil 5 år. I fartsskriveren vil data for minst 365 dager være lagret.

## Nr. 2

### *Oppbevaring av skiver*

Denne bestemmelsen slår fast det ansvaret et foretak har i forhold til at overholdelse av kjøre- og hviletidsregelverket skal kunne kontrolleres. Ved foretaks kontroll er kontrollørene avhengige av at foretaket tar vare på skivene som sjåførene har benyttet, og gjør de tilgjengelige for kontroll. Dette gjelder enten kontroll foretas i foretaket eller kontrollørene ber om å få tilsendt skivene.

Når det gjelder foretaksbegrepet, og forholdet mellom foretaksbegrepet og arbeidsgiverbegrepet, vises det til kommentaren til artikkel 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Skivene skal oppbevares i god orden i minst et år etter at de er brukt. Forordningen definerer ikke nærmere hva som ligger i kravet til god orden, men det må forutsettes at foretaket har visse systemer som er enkle å forholde seg til for kontrollørene, blant annet må skivene legges i riktig datorekkefølge, sorteres i forhold til den enkelte sjåfør, osv. Det samme vil gjelde i forhold til tjenestelister, jf. artikkel 14 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

En sjåfør skal innlevere skivene til foretaket, slik at foretaket kan oppbevare disse. Av artikkel 15 nr. 7 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 fremgår det at sjåføren må kunne forevise diagramskiver for et visst antall dager ved kontroll, med andre ord fremgår det av bestemmelsen at disse skivene skal sjåføren ha med seg i kjøretøyet. Skiver sjåføren i henhold til artikkel 15 nr. 7 ikke lenger plikter å ha med seg i kjøretøyet, skal straks overleveres til foretaket.

#### *Oppbevaring av skivene dersom det er flere arbeidsgivere/foretak*

Som nevnt i kommentaren til artikkel 15 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, kan det være at innleide sjåfører har flere såkalte arbeidsgivere å forholde seg til, og det kan dermed oppstå tvil om hvem som skal oppbevare skivene; utleier eller innleier. Mye kan i disse tilfellene tale for at både utleier og innleier har et ansvar i forhold til kontrollmyndigheten, hvilket vil bety at den ene parten skal oppbevare de originale skivene og den andre parten kopiene. Kun på denne måten kan transportbedriftenes virksomhet kontrolleres fullt ut.

Det kan også være at en sjåfør er ansatt hos flere arbeidsgivere, det vil si at det f.eks. jobbes 50 % i to stillinger. Det vil etter Vegdirektoratets oppfatning være det beste om samme prinsipp kan legges til grunn i slike tilfeller som ved innleietilfellene.



Art 15. 1. Førerne skal ikke bruke diagramskiver som er tilsmusset eller skadet. For å unngå dette skal skivene være tilstrekkelig beskyttet.

Dersom en diagramskive som inneholder registreringer blir skadet, skal føreren feste den skadede skiven til den reserveskive som brukes for å erstatte den.

2. Førerne skal bruke diagramskive hver dag de kjører, fra det øyeblikk de overtar kjøretøyet. Diagramskiven skal ikke skiftes ut før den daglige arbeidsperiode er avsluttet, med mindre utskifting er tillatt av andre grunner. En diagramskive skal ikke brukes i en lengre periode enn den er beregnet for.

Når en fører ikke kan betjene fartsskriveren fordi han har forlatt kjøretøyet, skal de tidsperioder som er angitt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b), c) og d), påføres manuelt, automatisk eller på annet måte - leselig og uten at arket tilsmusses.

Førerne skal foreta nødvendig utskifting av diagramskiver når mer enn en fører befinner seg i kjøretøyet, slik at opplysningene nevnt i vedlegg I avsnitt II nr. 1 til 3 blir registrert på skiven til den fører som faktisk kjører.


### 3. Førerne skal

- påse at det er samsvar mellom den tid som registreres på skiven og den offisielle tid i den stat der kjøretøyet er registrert,

- betjene fartsskriverens innstillinger slik at følgende tidsperioder blir registrert separat og tydelig:

a) under tegnet  : kjøretid


b) under tegnet  : annen arbeidstid


c) under tegnet  : tid føreren står til rådighet, dvs.

- ventetid, dvs. den periode da førerne ikke behøver å oppholde seg ved kjøretøyet unntatt for å besvare henvendelser om å begynne eller gjenoppta kjøringen eller utføre annet arbeid,

- tid tilbrakt ved siden av føreren mens kjøretøyet er i fart,

- tid tilbrakt på en køyeseng mens kjøretøyet er i fart.

d) under tegnet  : avbrudd i arbeidet og daglige hvileperioder.

4. En medlemsstat kan tillate at alle tidsgrupper nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstav b) og c) blir notert under tegnet  på diagramskiver som brukes i kjøretøyer registrert på statens territorium.

### 5. Føreren skal gi følgende opplysninger på diagramskiven:

a) når arket tas i bruk: etternavn og fornavn,

b) når arket tas i bruk og når arket tas ut av bruk: tid og sted,  
c) registreringsnummer for hvert kjøretøy føreren får tildelt, både for den første tur som blir notert på skiven, og deretter, i tilfelle det blir skiftet kjøretøy, under bruken av skiven,

d) kilometerstand:

- før den første tur som registreres på arket,
- ved slutten av den første tur som registreres på arket,
- dersom kjøretøyet er skiftet ut i løpet av arbeidsdagen

(foregående kjøretøys kilometerstand og det nye kjøretøys kilometerstand),

e) tidspunkt for eventuelt skifte av kjøretøy.

6. Fartsskriveren skal være konstruert slik at det er mulig for kontrollørene å lese, eventuelt etter å ha åpnet apparatet, hva som er registrert i løpet av de foregående ni timer, uten å deformere, gjøre varig skade på eller tilsmusse skiven.

Apparatet skal videre være slik konstruert at det er mulig uten å åpne boksen å kontrollere at registrering finner sted.

7. På anmodning fra kontrollerende myndighet skal føreren kunne forevise diagramskive for inneværende uke og i alle fall for den siste dag han kjørte i foregående uke.

Nr. 1

Nr. 1 fastslår at sjåførene ikke kan bruke skiver som er skadet eller tilsmusset, da det i ettertid kan være vanskelig eller umulig å kontrollere skivene.

Nr. 2

*Innsetting og bruk av diagramskiver*

Diagramskive skal brukes hver dag det kjøres, fra det tidspunkt føreren overtar kjøretøyet. Denne bestemmelsen er enkel å forstå dersom en sjåfør starter arbeidsdagen med f.eks. å laste kjøretøyet for deretter å starte kjøringen. Føreren skal betjene fartsskriverens innstillinger slik at kjøretid og annen arbeidstid blir registrert, jf. artikkel 15 nr. 3.

Ofte starter arbeidsdagen med at det utføres annet arbeid slik som kontorarbeid eller annet administrativt arbeid, kjøring til et oppdragssted eller lignende før fartsskriverkjøretøyet overtas. Dersom en sjåfører ikke kan få betjent fartsskriverens innstillinger slik at annet arbeid blir registrert, skal tidsperioden hvor det er utført annet arbeid, i ettertid påføres skiven manuelt, automatisk eller på annen måte, jf. artikkel 15 nr. 2 annet ledd. Det samme gjelder der sjåføren etter endt kjøring forlater kjøretøyet, og deretter utfører annet arbeid.

Også den tid føreren står til rådighet og daglige hvileperioder skal i samsvare med artikkel 15 nr. 3, jf. nr. 2, registreres.

I sak C-297/99 (Skills), var det enkelt sagt spørsmål om hvorvidt tidsperioder som nevnt nedenfor som typetilfelle 1 og 2 skulle registreres som annen arbeidstid. Denne saken er kommentert også i forhold til artikkel 1 nr. 5 og artikkel 8 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Tre sjåfører som arbeidet i et busselskap (Skills Motor Coaches Ltd.) var tiltalt. Arbeidsgiveren kunne i henhold til kontrakt forlange at sjåførene hentet et fartsskriverkjøretøy (buss) et annet sted enn arbeidsstedet eller sjåførenes hjem. Det var opp til sjåførene hvordan de ville komme seg til disse stedene.

To typetilfeller var oppe til avgjørelse:

1. De aktuelle sjåførene kjørte til et sted (pick up point) for å overta det kjøretøyet de skulle utføre transporten med (fartsskriverkjøretøyet). Ved kontroll viste det seg at i forhold til tjenestelistene, var tiden det tok å kjøre til overtakelsesstedet en del av arbeidstiden. Denne tidsperioden fremgikk likevel ikke av diagramskivene, da det ikke var gjort manuelle påtegninger eller lignende. Den ene av sjåførene kjørte et kjøretøy stilt til disposisjon av arbeidsgiver (en type minibuss) og den andre brukte sin private personbil for å komme til overtakelsesstedet.

2. Den aktuelle sjåføren startet sitt arbeid i henhold til tjenestelisten med å utføre såkalt persontransport i rute, en type transport som er unntatt

kjøre- og hviletidsregelverket, jf. artikkel 4 nr. 3 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85. Deretter tok sjåføren over et fartsskriverkjøretøy. Ved kontroll viste det seg at heller ikke her var tiden fra sjåføren startet å utføre persontransport i rute frem til han overtok fartsskriverkjøretøyet manuelt påtegnet noen diagramskive.

Det første spørsmålet domstolen skulle svare på, var om artikkel 15 nr. 2 og 3 skulle fortolkes slik at førerens plikt til å registrere blant annet annen arbeidstid, også omfatter tid som sjåføren bruker på å reise for å overta et fartsskriverkjøretøy som befinner seg på et annet sted enn førerens hjemsted eller arbeidsgiverens driftssted (typetilfelle 1). Domstolen var også bedt om å ta stilling til om svaret på dette spørsmålet vil avhenge av om arbeidsgiveren har eller ikke har gitt instruksjoner med hensyn til når og på hvilken måte denne reisen skal foregå.

De tiltalte hevdet at en sjåfør som tar seg fra sitt bosted til det stedet han skal overta et kjøretøy, og fritt velger hvordan nevnte transport skal gjennomføres, selv disponerer over sin tid. Denne tiden skal derfor betraktes som hviletid, jf. artikkel 1 nr. 5. De tiltalte hevdet videre med henvisning til sak C-313/92 (Van Swieten) og C-394/92 (Marc Michielsen), at de perioder som ligger i tid før overtakelse av et fartsskriverkjøretøy, ikke skal registreres på diagramskiven. Sak C-313/92 (Van Swieten) er omtalt i kommentaren til artikkel 8 nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og sak C-394/92 (Marc Michielsen) er omtalt nedenfor under punktet om utskifting av diagramskive.

Domstolen var ikke enig i hva som ble hevdet, og viste blant annet til at sjåfører ved å begi seg til et bestemt sted, oppfyller en forpliktelse overfor sin arbeidsgiver. Da kan det ikke være snakk om tid føreren fritt kan benytte. Det var heller ikke av betydning hvorvidt føreren har mottatt presise anvisninger med hensyn til hvordan transporten skal gjennomføres. Det vises ellers til domstolens drøftelse i sin helhet.

Når det gjaldt påstanden om at periodene ut fra ovennevnte rettspraksis ikke skal registreres, sa domstolen at den i disse sakene uttalte seg på det grunnlag at kjøring med et fartsskriverkjøretøy startet umiddelbart etter

en hvileperiode, og ikke dermed har utelukket at også annet arbeid som foretas etter en hvilperiode, men før overtagelse av kjøretøyet, skal registreres. Det følger som domstolen viste til også av artikkel 15 nr. 2 annet ledd at slike tidsperioder skal påføres diagramskiven manuelt eller på annen måte når føreren ikke kan betjene fartsskriveren. Se for øvrig kommentaren til artikkel 8 nr. 1 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

Domstolen konkluderte så med at artikkel 15 skal fortolkes slik at en sjåførs forpliktelse til å påføre/registrere annen arbeidstid også omfatter "tidsrum, som en fører anvender på den transport, der er nødvendig for at overtage et kjøretøy, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens driftssted, uanset om arbejdsgiveren har givet anvisninger med hensyn hertil, og om føreren har kunnet vælge tidspunktet og transportmåden".

EF-domstolen ble deretter bedt om å svare på om førerens forpliktelse til å registrere annen arbeidstid også omfatter tid føreren benytter til kjøring i forbindelse med en transportytelse som ikke er omfattet av forordningens virkeområde, før han overtar et kjøretøy som faller innenfor virkeområdet (typetilfelle 2).

Det stilles her opp et generelt spørsmål, ved at det vises til "kørsel i forbindelse med en transportytelse, som falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85". Domstolen konkretiserer med andre ord ikke spørsmålet direkte til f.eks. persontransport i rute med en rute lengde under 50 kilometer.

Domstolen argumenterte med at det er ubestridt at en slik periode utgjør en reell aktivitetsperiode for føreren som kan ha innflytelse på kjøringen, og dessuten at han i løpet av en slik periode ikke fritt kan benytte sin tid.

Konklusjonen på spørsmålet ble derfor at et "tidsrum, som føreren benytter til kørsel i forbindelse med en transportytelse, som falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85, før overtagelsen af

et kjøretøy, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde”, skal registreres.

### *Betydning av Skills-saken*

Dersom det gjøres annet arbeid før overtakelse av et fartsskriverkjøretøy og aktivisering av fartsskriveren, starter beregningen av 24-timersperioden fra det tidspunkt man starter utførelsen av annet arbeid. Dette har til nå ikke vært håndhevet fullt ut, da det feilaktig har vært hevdet at det først er i det man aktiviserer fartsskriveren at beregning av 24-timersperioden starter. Videre er det klart at alle aktive arbeidsperioder som foretas før overtakelse av kjøretøyet, skal nedtegnes på skiven, manuelt eller på annen måte.

I og med at også utføring av transportoppdrag unntatt regelverket på nærmere vilkår skal anses som annet arbeid, innebærer dette at Vegdirektoratets tidligere oppfatning om at dette automatisk vil være å anse som hviletid og dermed unntatt forordningens krav til registrering, ikke fullt ut kan være gjeldende lenger.

Hvorvidt unntakskjøring skal anses som annet arbeid eller ikke, vil etter Vegdirektoratets oppfatning måtte bero på en konkret vurdering. Sett i relasjon til den konkrete saken som domstolen hadde til uttalelse, og premissene og konklusjonen sett i sammenheng, må det ses hen til hvorvidt føreren fritt kan benytte sin tid eller ikke, og hvorvidt den forutgående kjøringen vil ha innflytelse på den senere kjøring. Det var også et moment i domspremissene at tid en sjåfør benytter til virksomhet som er til fordel for arbeidsgiveren, ut fra hensynene bak forordningen, ikke skal kunne betraktes som hviletid. Det kan på bakgrunn av dette ikke være slik at all unntakskjøring skal anses som annet arbeid, selv om domstolen som nevnt er svært generell i sin uttalelse.

Ut fra Skills-saken vil utføring av transport som nevnt i artikkel 4 nr. 12, det vil si ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk, sjelden anses som annen arbeidstid. Utføring av transport som nevnt i f.eks. artikkel 4 nr. 5, 6, 7, 8, 10, 11 og 13 før eller etter at det utføres transport

som omfattes av regelverket, vil derimot i de fleste tilfeller måtte betraktes som annen arbeidstid.

### *Utskifting av diagramskive*

Det fremgår av artikkel 15 nr. 2 at diagramskiven ikke skal skiftes ut før den daglige arbeidsperioden er avsluttet. Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 definerer ikke begrepene "dag" og "daglig arbeidsperiode".

I sak C-394/92 (Marc Michielsen), ble EF-domstolen bedt om å definere begrepene arbeidsperiode, dag og avslutning av arbeidsperiode. Når det gjaldt begrepet "arbeidsperiode", uttalte domstolen at det må være begrepet "daglig arbeidsperiode" som er relevant å fortolke, og at det må tas stilling til hvilke av periodene i artikkel 15 nr. 3 som omfattes av begrepet. Domstolen uttalte at "begrepet "daglig arbeidsperiode" [...] omfatter køretider, alle andre arbeidsperioder, rådighetstiden, afbrytelser i arbeidet og de daglige hvileperioder, for så vidt varigheten heraf ikke overstiger en time, såfremt føreren opdeler denne hviletid i to eller tre perioder".

Bortsett fra hviletid som oppfyller kravene i artikkel 1 nr. 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, er altså alle andre perioder i artikkel 15 nr. 3 å betrakte som en del av den daglige arbeidsperioden.

Domstolen uttalte videre med utgangspunkt i sak C-313/92 (Van Swieten) at den daglige arbeidsperioden begynner "på det tidspunkt, hvor føreren etter en ugentlig eller daglig hvileperiode betjener farts-skriveren, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved avslutningen af en hvileperiode på mindst otte timer" og slutter "ved begynnelsen af en daglig hvilperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begynnelsen af en hvileperiode på mindst otte sammenhengende timer". Se ovenfor om forholdet dersom det utføres annet arbeid etter døgnhvil, men før aktivering av fartsskriveren, jf. Skills-saken.

Begrepet "dag" skal forstås som tilsvarende "begrepet "tidsrum af 24 timer", der omfatter ethvert tidsrum af denne varighed, der begynner på

det tidspunkt, hvor føreren betjener fartsskriveren efter afslutningen af en ugentlig eller daglig hvileperiode”.

Diagramskiven kan altså tas ut når den daglige arbeidsperioden som definert ovenfor, er ferdig. Diagramskiven skal også tas ut dersom sjåføren skifter bil, da skiven følger føreren og ikke bilen. Skiven må ikke sitte i fartsskriveren lenger enn høyst 24 timer.

Det har vært diskutert hvorvidt en sjåfør som tar sin døgnhvil i det kjøretøyet han har kjørt tidligere på dagen, plikter å la skiven stå i slik at også døgnhvilen blir registrert automatisk. Det foreligger så vidt Vegdirektoratet vet ingen rettsavgjørelse om dette i Norge. Et synspunkt er at artikkel 15 nr. 2 annet ledd må leses slik at det kun er i de tilfeller en fører har forlatt kjøretøyet, han har lov til å gjøre manuelle påtegninger i ettertid. På den annen side fremgår det som nevnt av artikkel 15 nr. 2 første ledd at diagramskiven kan skiftes ut etter at den daglige arbeidsperioden er avsluttet, og at den daglige arbeidsperioden ikke omfatter daglige hvileperioder. Regelverket gir med andre ord ingen klar løsning på denne problemstillingen. Vegdirektoratet er av den oppfatning at den mildeste fortolkningen bør legges til grunn, og at det derfor vanskelig kan pålegges en sjåfør at skiven må stå i for registrering av døgnhvil, selv om døgnhvilen tas i kjøretøyet. Dette er samme fortolkning som praktiseres i f.eks. Tyskland. Sjåfører oppfordres likevel til ut fra kontrollhensyn å la skiven stå i fartsskriveren for registrering av døgnhvilen.

Når det er to eller flere sjåførere på bilen, er det viktig at sjåførene skifter skiver slik at relevante opplysninger blir registrert på rette sjåfør. Opplysninger som nevnt i vedlegg I avsnitt II nr. 1 til 3 er opplysninger om strekning kjøretøyet har tilbakelagt, kjøretøyets hastighet og kjøretid.

### *Manuell eller annen type påføring på skiven*

Når føreren ikke kan betjene fartsskriveren, skal tidsperiodene annen arbeidstid, tid føreren står til rådighet og avbrudd i arbeidet og daglige hvileperioder, påføres manuelt, automatisk eller på annen måte.



Sjåførene må ikke skrive opplysninger på skiven slik at det er umulig å lese andre opplysninger, jf. også artikkel 15 nr. 2 annet ledd om at tidsperiodene angitt i nr. 3 annet strekpunkt bokstavene b, c og d skal påføres leselig og uten at arket tilsmusses.

### Nr. 3

Føreren skal betjene fartsskriverens innstillinger slik at de aktuelle følgende tidsperiodene blir registrert separat og tydelig under følgende symboler:

- a) kjøretid. Om definisjonen av kjøretid, se kommentaren til artikkel 6 nr. 1. Se også omtalen til artikkel 1 nr. 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.
- b) annen arbeidstid, se omtalen til artikkel 1 nr. 5 i rådsforordning EØF) nr. 3820/85.
- c) tid føreren står til rådighet, det vil si
  - ventetid,
  - tid tilbrakt ved siden av føreren mens kjøretøyet er i fart,
  - tid tilbrakt på en køyeseng mens kjøretøyet er i fart, jf. artikkel 8 nr. 7 om at hvile som tas i et kjøretøy i bevegelse ikke godtas som hviletid etter forordningen.
- d) avbrudd i arbeidet og daglige hvileperioder. Se omtalen til artikkel 1 nr. 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85.

### Nr. 4

En medlemsstat kan tillate at tidsgrupper nevnt i nr. 3 annet strekpunkt bokstavene b og c, det vil si annen arbeidstid og tid føreren står til rådighet, blir registrert under tegnet  på diagramskiver som brukes på statens territorium. Dette er ikke gjort for Norges del.

Nr. 5

Føreren skal gi følgende opplysninger på diagramskiven (se figuren under):

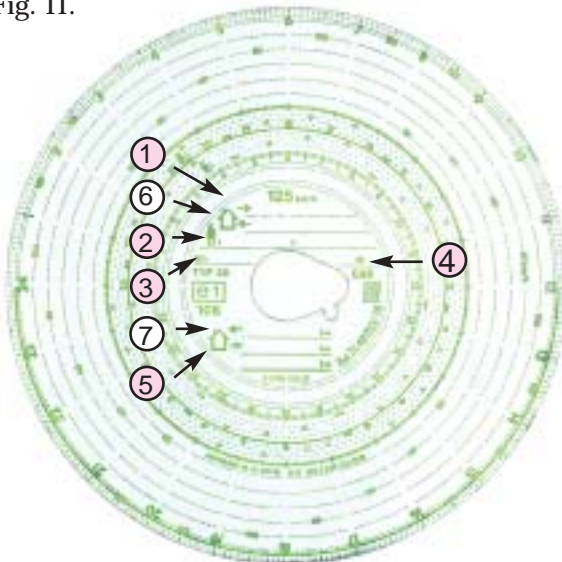
A) Når arket tas i bruk ved arbeidstidens start eller før kjøringen begynner:

- ① Sted der kjøringen begynner
- ② Etternavn og fornavn
- ③ Kjøretøyets registreringsnummer
- ④ Dagens dato
- ⑤ Kilometerstand ved start

B) Når arket tas ut av bruk etter kjøring eller etter arbeidstidens slutt:

- ⑥ Sted der kjøringen avsluttes
- ⑦ Kilometerstand ved avsluttet kjøring

Fig. 11.



Det gjøres oppmerksom på at det er en oversettelsesfeil i nr. 5 bokstav d annet strekpunkt, da det fremgår av den norske teksten at det skal påføres kilometerstand ved slutten av den første turen som registreres på arket. Av den engelske utgaven fremgår det at det er kilometerstand ved "the end of the last journey", som skal registreres.

#### *Nr. 7*

Det fremgår av denne bestemmelsen at føreren på anmodning fra kontrollerende myndighet skal kunne forevise nærmere bestemte diagramskiver. Dette betyr at føreren må ha disse skivene med seg i bilen, og kunne vise dem til kontrollerende myndighet på stedet. Det er med andre ord ikke tilstrekkelig å kunne vise skivene på et senere tidspunkt. Dette synspunktet er stadfestet i norsk underrettspraksis.

#### *Hvor mange skiver må en sjåfør ha med seg i bilen?*

I den norske utgaven av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 heter det at føreren på anmodning fra kontrollerende myndighet skal kunne forevise diagramskive for inneværende uke og i alle fall for den siste dag han kjørte i foregående uke. Den engelske teksten er som følger: "Whenever requested by an authorized inspecting officer to do so, the driver must be able to produce record sheets for the current week, and in any case for the last day of the previous week on which he drove." Som det fremgår er det ikke overensstemmelse mellom de to forordningstekstene her. Den norske teksten kan fortolkes slik at det er tilstrekkelig å ha med skiver for inneværende uke, dersom det ikke er kjørt uken før inneværende uke.

Også andre land har hatt problemer med den språklige forståelsen av denne bestemmelsen. I sak C-158/90 (Mario Nijs), måtte EF-domstolen blant annet ta stilling til hvordan uttrykket "den siste dagen han kjørte i foregående uke" skulle fortolkes. En av grunnene til at det hersket tvil om forståelsen, var at den franske og nederlandske utgaven av forordningen kunne oppfattes forskjellig.

I denne saken hadde en sjåfør hatt ferie i en uke, før han på mandag gjenopptok sitt arbeid. En kjøre- og hviletidskontroll fant sted førstkommande torsdag, og sjåføren hadde da ikke med seg diagramskiver for tidligere kjøreperioder.

Skulle uttrykket "den siste dagen han kjørte i foregående uke", forstås slik at det siktes til uken umiddelbart før kontrollen fant sted eller en hvilken som helst tidligere uke forut for kontrolluken, i hvilken føreren har ført et kjøretøy omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene? Og skulle herunder begrepet "den siste dagen" forstås som den siste kalenderdagen, den siste hverdagen eller den siste kjøredagen?

EF-domstolen startet med å vise til fast praksis for at fellesskapsrettslige bestemmelser skal tolkes på grunnlag av reelle hensyn og deres formål, dersom det eksisterer forskjeller mellom de ulike språklige versjonene. Det følger av formålet med bestemmelsene at en effektiv kontroll forutsetter at sjåføren må fremlegge skive for den siste dagen i den siste uken før kontrollen han vitterlig kjørte. Har føreren derimot ikke kjørt i uken som umiddelbart ligger forut for den uken hvor det foretas kontroll, er det ikke noe krav etter forordningen å ha med skiver for *denne* uken.

Domstolen konkluderte dermed med at "ved uttrykket "den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt", i artikel 15, stk. 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 [...] skal der forstås den sidste køredag i den seneste uge forud for den igangværende uge, i hvilken føreren har ført et køretøj, der er omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport".

Det vises også til den norske oversettelsen av AETR-bestemmelsene som lyder: "Mannskapet skal til enhver tid kunne fremlegge for kontroll sine diagramskiver for samme uke samt for siste dag i den siste foregående uke hvor det er kjørt", se artikkel 10 nr. 1 bokstav d. Den engelske versjonen av AETR-bestemmelsene er lik den engelske versjonen av artikkel 15 nr. 7 hva angår foregående uke-problematikken.

Praktiske eksempler i forhold til hvilke skiver, samt hvilket utdrag av tjenestelisten, jf. artikkel 14 nr. 5 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85, som må være i kjøretøyet:

- En sjåfør kjører i uke 10 mandag, tirsdag, onsdag og torsdag et farts-skriverkjøretøy. Fredag kjøres det transport som er unntatt bestemmelsene. I uke 11 hvor føreren blir stoppet i kontroll på onsdag, skal det være med skiver for mandag, tirsdag og onsdag i inneværende uke, samt torsdag i siste uke.

- En sjåfør har hatt ferie i to uker (uke 9 og 10), og blir stoppet i kontroll onsdag i uke 11. Det skal da medbringes skiver for siste dag det ble kjørt i uke 8, f.eks. fredag, samt skiver for de dagene det er kjørt i uke 11.

Som vi ser av eksemplene, kan det av ulike årsaker forekomme "huller" i et ellers fastsatt kjøremønster. Det kan som nevnt ikke ut fra regelverket kreves at føreren skal medbringe dokumentasjon på at det ikke er kjørt i disse periodene. Har føreren hatt ferie, vært syk eller av andre grunner ikke har kjørt på flere dager, er det likevel å anbefale, slik man også gjør det i Danmark og Sverige, at føreren får med seg en erklæring fra arbeidsgiveren som opplyser om aktuelt fravær.



# Del 5 - Sanksjonering ved overtredelse av regelverket. Straffenivå

## 1. Sanksjonering ved overtredelse av kjøre- og hviletidsregelverket

### *Håndhevingsinstruks*

Det er høsten 2000 utarbeidet en felles intern håndhevingsinstruks for kontroll på veg som gjelder for Statens vegvesen og politiet (Instruks 04.12). Av denne instruksjonen fremgår det i hvilke tilfeller det skal reageres på brudd og hvordan det skal reageres.

### *Instruks ved foretaks kontroll*

Statens vegvesen har utarbeidet en intern instruks til bruk ved foretaks kontroll.

### *Reaksjon i forhold til overtredelse begått i utlandet eller av utenlandske bilførere*

Det er selvsagt at norske kontrollmyndigheter kan reagere overfor overtredelse av kjøre- og hviletidsregelverket begått av nordmenn i Norge.

Ut fra en vurdering av straffelovgivningens (herunder vegtrafikklovens) virkeområde, har Vegdirektoratet uttalt at det også kan reageres i forhold til overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene i følgende tilfeller:

- Det kan reageres overfor bilfører som er norsk statsborger, eller som er hjemmehørende i Norge, for overtredelse som er skjedd i utlandet.
- Det kan reageres overfor utenlandsk bilfører for overtredelse som er skjedd på norsk territorium.
- Det kan reageres overfor utenlandsk bilfører for overtredelse som fortsetter på norsk territorium. Det vil si at overtredelsen fremkommer når kjøringen i utlandet og i Norge ses under ett. Aktuelt her vil typisk være

brudd på total kjøretid i løpet av 14 dager (artikkel 6 nr. 2) eller brudd på ukehvilbestemmelsene, herunder manglende kompensasjon for redusert ukehvil (artikkel 6, jf. artikkel 8 nr. 3).

Det kan *ikke* reageres overfor utenlandsk bilfører for overtredelse som er skjedd i utlandet når kjøringen på norsk territorium ikke har vært i strid med bestemmelsene, og heller ikke inngår i kjøring som har vært i strid med bestemmelsene.

### *Reaksjoner ved kontroll på veg*

Nedenfor følger en kort oppsummering over ulike reaksjonsmidler kontrollpersonell ved vegkontoret (i praksis trafikkstasjonen) og/eller politiet kan benytte ved kjøre- og hviletidskontroll av kjøretøy på veg:

### *Tilbakeholdsrett i motorvogn*

Med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 b, kan motorvogn holdes tilbake av politiet til bøter og saksomkostninger er betalt eller det er stilt sikkerhet for betaling, i de tilfeller motorvognfører bosatt i utlandet blir ilagt straff for overtredelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Kontrollpersonell ved vegkontoret har ikke denne myndigheten.

Denne bestemmelsen skal ikke benyttes overfor førere bosatt i Danmark, Finland, Island og Sverige.

### *Utferdigelse av mangellapp/kontrollseddel*

Dersom fartsskriveren ikke fungerer, utstedes det som regel kontrollseddel som pålegger reparasjon innen en viss tid. Sammenholdt med artikkel 16 i rådsforordning (EØF) nr. 3821/85, bør det ikke gis lenger frist enn en uke før kjøretøyet må fremstilles med korrekt fungerende farts-skriver. Når fartsskriveren er i ustand eller fungerer galt, skal føreren nedtegne på diagramskiven(e) alle opplysninger som kreves i henhold til kjøre- og hviletidsregelverket.



### *Pålegg om hviletid/pause*

Dersom en sjåfør i tråd med kontrollmyndighetens anmodning ikke gjennomfører manglende pause/døgnhvil, kan politiet gripe inn for å forebygge videre straffbar handling. Kontrollpersonell ved vegkontoret kan kontakte politiet for å forebygge videre straffbar handling eller informere om konsekvensene dersom pause eller hviletid ikke gjennomføres umiddelbart.

### *Inndragning/beslag av førerkort*

Det er bare politiet som kan beslaglegge førerkort, jf. vegtrafikkloven § 33. Ved behov må derfor kontrollpersonell ved vegkontoret anmelde forholdet, eventuelt ta kontakt med politiet, for å få foretatt beslagleggelse.

Vegtrafikkloven § 33 gjelder i prinsippet bare norske førerkort. For innehaver av utenlandsk førerkort gjelder reglene om forvaring av førerkort, jf. vegtrafikkloven § 30, jf. førerkortforskriften § 39 (kjøreforbud).

## **2. Straffeutmåling m.m. i kjøre- og hviletidssaker**

Det er ikke mange saker hvor ilagt forelegg har vært prøvd for retten. I en sak for Høyesterett, jf. Rettstidende 2000 s.1451, ble det vist til at ved utmålingen av boten måtte det legges vekt på hensynet til trafikksikkerheten, da uhell med vogntog kan volde stor skade. Videre ble det vist til hensynet til førernes arbeidsmiljø, samt at konkurransehensyn tilsier at reglene blir forvaltet slik at andre transportører som tar hensyn til trafikksikkerhet og arbeidsmiljø, ikke kommer i noen dårligere konkurranse situasjon enn de som neglisjerer reglene.

Om ytterligere momenter av betydning ved straffeutmålingen, se også avgjørelsene i Rettstidende 1988 s. 1369, 1993 s. 41 og dom avsagt av Gulating lagmannsrett 9. august 2000.

Det er blitt hevdet at det må ses hen til utmålingspraksis i andre land, da særlig de nordiske. Høyesterett la i Rettstidende 2000 s. 1451 imidlertid ikke vekt på dette, og viste til at artikkel 17 i rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 lar det være opp til hver medlemsstat å fastsette reaksjoner mot brudd på regelverket.



## Del 6 - Domsregister

Nedenfor følger en liste over saker som har vært oppe for EF-domstolen på kjøre- og hviletidsområdet:

Saksnummer	Hjemmelshenvisning	Stikkord
Sak 297/99	Rfor. 3820/85 artikkel 15 nr. 1 og 2, jf. artikkel 1 nr. 5	Registrering av ulike tidsperioder
Sak 193/99	Rfor. 3820/85 artikkel 8 nr. 5	Overføring av ukehvil
Sak 47/97	Rfor. 3820/85 artikkel 4 nr. 3	Rutekjøring med buss
Sak 387/96	Rfor. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstav b og artikkel 14 nr. 5	Unntak for kjøretøyer som brukes av offentlige myndigheter og bruk av tjenestelister
Sak 29/95	Rfor. 3820/85 artikkel 17 og Rfor. 3821/85 artikkel 19	Om nasjonale straffetiltak. Diskriminering.
Sak 39/95	Rfor. 3820/85 artikkel 4 nr. 6	Renovasjon
Sak 335/94	Rfor. 3820/85 artikkel 4 nr. 6	Renovasjon
Sak 235/94	Rfor. 3820/85 artikkel 12	Fravikelse av forordningen
Sak 336/93	Rdir. 88/599 artikkel 7	Manglende gjennomføring av kontrolldirektivet
Sak 289/93	Rdir. 88/599 artikkel 7	Manglende gjennomføring av kontrolldirektivet
Sak 394/92	Rfor. 3821/85 artikkel 15 nr. 2	Daglig arbeidstid
Sak 313/92	Rfor. 3820/85 artikkel 2 nr. 1 og artikkel 8 nr. 1	Virkeområde og 24-timersperiode
Sak 116/92	Rfor. 3820/85 artikkel 7 nr. 1 og 2	Fordeling av pauser på kjøretiden
Sak 116/91	Rfor. 3820/85 artikkel 4 nr. 6	Kjøretøyer som benyttes til gassforsyning
Sak 158/90	Rfor. 3821/85 artikkel 15 nr. 7	Forevisning av antall skiver
Sak 8/90	Rfor. 3820/85 artikkel 18	Henvisning til opphevet forordning
Sak 7/90	Rfor. 3820/85 artikkel 15 og artikkel 17 nr. 1	Transportforetak og straffetiltak
Sak 326/88	Rfor. 543/69 artikkel 7 nr. 2, 11 og 18	Forholdet mellom forordningen og nasjonale regler
Sak 79/86	Rfor. 3820/85 artikkel 4 nr. 10	Spesialkjøretøy for hjelp ved bilhavari
Sak 91/84 og 92/84	Rfor. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 bokstav e	Lokalt marked
Sak 133/83	Rfor. 3820/85 artikkel 13 nr. 1 f	Kjøretøyer spesielt innrettet for denne bruk ogørsalg



# Vedlegg 1 - Rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og 3821/85 på engelsk

COUNCIL REGULATION (EEC) No 3820/85

of 20 December 1985

on the harmonization of certain social legislation relating to road transport

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 75 thereof;

Having regard to the Council Decision of 13 May 1965 on the harmonization of certain provisions affecting competition in transport by rail, road and inland waterway (1), and in particular Section III thereof,

Having regard to the proposal from the Commission (2),

Having regard to the opinion of the European Parliament (3),

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee (4), Whereas in the field of road transport, Community social legislation is set out in Regulation (EEC) No 543/69 (5) as last amended by Regulation (EEC) No 2829/77 (6); whereas that legislation aims at the harmonization of conditions of competition between methods of inland transport, especially with regard to the road sector and the improvement of working conditions and road safety; whereas progress made in these fields must be safeguarded and extended; whereas, however, it is necessary to make the provisions of the said Regulation more flexible without undermining their objectives;

Whereas, taking into account the amendments set out hereinafter, in order to clarify matters, all the relevant provisions should be brought together in a single text, and in consequence thereof, Regulation (EEC) No 543/69 should be repealed; whereas, however, the exemptions set out in Article 4 for certain vehicles and the provisions of Article 15 for certain passenger transport operations should be maintained in force for a certain time; Whereas the provisions of this Regulation dealing with working conditions cannot be allowed to prejudice the right of the two sides of industry to lay down, by collective bargaining or otherwise, provisions more favourable to workers; whereas, in order not only to promote social progress but also to improve road safety, each Member State must retain the right to adopt certain appropriate measures;

Whereas in view of the fall in the number of drivers' mates and conductors it is no longer necessary to regulate the rest periods of crew members other than the driver; Whereas the

replacement of the flexible week by a fixed week would make it easier for drivers to organize their work and improve checking;

Whereas a system should be defined to apply to international road transport operations to or from a third country or between two countries in transit through the territory of a Member State; whereas the provisions of the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR) of 1 July 1970 should apply to those transport operations; whereas in the case of vehicles registered in a State which is not a Contracting Party to AETR, those provisions will only apply to that part of the journey effected within the Community;

Whereas, since the subject matter of the AETR Agreement falls within the scope of this Regulation, the power to negotiate and conclude the Agreement lies with the Community; whereas, however, the particular circumstances in which the AETR negotiations took place warrant, by way of exception, a procedure whereby the Member States of the Community individually deposit the instruments of ratification or accession in a concerted action but nonetheless act in the interest and on behalf of the Community; Whereas, in order to ensure the supremacy of Community law in intra-Community transport, Member States should enter a reservation when depositing their instruments of ratification or accession whereby international transport operations between Member States are not to be regarded as international transport operations within the meaning of the Agreement;

Whereas the possibilities provided for in the Agreement itself for bilateral agreements between Contracting Parties derogating from the said Agreement as regards frontier zone and transit transport operations are a matter which in principle fall within the competence of the Community;

Whereas, if an amendment to the internal Community rules in the field in question necessitates a corresponding amendment to the Agreement, the Member States will act jointly to obtain such an amendment to the Agreement in accordance with the procedure laid down therein;

Whereas certain transport operations may be exempted from the application of this Regulation; Whereas it is desirable to amplify and clarify certain definitions and to bring up to date certain provisions, in particular concerning the exceptions for certain categories of vehicles;

Whereas it is desirable to lay down provisions concerning the minimum ages for drivers engaged in the carriage of goods or of passengers - bearing in mind here certain vocational training requirements - and concerning also the minimum age for drivers' mates and conductors; whereas for the purposes of vocational training, Member States must be able to reduce the approved minimum age for drivers mates to 16 years;

Whereas, with regard to driving periods, it is desirable to set limits on continuous driving time and on daily driving time, but without prejudice to any national rules whereby drivers are prohibited from driving for longer than they can with complete safety;

Whereas a longer driving day, together with a shorter driving time over a two-week period is likely to facilitate the management of transport undertakings and to contribute to social progress;

Whereas the provisions on breaks in driving should be adjusted because of the longer daily driving time;

Whereas, with regard to rest periods, it is desirable to lay down the minimum duration of and other conditions governing the daily and weekly rest periods of crew members;

Whereas trips would be made easier if the driver were able to split up his daily rest period, in particular to avoid his having to take a meal and lodging in the same place;

Whereas it is beneficial to social progress and to road safety to lengthen weekly rest periods, while enabling these periods to be shortened, provided that the driver can compensate for parts of his rest period which have not been taken in a place of his choosing within a given time;

Whereas many road transport operations within the Community involve transport by ferryboat or by rail for part of the journey; whereas provisions regarding daily rest periods and breaks which are appropriate to such operations should therefore be provided for in the rules;

Whereas, in the interests of road safety, the payment of bonuses for distance travelled and/or tonnage carried which might endanger road safety must be prohibited;

Whereas it is desirable to provide that exceptions may be made from this Regulation for certain national transport operations with special characteristics; whereas in the event of exceptions Member States should ensure that the standard of social protection and road safety is not jeopardized;

Whereas it is justified, given the specific nature of passenger transport, to redefine the category of vehicles that the Member States may exempt from application of the Regulation in the field of national transport;

Whereas the Member States should be entitled, with the Commission's authorization, to grant exceptions from the provisions of the Regulation in exceptional circumstances; whereas in urgent cases, it should be possible to grant these exceptions for a limited time without prior authorization from the Commission;

Whereas in the case of drivers of vehicles used for regular passenger services, a copy of the timetable and an extract from the undertaking's duty roster may replace the recording equipment; whereas it would be useful for the application of this Regulation and the

prevention of abuse, to have delivered to drivers who so request extracts from their duty rosters;

Whereas it is desirable, in the interest of effective control, that regular international passenger services, with the exception of certain border services should no longer be exempt from the obligation to install and use recording equipment;

Whereas it is desirable to emphasize the importance of and the need for compliance with this Regulation by employers and drivers;

Whereas the Commission should monitor the way the situation with Member States develops and submit to the Council and to the European Parliament a report on the application of the rules every two years;

Whereas, in order that this Regulation may be applied and that compliance therewith may be checked, it is appropriate for Member States to give each other assistance,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

## SECTION I

### DEFINITIONS

#### *Article 1*

In this Regulation:

1. 'carriage by road' means any journey made on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;
2. 'vehicles' means motor vehicles, tractors, trailers and semi-trailers, defined as follows:
  - (a) 'motor vehicle': any mechanically self-propelled vehicle circulating on the road, other than a vehicle running on rails, and normally used for carrying passengers or goods;
  - (b) 'tractor': any mechanically self-propelled vehicle circulating on the road, other than a vehicle running on rails, and specially designed to pull, push or move trailers, semi-trailers, implements or machines;
  - (c) 'trailer': any vehicle designed to be coupled to a motor vehicle or a tractor;
  - (d) 'semi-trailer': a trailer without a front axle coupled in such a way that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the tractor or motor vehicle;
3. 'driver' means any person who drives the vehicle even for a short period, or who is carried in the vehicle in order to be available for driving if necessary;
4. 'week' means the period between 00.00 hours on Monday and 24.00 hours on Sunday;
5. 'rest' means any uninterrupted period of at least one hour during which the driver may



freely dispose of his time;

6. 'permissible maximum weight' means the maximum authorized operating weight of the vehicle fully laden;

7. 'regular passenger services' means national and inter-national services as defined in Article 1 of Council Regulation No 117/66/EEC of 28 July 1966 on the introduction of common rules for the international carriage of passengers by coach and bus (1).

## SECTION II

### SCOPE

#### *Article 2*

1. This Regulation applies to carriage by road, as defined in Article 1 (1), within the Community.

2. The European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR) shall apply instead of the present rules to international road transport operations:

- to and/or from third countries which are Contracting Parties to the Agreement, or in transit through such countries, for the whole of the journey where such operations are carried out by vehicles registered in a Member State or in one of the said third countries; - to and/or from a third country which is not a Contracting Party to the Agreement in the case of any journey made within the Community where such operations are carried out by vehicles registered in one of those countries.

#### *Article 3*

The Community shall enter into any negotiations with third countries which may prove necessary for the purpose of implementing this Regulation.

#### *Article 4*

This Regulation shall not apply to carriage by:

1. vehicles used for the carriage of goods where the maximum permissible weight of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3,5 tonnes;

2. vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment, are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;

3. vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;
4. vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 30 kilometres per hour;
5. vehicles used by or under the control of the armed services, civil defence, fire services, and forces responsible for maintaining public order;
6. vehicles used in connection with the sewerage, flood protection, water, gas and electricity services, highway maintenance and control, refuse collection and disposal, telegraph and telephone services, carriage of postal articles, radio and television broadcasting and the detection of radio or television transmitters or receivers;
7. vehicles used in emergencies or rescue operations;
8. specialized vehicles used for medical purposes;
9. vehicles transporting circus and fun-fair equipment;
10. specialized breakdown vehicles;
11. vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
12. vehicles used for non-commercial carriage of goods for personal use;
13. vehicles used for milk collection from farms and the return to farms of milk containers or milk products intended for animal feed.

## SECTION III

### CREW

#### *Article 5*

1. The minimum ages for drivers engaged in the carriage of goods shall be as follows: (a) for vehicles, including, where appropriate, trailers or semi-trailers, having a permissible maximum weight of not more than 7,5 tonnes, 18 years;  
(b) for other vehicles:
  - 21 years, or
  - 18 years provided that the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by one of the Member States confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road, in conformity with Community rules on the minimum level of training for road transport drivers.
2. Any driver engaged in the carriage of passengers shall have reached the age of 21 years.

Any driver engaged in the carriage of passengers on journeys beyond a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based must also fulfil one of the following conditions:

(a) he must have worked for at least one year in the carriage of goods as a driver of vehicles with a permissible maximum weight exceeding 3,5 tonnes;

(b) he must have worked for at least one year as a driver of vehicles used to provide passenger services on journeys within a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based, or other types of passenger services not subject to this Regulation, provided the competent authority considers that he has by so doing acquired the necessary experience;

(c) he must hold a certificate of professional competence recognized by one of the Member States confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of passengers by road, in conformity with Community rules on the minimum level of training for road transport drivers.

3. The minimum age for drivers' mates and conductors shall be 18 years.

4. A driver engaged in the carriage of passengers shall not be subject to the conditions laid down in paragraph 2, second subparagraph, (a), (b) and (c) if he has carried on that occupation for at least one year prior to 1 October 1970.

5. In the case of internal transport operations carried out within a 50 kilometre radius of the place where the vehicle is based, including local administrative areas the centres of which are situated within that radius, Member States may reduce the minimum age for drivers' mates to 16 years, on condition that this is for purposes of vocational training and subject to the limits imposed by their national law on employment matters.

## SECTION IV

### DRIVING PERIODS

#### *Article 6*

1. The driving period between any two daily rest periods or between a daily rest period and a weekly rest period, hereinafter called 'daily driving period', shall not exceed nine hours. It may be extended twice in any one week to 10 hours.

A driver must, after no more than six daily driving periods, take a weekly rest period as defined in Article 8 (3). The weekly rest period may be postponed until the end of the sixth day if the total driving time over the six days does not exceed the maximum correspon-

ding to six daily driving periods. In the case of the international carriage of passengers, other than on regular services, the terms 'six' and 'sixth' in the second and third subparagraphs shall be replaced by 'twelve' and 'twelfth' respectively. Member States may extend the application of the previous subparagraph to national passenger services within their territory, other than regular services.

2. The total period of driving in any one fortnight shall not exceed 90 hours.

## SECTION V

### BREAKS AND REST PERIODS

#### *Article 7*

1. After four-and-a-half hours' driving, the driver shall observe a break of at least 45 minutes, unless he begins a rest period.

2. This break may be replaced by breaks of at least 15 minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.

3. By way of exception from paragraph 1, in the case of national carriage of passengers on regular services Member States may fix the minimum break at not less than 30 minutes after a driving period not exceeding four hours. Such exceptions may be granted only in cases where breaks in driving of over 30 minutes could hamper the flow of urban traffic and where it is not possible for drivers to take a 15-minute break within four-and-a-half hours of driving prior to a 30-minute break.

4. During these breaks, the driver may not carry out any other work. For the purposes of this Article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferry, or a train shall not be regarded as 'other work'.

5. The breaks observed under this Article may not be regarded as daily rest periods.

#### *Article 8*

1. In each period of 24 hours, the driver shall have a daily rest period of at least 11 consecutive hours, which may be reduced to a minimum of nine consecutive hours not more than three times in any one week, on condition that an equivalent period of rest be granted as compensation before the end of the following week. On days when the rest is not reduced in accordance with the first subparagraph, it may be taken in two or three separate periods during the 24-hour period, one of which must be of at least eight con-

- secutive hours. In this case the minimum length of the rest shall be increased to 12 hours.
2. During each period of 30 hours when a vehicle is manned by at least two drivers, each driver shall have a rest period of not less than eight consecutive hours.
  3. In the course of each week, one of the rest periods referred to in paragraphs 1 and 2 shall be extended, by way of weekly rest, to a total of 45 consecutive hours. This rest period may be reduced to a minimum of 36 consecutive hours if taken at the place where the vehicle is normally based or where the driver is based, or to a minimum of 24 consecutive hours if taken elsewhere. Each reduction shall be compensated by an equivalent rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.
  4. A weekly rest period which begins in one week and continues into the following week may be attached to either of these weeks.
  5. In the case of the carriage of passengers to which Article 6 (1), fourth or fifth subparagraph, applies, the weekly rest period may be postponed until the week following that in respect of which the rest is due and added on to that second week's weekly rest.
  6. Any rest taken as compensation for the reduction of the daily and/or weekly rest periods must be attached to another rest of at least eight hours and shall be granted, at the request of the person concerned, at the vehicle's parking place or driver's base.
  7. The daily rest period may be taken in a vehicle, as long as it is fitted with a bunk and is stationary.

#### *Article 9*

Notwithstanding Article 8 (1) where a driver engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

- that part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train,
- the period between the two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations,
- during both portions of the rest period the driver must be able to have access to a bunk or couchette. The daily rest period, interrupted in this way, shall be increased by two hours.

## SECTION VI

### PROHIBITION OF CERTAIN TYPES OF PAYMENT

#### *Article 10*

Payments to wage-earning drivers, even in the form of bonuses or wage supplements, related to distances travelled and/or the amount of goods carried shall be prohibited, unless these payments are of such a kind as not to endanger road safety.

## SECTION VII

### EXCEPTIONS

#### *Article 11*

Each Member may apply higher minima or lower maxima than those laid down in Articles 5 to 8 inclusive. Nevertheless, the provisions of this Regulation shall remain applicable to drivers engaged in international transport operations on vehicles registered in another Member State.

#### *Article 12*

Provided that road safety is not thereby jeopardized and to enable him to reach a suitable stopping place, the driver may depart from the provisions of this Regulation to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load. The driver shall indicate the nature of and reason for his departure from those provisions on the record sheet of the recording equipment or in his duty roster.

#### *Article 13*

1. Each Member State may grant exceptions on its own territories or, with the agreement of the States concerned, on the territory of another Member State from any provision of this Regulation applicable to carriage by means of a vehicle belonging to one or more of the following categories:

- (a) vehicles used for carrying passengers, which by virtue of their construction and equipment are suitable for carrying not more than 17 persons, including the driver, and are intended for that purpose;
- (b) vehicles used by public authorities to provide public services which are not in com-

petition with professional road hauliers;

(c) vehicles used by agricultural, horticultural, forestry or fishery undertakings for carrying goods within a 50 kilometre radius of the place where the vehicle is normally based, including local administrative areas the centres of which are situated within that radius;

(d) vehicles used for carrying animal waste or carcasses which are not intended for human consumption;

(e) vehicles used for carrying live animals from farms to the local markets and vice versa or from markets to the local slaughterhouses;

(f) vehicles used as shops at local markets or for door-to-door selling, or used for mobile banking, exchange or saving transactions, for worship, for the lending of books, records or cassettes, for cultural events or exhibitions, and specially fitted for such uses;

(g) vehicles carrying material or equipment for the driver's use in the course of his work within a 50 kilometre radius of the place where the vehicle is normally based, provided that driving the vehicle does not constitute the driver's main activity and that the exception does not seriously prejudice the objectives of the Regulation. The Member States may make such exceptions subject to individual authorization;

(h) vehicles operating exclusively on islands not exceeding 2 300 square kilometres in area which are not linked to the rest of the national territory by a bridge, ford or tunnel open for use by motor vehicles;

(i) vehicles used for the carriage of goods and propelled by means of gas produced on the vehicle or of electricity or equipped with a governor in so far as such vehicles are regarded, under the legislation of the Member State of registration, as equivalent to vehicles propelled by a petrol or diesel engine, the maximum permissible weight of which, including the weight of trailers or semi-trailers, does not exceed 3,5 tonnes;

(j) vehicles used for driving instruction with a view to obtaining a driving licence;

(k) tractors used exclusively for agricultural and forestry work. Member States shall inform the Commission of the exceptions granted under this paragraph.

2. Member States may, after authorization by the Commission, grant exceptions from the application of the provisions of this Regulation to transport operations carried out in exceptional circumstances, if such exceptions do not seriously jeopardize the objectives of the Regulation.

In urgent cases they may grant a temporary exception for a period not exceeding 30 days, which shall be notified immediately to the Commission.

The Commission shall notify the other Member States of any exception granted pursuant to this Regulation.

## SECTION VIII

### CONTROL PROCEDURES AND PENALTIES

#### *Article 14*

1. In the case of

- regular national passenger services, and  
- regular international passenger services whose route terminals are located within a distance of 50 kilometres as the crow flies from a frontier between two Member States and whose route length does not exceed 100 kilometres, which are subject to this Regulation, a service timetable and a duty roster shall be drawn up by the undertaking. 2. The duty roster shall show, in respect of each driver, the name, place where based and the schedule laid down in advance for various periods of driving, other work and availability.

3. The duty roster shall include all the particulars specified in paragraph 2 for a minimum period covering both the current week and the weeks immediately preceding and following that week.

4. The duty roster shall be signed by the head of the undertaking or by a person authorized to represent him.

5. Each driver assigned to a service referred to in paragraph 1 shall carry an extract from the duty roster and a copy of the service timetable.

6. The duty roster shall be kept by the undertaking for one year after expiry of the period covered. The undertaking shall give an extract from the roster to the drivers concerned who request it.

7. This Article shall not apply to the drivers of vehicles fitted with recording equipment used in accordance with the provisions of Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (1).

#### *Article 15*

1. The transport undertaking shall organize drivers' work in such a way that drivers are able to comply with the relevant provisions of this Regulation and of Regulation (EEC) No 3821/85.

2. The undertaking shall make periodic checks to ensure that the provisions of these two Regulations have been complied with. If breaches are found to have occurred, the undertaking shall take appropriate steps to prevent their repetition.



### *Article 16*

1. The Commission shall produce a report every two years on the implementation of this Regulation by Member States and developments in the fields in question. The Commission shall forward the report to the Council and the European Parliament within 13 months of expiry of the two-year period covered by the report.

2. To enable the Commission to draw up the report referred to in paragraph 1, Member States shall communicate the necessary information to the Commission every two years, using a standard form. This information must reach the Commission not later than 30 September following the date on which the two-year period covered by the report expires.

3. The Commission shall draw up the standard form after consulting the Member States.

### *Article 17*

1. Member States shall, in due time and after consulting the Commission, adopt such laws, regulations or administrative provisions as may be necessary for the implementation of this Regulation. Such measures shall cover, inter alia, the organization of, procedure for and means of control and the penalties to be imposed in case of breach.

2. Member States shall assist each other in applying this Regulation and in checking compliance therewith.

3. Within the framework of this mutual assistance the competent authorities of the Member States shall regularly send one another all available information concerning:

- breaches of this Regulation committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;
- penalties imposed by a Member State on its residents for such breaches committed in other Member States.

## SECTION IX

### FINAL PROVISIONS

#### *Article 18*

1. Regulation (EEC) No 543/69 is hereby repealed.

However:

- Article 4 of the said Regulation shall, until 31 December 1989, continue to apply to vehicles used by public authorities for public services which do not compete with commercial transport undertakings and to tractors used solely for local agricultural and

forestry work. A Member State may, nevertheless, provide that this Regulation will apply to such national transport operations within its territory from an earlier date.

- Article 15 of the said Regulation shall, until 31 December 1989, continue to apply to vehicles and drivers employed in regular international passenger services in so far as the vehicles used for such services are not fitted with recording equipment used as prescribed in Regulation (EEC) No 3821/85.

2. References to the Regulation repealed under paragraph 1 shall be construed as references to this Regulation.

#### *Article 19*

This Regulation shall enter into force on 29 September 1986.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

COUNCIL REGULATION (EEC) No 3821/85  
of 20 December 1985  
on recording equipment in road transport

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 75 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission (1), Having regard to the opinion of the European Parliament (2),

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee (3),

Whereas Regulation (EEC) No 1463/70 (4) as last amended by Regulation (EEC) No 2828/77 (5) introduced recording equipment in road transport;

Whereas, taking into account the amendments set out hereinafter, in order to clarify matters, all the relevant provisions should be brought together in a single text, and in consequence thereof, Regulation (EEC) No 1463/70 of the Council should be repealed; whereas, however, the exemptions set out in Article 3 (1) for certain passenger services should be maintained in force for a certain time;

Whereas the use of recording equipment that may indicate the periods of time referred to in Regulation (EEC) No 3820/85 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport (6) is intended to ensure effective checking on that social legislation;

Whereas the obligation to use such recording equipment can be imposed only for vehicles registered in Member States; whereas furthermore certain of such vehicles may, without giving rise to difficulty, be excluded from the scope of this Regulation;

Whereas the Member States should be entitled, with the Commission's authorization, to grant certain vehicles exemptions from the provisions of the Regulation in exceptional circumstances; whereas, in urgent cases, it should be possible to grant these exemptions for a limited time without prior authorization from the Commission;

Whereas, in order to ensure effective checking, the equipment must be reliable in operation, easy to use and designed in such a way as to minimize any possibility of fraudulent use; whereas to this end recording equipment should in particular be capable of providing, on separate sheets for each driver and in a sufficiently precise and easily readable form, recorded details of the various periods of time;

Whereas automatic recording of other details of a vehicle's journey, such as speed and distance covered, will contribute significantly to road safety and will encourage sensible driving of the vehicle; whereas, consequently, it appears appropriate to provide for the

equipment also to record those details;

Whereas it is necessary to set Community construction and installation standards for recording equipment and to provide for an EEC approval procedure, in order to avoid throughout the territory of the Member States any impediment to the registration of vehicles fitted with such recording equipment, to their entry into service or use, or to such equipment being used;

Whereas, in the event of differences of opinion between Member States concerning cases of EEC type approval, the Commission should be empowered to take a decision on a dispute within six months if the States concerned have been unable to reach a settlement;

Whereas it would be helpful in implementing this Regulation and preventing abuses to issue drivers who so request with a copy of their record sheets;

Whereas, in order to achieve the aims hereinbefore mentioned of keeping a check on work and rest periods, it is necessary that employers and drivers be responsible for seeing that the equipment functions correctly and that they perform with due care the operations prescribed;

Whereas the provisions governing the number of record sheets that a driver must keep with him must be amended following the replacement of the flexible week by a fixed week;

Whereas technical progress necessitates rapid adaptation of the technical specifications set out in the Annexes to this Regulation; whereas, in order to facilitate the implementation of the measures necessary for this purpose, provision should be made for a procedure establishing close cooperation between the Member States and the Commission within an Advisory Committee;

Whereas Member States should exchange the available information on breaches established;

Whereas, in order to ensure that recording equipment functions reliably and correctly, it is advisable to lay down uniform requirements for the periodic checks and inspections to which the equipment is to be subject after installation,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

## CHAPTER I

### PRINCIPLES AND SCOPE

#### *Article 1*

Recording equipment within the meaning of this Regulation shall, as regards construction, installation, use and testing, comply with the requirements of this Regulation and of Annexes I and II thereto, which shall form an integral part of this Regulation.

#### *Article 2*

For the purposes of this Regulation the definitions set out in Article 1 of Regulation (EEC) No 3820/85 shall apply.

#### *Article 3*

1. Recording equipment shall be installed and used in vehicles registered in a Member State which are used for the carriage of passengers or goods by road, except the vehicles referred to in Articles 4 and 14 (1) of Regulation (EEC) No 3820/85.
2. Member States may exempt vehicles mentioned in Article 13 (1) of Regulation (EEC) No 3820/85 from application of this Regulation. Member States shall inform the Commission of any exemption granted under this paragraph.
3. Member States may, after authorization by the Commission, exempt from application of this Regulation vehicles used for the transport operations referred to in Article 13 (2) of Regulation (EEC) No 3820/85. In urgent cases they may grant a temporary exemption for a period not exceeding 30 days, which shall be notified immediately to the Commission. The Commission shall notify the other Member States of any exemption granted pursuant to this paragraph.
4. In the case of national transport operations, Member States may require the installation and use of recording equipment in accordance with this Regulation in any of the vehicles for which its installation and use are not required by paragraph 1.

## CHAPTER II

### TYPE APPROVAL

#### *Article 4*

Applications for EEC approval of a type of recording equipment or of a model record sheet shall be submitted, accompanied by the appropriate specifications, by the manufacturer or his agent to a Member State. No application in respect of any one type of recording equipment or of any one model record sheet may be submitted to more than one Member State.

#### *Article 5*

A Member State shall grant EEC approval to any type of recording equipment or to any model record sheet which conforms to the requirements laid down in Annex I to this Regulation, provided the Member State is in a position to check that production models conform to the approved prototype. Any modifications or additions to an approved model must receive additional EEC type approval from the Member State which granted the original EEC type approval.

#### *Article 6*

Member States shall issue to the applicant an EEC approval mark, which shall conform to the model shown in Annex II, for each type of recording equipment or model record sheet which they approve pursuant to Article 5.

#### *Article 7*

The competent authorities of the Member State to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of recording equipment or model record sheet which they approve or refuse to approve, either send within one month to the authorities of the other Member States a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

#### *Article 8*

1. If a Member State which has granted EEC type approval as provided for in Article 5 finds that certain recording equipment or record sheets bearing the EEC type approval mark which it has issued do not conform to the prototype which it has approved, it shall

take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of EEC type approval.

2. A Member State which has granted EEC type approval shall withdraw such approval if the recording equipment or record sheet which has been approved is not in conformity with this Regulation or its Annexes or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.

3. If a Member State which has granted EEC type approval is notified by another Member State of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Member State, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.

4. A Member State which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the recording equipment or record sheets. The same applies in the cases mentioned in paragraph 1 with respect to recording equipment or record sheets which have been exempted from EEC initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the equipment into line with the approved model or with the requirements of this Regulation. In any event, the competent authorities of the Member States shall notify one another and the Commission, within one month, of any withdrawal of EEC type approval or of any other measures taken pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 and shall specify the reasons for such action.

5. If a Member State which has granted an EEC type approval disputes the existence of any of the cases specified in paragraphs 1 or 2 notified to it, the Member States concerned shall endeavour to settle the dispute and the Commission shall be kept informed. If talks between the Member States have not resulted in agreement within four months of the date of the notification referred to in paragraph 3 above, the Commission, after consulting experts from all Member States and having considered all the relevant factors, e.g. economic and technical factors, shall within six months adopt a decision which shall be communicated to the Member States concerned and at the same time to the other Member States. The Commission shall lay down in each instance the time limit for implementation of its decision.

#### *Article 9*

1. An applicant for EEC type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of recording equipment on which the sheet in question is designed to be used and shall provide suitable equipment of such type or types for the purpose of testing the sheet.

2. The competent authorities of each Member State shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of recording equipment on which that model sheet may be used.

#### *Article 10*

No Member State may refuse to register any vehicle fitted with recording equipment, or prohibit the entry into service or use of such vehicle for any reason connected with the fact that the vehicle is fitted with such equipment, if the equipment bears the EEC approval mark referred to in Article 6 and the installation plaque referred to in Article 12.

#### *Article 11*

All decisions pursuant to this Regulation refusing or withdrawing approval of a type of recording equipment or model record sheet shall specify in detail the reasons on which they are based. A decision shall be communicated to the party concerned, who shall at the same time be informed of the remedies available to him under the laws of the Member States and of the time-limits for the exercise of such remedies.

### CHAPTER III

#### INSTALLATION AND INSPECTION

#### *Article 12*

1. Recording equipment may be installed or repaired only by fitters or workshops approved by the competent authorities of Member States for that purpose after the latter, should they so desire, have heard the views of the manufacturers concerned.
2. The approved fitter or workshop shall place a special mark on the seals which it affixes. The competent authorities of each Member State shall maintain a register of the marks used.
3. The competent authorities of the Member States shall send each other their lists of approved fitters or workshops and also copies of the marks used.
4. For the purpose of certifying that installation of recording equipment took place in accordance with the requirements of this Regulation an installation plaque affixed as provided in Annex I shall be used.



## CHAPTER IV

### USE OF EQUIPMENT

#### *Article 13*

The employer and drivers shall be responsible for seeing that the equipment functions correctly.

#### *Article 14*

1. The employer shall issue a sufficient number of record sheets to drivers, bearing in mind the fact that these sheets are personal in character, the length of the period of service and the possible obligation to replace sheets which are damaged, or have been taken by an authorized inspecting officer. The employer shall issue to drivers only sheets of an approved model suitable for use in the equipment installed in the vehicle.

2. The undertaking shall keep the record sheets in good order for at least a year after their use and shall give copies to the drivers concerned who request them. The sheets shall be produced or handed over at the request of any authorized inspecting officer.

#### *Article 15*

1. Drivers shall not use dirty or damaged record sheets. The sheets shall be adequately protected on this account. In case of damage to a sheet bearing recordings, drivers shall attach the damaged sheet to the spare sheet used to replace it.

2. Drivers shall use the record sheets every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet may be used to cover a period longer than that for which it is intended. When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the equipment fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent (b), (c) and (d) below shall be entered on the sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet. Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in Chapter II (1) to (3) of Annex I is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.

3. Drivers shall:

- ensure that the time recorded on the sheet agrees with the official time in the country of registration of the vehicle,

- operate the switch mechanisms enabling the following periods of time to be recorded separately and distinctly:

(a) under the sign : driving time;

(b) under the sign : all other periods of work;

(c) under the sign : other periods of availability, namely:

- waiting time, i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work,

- time spent beside the driver while the vehicle is in motion,

- time spent on a bunk while the vehicle is in motion;

(d) under the sign : breaks in work and daily rest periods.

4. Each Member State may permit all the periods referred to in paragraph 3, second indent (b) and (c) to be recorded under the sign on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

5. Each crew member shall enter the following information on his record sheet:

(a) on beginning to use the sheet - his surname and first name;

(b) the date and place where use of the sheet begins and the date and place where such use ends;

(c) the registration number of each vehicle to which he is assigned, both at the start of the first journey recorded on the sheet and then, in the event of a change of vehicle, during use of the sheet;

(d) the odometer reading:

- at the start of the first journey recorded on the sheet,

- at the end of the last journey recorded on the sheet,

- in the event of a change of vehicle during a working day (reading on the vehicle to which he was assigned and reading on the vehicle to which he is to be assigned);

(e) the time of any change of vehicle.

6. The equipment shall be so designed that it is possible for an authorized inspecting officer, if necessary after opening the equipment, to read the recordings relating to the nine hours preceding the time of the check without permanently deforming, damaging or soiling the sheet. The equipment shall, furthermore, be so designed that it is possible, without opening the case, to verify that recordings are being made.

7. Whenever requested by an authorized inspecting officer to do so, the driver must be able to produce record sheets for the current week, and in any case for the last day of the previous week on which he drove.

### *Article 16*

1. In the event of breakdown or faulty operation of the equipment, the employer shall have it repaired by an approved fitter or workshop, as soon as circumstances permit. If the vehicle is unable to return to the premises within a period of one week calculated from the day of the breakdown or of the discovery of defective operation, the repair shall be carried out en route. Measures taken by Member States pursuant to Article 19 may give the competent authorities power to prohibit the use of the vehicle in cases where breakdown or faulty operation has not been put right as provided in the foregoing subparagraphs. 2. While the equipment is unserviceable or operating defectively, drivers shall mark on the record sheet or sheets, or on a temporary sheet to be attached to the record sheet, all information for the various periods of time which is not recorded correctly by the equipment.

## CHAPTER V

### FINAL PROVISIONS

### *Article 17*

The amendments necessary to adapt the Annexes to technical progress shall be adopted in accordance with the procedure laid down in Article 18.

### *Article 18*

1. A Committee for the adaptation of this Regulation to technical progress (hereinafter called 'the Committee') is hereby set up; it shall consist of representatives of the Member States, and a representative of the Commission shall be chairman.
2. The Committee shall adopt its own rules of procedure.
3. Where the procedure laid down in this Article is to be followed, the matter shall be referred to the Committee by the chairman, either on his own initiative or at the request of the representative of a Member State.
4. The Commission representative shall submit to the Committee a draft of the measures to be taken. The Committee shall give its opinion on that draft within a time limit set by the chairman having regard to the urgency of the matter. Opinions shall be delivered by a qualified majority in accordance with Article 148 (2) of the Treaty. The chairman shall not vote.

5. (a) The Commission shall adopt the envisaged measures where they are in accordance with the opinion of the Committee.
- (b) Where the measures envisaged are not in accordance with the opinion of the Committee or if no opinion is delivered, the Commission shall without delay submit to the Council a proposal on the measures to be taken. The Council shall act by a qualified majority.
- (c) If the Council has not acted within three months of the proposal being submitted to it, the proposed measures shall be adopted by the Commission.

#### *Article 19*

1. Member States shall, in good time and after consulting the Commission, adopt such laws, regulations or administrative provisions as may be necessary for the implementation of this Regulation. Such measures shall cover, inter alia, the reorganization of, procedure for, and means of carrying out, checks on compliance and the penalties to be imposed in case of breach.
2. Member States shall assist each other in applying this Regulation and in checking compliance therewith.
3. Within the framework of this mutual assistance the competent authorities of the Member States shall regularly send one another all available information concerning:
- breaches of this Regulation committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches,
  - penalties imposed by a Member State on its residents for such breaches committed in other Member States.

#### *Article 20*

Regulation (EEC) No 1463/70 shall be repealed. However, Article 3 (1) of the said Regulation shall, until 31 December 1989, continue to apply to vehicles and drivers employed in regular international passenger services in so far as the vehicles used for such services are not fitted with recording equipment used as prescribed in this Regulation.

#### *Article 21*

This Regulation shall enter into force on 29 September 1986. This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States. Done at Brussels, 20 December 1985.

# Vedlegg 2 - Illustrasjon av spesialkjøretøyer til hjelp ved bilhavari

