

EU-rettsaker som etter en foreløpig oversikt vil kunne behandles i EØS-komiteen 18. mars 2022

I det nedenstående følger oversikt inndelt som følger:

Under pkt. I følger rettsaker som krever lov- eller budsjettendring, samt rettsaker som krever forskriftsendring som vurderes å gripe vesentlig inn i norsk handlefrihet.

Under pkt. II følger rettsaker som krever forskriftsendring som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet, samt rettsaker som ikke har konsekvenser for norsk lovgivning.

Innhold

| | |
|---|----|
| I. Rettsaker som krever lov- eller budsjettendring samt rettsaker som krever forskriftsendring som vurderes å gripe vesentlig inn i norsk handlefrihet..... | 2 |
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | 2 |
| II. Rettsaker som krever forskriftsendring som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet, samt rettsaker som ikke har konsekvenser for norsk lovgivning..... | 21 |
| ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENTET | 21 |
| FINANSDEPARTEMENTET | 21 |
| HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENTET | 21 |
| KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET | 22 |
| KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET | 24 |
| LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENTET | 24 |
| LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENTET OG NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET | 25 |
| NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET | 26 |
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | 26 |

I. Rettsakter som krever lov- eller budsjettendring samt rettsakter som krever forskriftsendring som vurderes å gripe vesentlig inn i norsk handlefrihet

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

32020R1054 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1054 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til minstekrav til maksimal daglig og ukentlig kjøretid, minstetid for pauser og daglige og ukentlige hvileperioder, og forordning (EU) 165/2014 med hensyn til lokalisering ved hjelp av fartsskrivere

Status

Rettsakten ble formelt vedtatt 15. juli 2020. Der ikke annet følger av de enkelte bestemmelsene trådte endringene i kraft i EU 20. august 2020. Krav om at sjåførene skal registrere kjøre- og hviletid og arbeidstid 56 dager tilbake i tid gjelder likevel fra 31. desember 2024.

Til informasjon: I følge politico.eu skal Romania og Malta i oktober ha klaget inn «Mobilitetspakke I» for EU-domstolen. Malta ønsker å få annullert to bestemmelser i pakken; 1) «Cooling-off»-perioden før man kan påtas seg nye kabotasjeoppdrag (en bestemmelse som er innført for å forhindre såkalt «systematisk kabotasje») og 2) Kravet om retur av lastebilen til hjemlandet hver 8. uke. Romania ønsker annullert tre bestemmelser; 1) Retur av lastebilen, 2) Retur av sjåfør hver fjerde uke og 3) Pga. begrensninger i kabotasjereguleringen (som nytt utstasjoningsregulering medfører). I følge euractiv.com ønsker også Bulgaria å prøve «Mobilitetspakke I» for EU-domstolen.

Sammendrag av innhold

1 Bakgrunn/formål:

Kommisjonen la 31. mai 2017 fram første del av "Mobilitetspakken". Uttalte formål var å modernisere europeisk mobilitet og transport og sikre at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Formålet med denne endringsforordningen er å forbedre arbeids- og næringsvilkårene i vegtransportsektoren, hindre sjåførtretthet og sikre mer effektiv håndheving gjennom å klargjøre reglene og utvide bruken av fartsskrivere.

Endringene i reglene om kjøre- og hviletid og fartsskriver, bør ses i sammenheng med endringene i forordningene 1071/2009 og 1072/2009 og endringene i direktiv 2006/22, samt nye regler for kontroll av utstasjoningsreglene. Det vises til egne EØS-notater om disse endringene. Norge har sammen med Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Hellas, Tyskland, Italia, Luxembourg, Sveits og Sverige vurdert regelforslagene i et samarbeidsforum- "Road Alliance". Alliansen har blant annet vært jobbet for å hindre misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, ivareta trafiksikkerhet, like konkurransevilkår, og arbeidsvilkår innenfor det europeiske godstransportmarkedet på vei.

2. Beskrivelse og vurdering av endringene:

2.1. Forordning (EF) 561/2006 om kjøre- og hviletid

2.1.1 Utvidet virkeområde

Virkeområdet for kjøre- og hviletidsreglene og krav til fartsskriver utvides til å gjelde kjøretøy med tillatt totalvekt over 2 500 kg, som driver med internasjonal godstransport eller kabotasje, jf. Artikkel 2 (1) (aa). Slik transport skal være omfattet av forordningens virkeområde fra og med 1 juli 2026.

Etter gjeldende forordning er innslagspunktet kjøretøy over 3500 kg. Endringen må ses i sammenheng med endringer i forordningene 1071/2009 og 1072/2009. Her innføres det krav om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 2 500 kg som driver internasjonal godstransport skal ha fellesskapstillatelse, og dermed tilgang til kabotasjekjøring.

Vurdering: I prinsippet kan både personbiler med en påkoblet tilhenger over 2500 kg, og varebiler som driver ren godstransport da være omfattet av reglene. Endringen i reglene gjelder imidlertid for godstransport og unntaket i art. 3 snevrer inn virkeområdet, se nedenfor. Endringen innebærer at sjåførere av lettere kjøretøy i internasjonal godstransport, må følge kjøre- og hviletidsreglene og installere fartsskriver. Ikke alle kjøretøytyper er innrettet for dagens fartsskriverutstyr, og det har tidligere vist seg utfordrende å montere fartsskriver på lettere kjøretøy. EU vil derfor fastsette tekniske spesifikasjoner tilpasset denne endringen senest 21. februar 2022, jf. endring i 165/2014 art. 11 (1)

Sjåførere som kjører kjøretøy mellom 2,5 og 3,5 tonn, må når endringen trer i kraft benytte sjåførkort hver dag de kjører fra starten til slutten av arbeidsdagen. Statens vegvesen bemerker at slike transporter ofte foregår over kortere avstander med flere start og stopp enn med større biler, og at registrering i fartsskriveren mht. pauser og/eller driver med annet arbeid (f.eks. lasting/lossing) derfor kan bli utfordrende. Staten vegvesen antar at det i overgangen vil bli avdekket en del overtredelser, men av erfaring vil systemet sette seg etter hvert. Departementet viser til at det er gitt en overgangsperiode på 6 år.

2.1.2 Nye obligatoriske unntak

Det gjeldende unntaket fra kjøre- og hviletidsreglene for visse transporter(eks. "håndverkerunntaket") i artikkel 3 blir utvidet, slik at også levering av gods produsert på en håndverksmessig måte, hvor transporten ikke i seg selv er betalt for (pkt. aa), er unntatt innen en radius av 100 km kjøring. Videre blir kjøretøy med tillatt totalvekt mellom 2 500 kg og 3 500 kg som benyttes til transport av gods, men hvor transporten skjer på sjåførens eller foretakets egen regning, og hvor kjøring ikke er sjåførens hovedaktivitet, unntatt (pkt. ha).

Vurdering:

Det legges til grunn at artikkel 3 (aa) gjelder transport av håndverkerprodukter- «goods produced on a craft basis». Statens vegvesen viser til at det kan være vanskelig å skille mellom håndverkerproduksjon og industriproduksjon, men legger til grunn at formålet med unntaket er å omfatte håndverkeres egenproduserte gods, ikke gods produsert på større fabrikker/industriarealer. Det vil si at unntaket gjelder transport av varer som sjåføren eller bedriften sjåføren er ansatt i, har tilvirket for en kunde, og som de transporterer ut til kunden.

Unntaket vil være aktuelt for mindre firmaer som f.eks. produserer møbler på bestilling, og hvor de transporterer dette ut til kunden. Det vil derimot ikke omfatte møbelbutikkens frakt av egne varer ut til kunde. Denne typen transport vil imidlertid kunne være omfattet av det nye unntaket i artikkel 3 (ha):

Endringen i artikkel 3 (ha) snevrer inn hvilke kjøretøy med registrert totalvekt på mellom 2,5- 3,5 t, jf. endringen i art. 2, som vil omfattes av kjøre- og hviletid og krav om fartsskriver, presumptivt for å sikre regulering av ren godstransport med varebil, og søke å beholde lav reguleringsgrad på annen type transport med varebiler. Det har ikke vært intensjonen at kjøre- og hviletidsreglene skal omfatte virksomheter som kjører ut egne varer til kunder, for eksempel levering av blomster på bestilling.

2.1.3 Definisjon av «ikke-kommersiell» kjøring

Endringen i artikkel 4 (r) innebærer at ikke-kommersiell transport blir definert som "enhver transport på veg annen enn mot leie, belønning eller egentransport, som det ikke mottas godtgjørelse for og som ikke genererer inntekt». Definisjonen er ment å klargjøre unntaket i artikkel 3(h), om ikke kommersiell godstransport med kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg, eksempelvis transport av private eiendeler for private formål. Det fremgår av fortalen at Kommisjonen vurderer dette til være i tråd med EU-domstolens avgjørelse i Lundberg-saken, C-317/12.

2.1.4 Artikkel 6 nr. 5 – Plikten til å registrere annet arbeid

Endringen i artikkel 6 nr. 5 er en presisering av plikten for sjåføren til å registrere annet arbeid og tilgjengelighetstid.

Vurdering:

Intensjonen med endringen er å harmonisere praksis og å legge til rette for en mer effektiv overvåking av sjåførenes arbeidsmønster. Statens vegvesen viser til at setningen «siden siste døgn eller ukehvil» i artikkel 6 nr. 1 er fjernet, "slik at det ikke lenger kan hevdes at plikten til å registrere annet arbeid kun gjelder tilbake til siste døgn- eller ukehvil". Plikten gjelder generelt. Statens vegvesen viser til at dette innebærer at sjåfører som kun av og til driver kjøring omfattet av kjøre- og hviletidsreglene, når de setter seg i kjøretøy og skal drive arbeid omfattet av kjøre- og hviletidsreglene, må sørge for å etterregistrere annet arbeid siden sist sjåføren hadde tilgang til fartsskriveren.

Det stilles ikke krav om at slik etterregistrering må gjøres ved hjelp av registreringsfunksjonen på fartsskriveren, sjåføren også kan gjøre dette på utskrift eller på diagramskive.

Registreringskravene til sjåførene forsterkes ved endringene i forordning 165/2014 artikkel 34 og 36, (registrering av landkode mv, aktiviteter siste 56 dager, ferier og sykedager)

Statens vegvesen påpeker at dagens fartsskrivere ikke er tilpasset omfattende manuelle registreringer " og at etterregistrering tilbake til siste ukehvile hadde vært mer praktisk for sjåføren. Endringene i direktiv 2006/22 artikkel 11 nr. 3 vil kunne gi nærmere svar på rekkevidden og den praktiske gjennomføringen av registreringsplikten i forordning 561/2006 artikkel 6; Kommisjonen skal vedta implementerende rettsakter og felles tilnærming til registrering og kontroll av annet arbeid. Se mer om dette i eget EØS-notat. Departementet bemerker at krav til registrering 56 dager tilbake i tid ikke trer i kraft før 31. desember 2024, og at dette også har sammenheng med at det skal fastsettes implementerende rettsakter som skal forenkle registreringen, jf. endringer i forordning 165/2014 art. 3 og 11.

2.1.5 Adgang til å ta pause ved flerbemannning

I artikkel 7 tredje ledd blir det presisert at sjåføren kan ta 45 min. pause i kjøretøyet mens det kjøres av en annen sjåfør. Endringen gjelder kjøring som oppfyller definisjonen av flerbemanning i artikkel 4 bokstav o).

Vurdering

Statens vegvesen viser til at flere land praktiserer pausebestemmelsene i tråd med denne endringen. Norsk praksis har imidlertid ikke er stilt krav om at kjøringen må oppfylle definisjonen av «flerbemanning» da det har vært akseptert at en sjåfør nr. 2 kommer på en buss for å kjøre bussen mens sjåfør nr. 1 tar pause. Statens vegvesen vurderer at denne løsningen neppe vil kunne videreføres etter endringen.

2.1.6 Endringer i reglene for ukehvil

Definisjonen av ukehvil i forordning 561/2006 art 4 h er at en normal ukehvil er enhver hvileperiode på minst 45 timer. En redusert ukehvil er enhver hvileperiode på minst 24 timer. Etter gjeldende regler skal sjåføren ha minst én normal ukehvil per to uker.

Endringen i artikkel 8 nr. 6 innebærer at sjåfører i internasjonal transport kan ha to reduserte ukehviler etter hverandre. Sjåføren er «internasjonal» dersom vedkommende starter de to påfølgende ukene med redusert ukehvil i et annet land enn det landet som arbeidsgiveren er etablert i, og som sjåføren har bosted i. En forutsetning er at sjåføren i løpet av en fire ukers periode gjennomfører minst to normale og minst to reduserte ukehviler. Normalt må redusert ukehvil kompenseres før utløpet av den tredje uken etter at reduksjonen fant sted. Etter ny artikkel 8 nr. 6b. må sjåfører som har hatt to reduserte ukehviler etter hverandre kompensere de reduserte ukehvilene umiddelbart før de tar sin tredje ukehvil (som altså må være normal). Statens vegvesen viser til at den normale ukehvilen må som vanlig startes senest innen kl. 23.59 søndag, hvilket betyr at kompensasjonen for reduksjonen må være fullført innen den tid.

Ny artikkel 8 nr. 8 fastsetter at det er forbudt å ta normal ukehvil og enhver hvil over 45 timer som tas som kompensasjon for en redusert hvil, i kjøretøyet. Slik hvil må tas i egnet innkvartering-/overnattingssted med sanitære fasiliteter og arbeidsgiver skal dekke kostnadene.

Ny artikkel 8 nr. 8a fastsetter at transportforetaket/operatøren (ikke arbeidsgiver som i 8 nr. 8) skal organisere arbeidet slik at sjåføren får tilbringe minst en normal ukehvil, evt. med tillagt kompensasjon, hjemme i løpet av hver fire ukersperiode. Dersom sjåføren har tatt to reduserte ukehviler på rad, skal transportforetaket/operatøren sørge for at sjåføren kan dra tilbake allerede før starten av sin normale ukehvil. Transportforetak/operatører er også forpliktet til å dokumentere hvordan de oppfyller denne forpliktelsen overfor kontrollmyndigheter.

Etter ny artikkel 8 nr. 9 skal Kommisjonen innen 21. august 2022 evaluere og rapportere til Rådet og Europaparlamentet om hvorvidt det er behov for bedre tilpassede regler for foretak som driver med midlertidig passasjertransport.

Vurdering:

Endringene i art. 8 innebærer for det første at sjåfører som kjører internasjonal transport kan ta to reduserte ukehviler etter hverandre. Økt fleksibilitet for ukehvil vil kunne lette den praktiske gjennomføringen av langtransportene, men kan virke negativt på sjåførens tretthet, selv om total arbeidstid ikke økes. Statens vegvesen påpeker at sjåføren gis kompenserende tiltak ved at det samtidig kreves at transportforetak skal sørge for at sjåføren kan vende hjem for å ta sin normale ukehvil når han/hun har benyttet seg av unntaket om å ta to reduserte ukehviler etter hverandre. I

en kontrollsituasjon vil det antakeligvis være transportforetaket som holdes ansvarlig dersom sjåføren ikke har vendt hjem for å ta sin normale ukehvil.

Endringen i artikkel 8 (nr. 8) innebærer et eksplisitt forbud mot at sjåføren tar normal ukehvil i kjøretøyet. Dette er i tråd med EU-domstolens avgjørelse i C/102-16. Kommisjonen har gitt uttrykk for at begrepet "suitable accommodation" ble tilføyd for å unngå situasjoner der sjåfører er utenfor kjøretøyet men sover f.eks. i telt ved siden av bilen.

Endringen innebærer en plikt for arbeidsgiver til å dekke kostnadene knyttet til losji utenfor kjøretøyet. Dette vurderes i seg selv som svært positivt.

Samtidig er det en svakhet at det ikke stilles krav til dokumentasjon. Norge har påpekt dette i forbindelse med behandlingen av forslaget. Forbudet har vært prinsipielt viktig for Norge og Road Alliance, men har vært omstridt i EU, svakheten er antagelig et utslag av at regelen er basert på et kompromiss. EU-kommisjonen har varslet at det nærmere innholdet og praktiseringen av forbudet bør harmoniseres gjennom veiledningsdokumenter, f.eks. i implementerende rettsakter, jf. artikkel 25. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen vil vurdere håndhevingen nærmere, og følge prosessene i det internasjonale samarbeidet tett gjennom EUs veitransportkomite og andre samarbeidsfora.

Artikkel 8 nr. 8a fastsetter at transportforetaket skal organisere arbeidet til sjåførene slik at de kan reise hjem hver fjerde, alternativt hver tredje uke. Det skilles mellom betalingsplikten til arbeidsgiver og organisasjonsplikten til transportforetaket. Bestemmelsen sier ikke noe om betalt hjemreise for føreren, noe yrkestransportorganisasjonene og Statens vegvesen har etterlyst. Departementet legger til grunn at kravet om at transportforetaket skal kunne dokumentere hvordan det er lagt til rette for hjemreise, vil kunne avhjelpe dette noe. Regelendringen har for øvrig vært omstridt under behandlingen i EU-systemet, og departementet vurderer endringen som et skritt i riktig retning når det gjelder sjåførenes arbeidsvilkår og likere konkurranse.

2.1.7 Parkeringsplasser

Av ny artikkel 8a fremgår det at Kommisjonen skal opprette en offentlig oversikt over sikre parkeringsplasser som er tilgjengelig for yrkessjåfører. Kommisjonen gis myndighet til å vedta standarder og krav til sertifisering av slike parkeringsplasser og skal innen desember 2024 utarbeide en rapport om tilgjengeligheten av slike parkeringsplasser med forslag til tiltak for å øke antallet og kvaliteten.

Vurdering:

Endringen har sammenheng med at det nå vil være mulig å ta to reduserte ukehvil etter hverandre, og et ønske om å tilrettelegge for god kvalitet på de hvileperiodene som tas i kjøretøyet. Bestemmelsen etablerer, jf. ordlyden, ingen nye forpliktelser for verken sjåfører, foretak eller medlemsland. Det antas at en oversikt over parkeringsplasser vil være et godt verktøy for sjåfører.

2.1.8 Ukehvil kan avbrytes av ferge

Artikkel 9 første avsnitt fastslår at avbrudd av ukehvil er tillatt ved tog-/fergetransport. Etter gjeldende regel er det kun en normal døgnhvile som kan avbrytes på denne måten. Krav til avbruddstid og fasiliteter er de samme som etter gjeldende bestemmelse. For å kunne avbryte en normal ukehvil, må fergeturen være på minst 8 timer, og de delene av hvilen som ikke tas om bord i fergen, kan selvsagt ikke tas i kjøretøyet, jf. forbudet mot å ta normal ukehvil i kjøretøyet.

Vurdering:

Endringene vil gi økt fleksibilitet. Statens vegvesen understreker at endringene ikke innebærer unntak fra kravet om å gjennomføre en kvalifisert døgnhvilt innen utgangen av 24-timersperioden. En sjåfører må sørge for at lengden på døgnhvilen før utløpet av 24-timersperioden oppfyller kravet til kvalifisert døgnhvilt selv om døgnhvilen går over til å være en ukehvilt i løpet av fergeturen. Statens vegvesen viser til at dette ideelt sett burde dette ha vært presisert i selve teksten, da det kan oppstå uklarheter rundt dette.

2.1.9 Konsekvenser av innføring av selvkjørende kjøretøy

I henhold til artikkel 9a skal Kommisjonen evaluere og rapportere på bruken av autonome kjøretøy, og hvilke potensielle konsekvenser dette kan ha for kjøre- og hviletider.

2.1.10 Avlønning av sjåfører

I artikkel 10 nr. 1 presiseres det at sjåførens avlønning ikke skal være basert på hvor raskt vedkommende leverer varene.

2.1.11 Utvidet adgang til å fravike regler i akutte tilfeller

I Artikkel 12 tilføyes fire nye ledd; Det fastslås for det første at førerne kan avvike fra daglig og ukentlig tillatt kjøretid og fristen for å gjennomføre en døgnhvilt, med inntil én time for å komme frem til arbeidsgiverens hovedkontor eller førerens hjem for å kunne ta ukehvilt. Forutsetningen er at det foreligger et ekstraordinært tilfelle og at trafikksikkerheten ikke settes i fare.

For det andre fastslås det at føreren på samme vilkår kan utvide daglig eller ukentlig kjøretid med inntil to timer forutsatt at føreren tar 30 minutters pause før han starter på denne utvidelsen og formålet er at sjåføren skal kunne ta sin normale ukehvilt.

Henvisningen til artikkel 8(2) innebærer at 24-timersperioden kan bli utvidet, det vil si at fristen for å fullføre en døgnhvilt blir fremskyndet.

Føreren må dokumentere avviket på utskrift senest når han kommer frem til stedet han skal ta ukehvilen eller et egnet stoppested. I henhold til nytt siste ledd i artikkel 12 skal all utvidelse kompenseres med en tilsvarende mengde hvilt innen utgangen av den tredje uken etter uken med utvidelse.

Vurdering:

Endringene åpner for at en fører kan ha lengre arbeidsdager og større avstand mellom ukehvilene for å kunne nå hjem for å avvile sin døgn- eller ukehvil. Dette gir fleksibilitet for sjåførene. Statens vegvesen påpeker at det er vanskelig å tilbakevise påstander om ekstraordinære omstendigheter. Plikten til å kompensere utvidelsen av kjøretiden med tilsvarende hvilt innen utgangen av den tredje uken etter uken med utvidelse, minimerer imidlertid risikoen for misbruk. Statens vegvesen bemerker at det er noe tvilt knyttet til hvor mye som skal kompenseres- om det er snakk om kjøretiden (1-2 timer), eller all ekstra tid, både kjøretid og arbeidstid, som skal kompenseres. Statens vegvesen må avklare hvilken forståelse man skal legge til grunn med utgangspunkt i hvordan øvrige EU land tolker dette.

2.1.12 Nye "frivillige" unntak

Unntaket i artikkel 13 nr. 1 bokstav (e) endres slik at det ikke bare gjelder øyer, men også isolerte regioner fra resten av territoriet. Det kreves imidlertid at de aktuelle områdene ikke grenser til et annet medlemsland. I tillegg blir det innført to nye frivillige unntak. Nytt punkt (r) gjelder kjøretøy som transporterer anleggsmaskiner for et byggefirma innenfor en radius på 100 km fra der foretaket

er etablert, forutsatt at kjøringen ikke er sjåførens hovedbeskjeftigelse. Nytt punkt (q) gjelder sementbiler.

Vurdering:

Når det gjelder endringene i artikkel 13 nr. 1 bokstav (e) har den neppe betydning for Norge. Når det gjelder de nye unntakene, vil dette måtte vurderes dersom behovet blir aktualisert nasjonalt.

2.1.13 Krav om begrunnelse til midlertidige nasjonale unntak

Artikkel 14 andre avsnitt fastslår at medlemstatene må begrunne behovet for ekstraordinære, midlertidige unntak fra kjøre- og hviletidsreglene for Kommisjonen. Rapportering for EØS/EFTA-landene skal skje til ESA iht. EØS-avtalen protokoll 1.

Andre endringer

2.1.14 Rapportering til Kommisjonen

I artikkel 15 fastslås det at medlemsstatene skal rapportere til Kommisjonen hvilke regler de har vedtatt for å sikre tilstrekkelig beskyttelse av sjåfører som driver rutetransport av personer under 50 km, selv om transporten er unntatt gjennom art 3a). Rapportering for EØS/EFTA-landene skal skje til ESA iht. EØS-avtalen protokoll 1.

Vurdering:

Bestemmelsen medfører ikke en plikt til å vedta særskilte regler om kjøre- og hviletid for sjåfører som kjører buss i rute innenfor 50 km. I dag gjelder arbeidsmiljølovens bestemmelser. Ved implementeringen av forordning (EF) 561/2006 i norsk rett, ble det vurdert å pålegge transportselskapene å planlegge rutene innenfor rammene av kjøre- og hviletidsreglene, men dette ble ikke gjennomført da, siden sjåførene var regulert gjennom arbeidsmiljølov. Statens vegvesen vurderer at bussbransjen i ettertid har blitt mer utsatt for konkurranse, og ser at dette har medført lengre arbeidsdager og kortere hviler for sjåførene. Statens vegvesen vurderer at det kan være hensiktsmessig med en fornyet vurdering av om arbeidsmiljøloven gir et tilstrekkelig vern for busssjåfører som kjører buss i rute. Dette må eventuelt utredes av Arbeidstilsynet.

2.1.15 Sanksjonering av overtredelser

I artikkel 19 nr. 1 presiseres det at medlemslandenes sanksjonssystemer skal være tilpasset kategoriseringen av overtredelser slik de fremgår av vedlegg III til direktiv 2006/22 (senest endret ved forordning 2016/403). I tillegg blir det etablert en plikt for medlemsland til å rapportere til kommisjonen (for Norges del ESA) om sanksjonene slik at kommisjonen kan publisere og gjøre dette tilgjengelig for alle medlemsland.

Vurdering:

Det nye kravet i artikkel 19 om at sanksjoner skal være tilpasset kategoriseringen i kontrolldirektivet 2006/22 vedlegg III er neppe til hinder for at medlemsland kan sanksjonere for overtredelser som ikke fremgår av kategoriseringen. Hovedregelen er at det er opp til medlemsland å iverksette proporsjonale sanksjoner ved overtredelser. Det nye er kun at man skal ta særskilt hensyn til kategoriseringen i kontrolldirektivets vedlegg III. Statens vegvesen legger opp til å ha en sanksjonspraksis i tråd med vedlegg III i kontrolldirektivet i løpet av 2020. EU-kommisjonen jobber for tiden med implementerende rettsakter for å oppdatere kategoriseringen av overtredelser. Frem til disse endringene kommer, står man fritt til å innføre sanksjoner for brudd på nye regler som blir innført med mobilitetspakken så fremt de er proporsjonale og ikke-diskriminerende.

2.1.16 Datautveksling og administrativt samarbeid

Endringen i artikkel 22 innebærer nye krav til det administrative samarbeidet og data- og informasjonsutvekslingen mellom medlemslandene. Medlemslandene skal gi hverandre gjensidig bistand uten unødig opphold, innenfor nærmere angitte frister i artikkel 8 i kontrolldirektivet 2006/22. Videre pålegges medlemslandene å gi «annen spesifikk informasjon» som kan ha betydning for etterlevelsen av reglene i forordningen, herunder risikovurderingen av transportforetakene. Det fremgår også at de nasjonale kontaktpunktene oppnevnt av det enkelte medlemsland i tråd med artikkel 7 i kontrolldirektivet 2006/22/EF skal brukes til informasjonsutveksling over landegrensene innenfor forordningens rammer. Slikt samarbeid og utveksling av informasjon skal være gratis.

Vurdering:

Endringen vurderes å kunne gjøre implementeringen av forordningen og håndheving over landegrensene mer effektiv. Transporten blir stadig mer internasjonal, og transportselskapene har mulighet til etablerere seg i lavkostland og ansette førere fra forskjellige land. I tillegg er manipulasjon av fartsskriversystemene blitt mer og mer utbredt. For å forhindre at enkelte transportører «gjemmer» seg i land som har lite kontroll, er forslaget et stort steg i riktig retning fra et kontrollperspektiv. Erfaringer gjort av kontrollører i ett land bør deles med andre lands kontrollører. Deling av informasjon fra risikoklassifiseringssystemer (artikkel 22 nr. 2 bokstav c) vurderes også som positivt.. Se eget EØS-notat om endringsforslagene i direktiv 2006/22, jf. art 9.

2. 1.17 Delegering til Kommisjonen

Art 23 a gir nærmere retningslinjer for hvordan Kommisjonen skal benytte sin delegerede myndighet. Videre fastsetter artikkel 25 nr. 2 at Kommisjonen kan vedta implementeringsrettsakter for å klargjøre bestemmelsene i forordningen..

Vurdering:

Endringen innebærer at «guidance notes» og «clarification notes» som Kommisjonen gir i dag, isteden kan bli gitt i juridisk bindende implementeringsrettsakter. Dette kan innskrenke det nasjonale handlingsrommet for tolking av regelverket, samtidig som det kan bidra til mer lik håndheving og fortolkning av regelverket i EU/EØS, og dermed likere konkurransevilkår i bransjen. Det vil likevel fortsatt være store forskjeller i nivået på sanksjoner. Rettslig bindende veiledninger vil sikre økt forutberegnelighet for transportforetak og sjåførere. De veiledende rettsaktene bør imidlertid etter hvert søkes innlemmet i forordning 561/2006. Å ha bindende veiledninger som ikke er beskrevet i forordningen er svært uoversiktlig og kan medføre at ikke alle klarer å følge disse. Det blir viktig å følge prosessene i EU-kommisjonens veitransportkomité og andre europeiske samarbeidsfora for å sikre norsk påvirkning i utarbeidelsen av disse rettsaktene. Det vil neppe bli aktuelt å gjøre om eksisterende «guidance notes» og «clarification notes» til implementeringsrettsakter.

Endringer av forordning (EU) 165/2014 om fartsskriver

Innledning:

Endringene i fartsskriverforordningen er mer omfattende enn det Kommisjonen opprinnelig la opp til. Dette skyldes ønske om å styrke mulighetene for kontroll med vegtransportreglene, blant annet fra Road Alliance landene:

3.2.1 Utvidelse av formålet

Formålet med fartsskriverforordningen utvides fra å bare omfatte overholdelse av kjøre- og hviletidsreglene, til å omfatte reglene om yrkes- og markedsadgang, herunder kabotasje, kombinerte transporter, hastighetsbegrensere, arbeidstid for sjåførere og utstasjonering av sjåførere. Det vises til at fartsskriveren gjennom endringene får nye funksjonaliteter (f.eks. posisjonstjenester og krav til registrering av grensepasseringer) som muliggjør kontroll av forhold utover kjøre- og hviletid, som f.eks. kabotasje.

Vurdering:

Endringen muliggjør nye kontrollmuligheter og vil kunne styrke regelverksetterleven. Dette er noe Road Alliance landene, inkludert Norge har gått inn for.

3.2.2 Frister for obligatorisk utskifting til smart fartsskriver

Etter gjeldende regel skal alle kjøretøy som er omfattet av krav til installert fartsskriver, ha installert en såkalt smart fartsskriver som er sikrere og har bedre funksjonalitet innen 2034. Ved endringen her blir kravene til smart fartsskriver utvidet (versjon 2, se art. 8, 9 og 10 nedenfor) og datoen for når ulike kategorier av kjøretøy skal ha slik fartsskriver (versjon 2) blir fremskyndet;

– for kjøretøy som driver internasjonal transport til 2024 (som er tre år etter tidspunktet hvor man antar at de nye kravene til smart fartsskriver trer i kraft).

– Kjøretøy som allerede har installert en smart fartsskriver, og som driver internasjonal transport, kan vente fire år etter ikrafttredelsen av de nye kravene til smart fartsskriver).

Vurdering:

Det anses positivt at fristen for utskifting til smart fartsskriver på alle kjøretøy fremskyndes betraktelig. Det er viktig at gammelt utstyr skiftes ut. Den tidligere fristen var satt unaturlig lang frem i tid, tatt i betraktning at den teknologiske utviklingen går så raskt.

3.2.3 Nye krav til smart fartsskriver (smart fartsskriver versjon 2)

Artikkel 8 beskriver når den smarte fartsskriveren skal registrere kjøretøyets posisjon. Endringen inneholder to nye krav om at kjøretøyets GPS-posisjon skal registreres ved hver grensepassering, og hver gang kjøretøyet utfører lasting og lossing.

Art. 8 setter også en frist for når kjøretøy må ha en fartsskriver som registrerer posisjonen.

Kjøretøy som registreres for første gang to år etter ikrafttredelsen av detaljerte spesifikasjoner om posisjonsregistrering ved grensepasseringer og lasting og lossing, må ha innmontert smart fartsskriver versjon 2 med de nye funksjonene. Dette antas å være i 2023.

Vurdering:

Etter endringen skal kjøretøyets GPS-posisjon registreres automatisk ved hver grensepassering, samt hver gang kjøretøyet utfører lasting og lossing. Bestemmelsen må leses i sammenheng med den korresponderende plikten i artikkel 34 for sjåførere til å manuelt velge landkode ved lasting og lossing og ved grensepasseringer.

EU-kommisjonen arbeider med tekniske spesifikasjoner for nettopp posisjonsregistrering ved grensepasseringer og lasting og lossing. Det vil bli klarere hvilke konsekvenser endringene vil få når spesifikasjonene foreligger. Det legges til grunn at slik automatisk registrering vil effektivisere kontroll og lette registreringsbyrden for sjåførene.

Det er for så vidt byrdefullt at bransjen kort tid etter innføringen av smart fartsskriver versjon 1 blir pålagt å anskaffe kjøretøy med en ny smart fartsskriver versjon 2. Erfaringer fra innføringen av smart fartsskriver versjon 1, viser at det kan oppstå mangel på tilgang til de nye fartsskriverne og byggeprosessen til kjøretøyene kan medføre vanskeligheter med å rekke fristen. De nye funksjonene er likevel viktige for å jevne ut konkurranseforholdene i bransjen ved å sikre etterlevelsen av kjøre- og hviletidsreglene, og også annet viktig regelverk innenfor transportbransjen.

3.2.4 Fremskyndet frist for kontrollutstyr til fjernavlesning av fartsskriver

Gjeldende krav innebærer at medlemslandene skal utstyre sine kontrollmyndigheter med utstyr for å fjernavlese informasjon fra fartsskriveren innen 2034. Endringen i art. 9 nr.2 fremskynder kravet til kontrollutstyr til 2024 (som er tre år etter tidspunktet hvor man antar at de nye kravene til smart fartsskriver trer i kraft). Elementene dette utstyret skal kunne fjernavlese fremgår av strekpunktene i artikkel 9 nr. 4, og i forslaget er det lagt til at utstyret skal kunne fjernavlese overtredelse av daglig kjøretid. Dette vil effektivisere kontrollvirksomheten.

3.2.5 Obligatorisk grensesnitt mot intelligente transportsystemer

I artikkel 10 nr. 1 stilles det krav om at kjøretøy som registreres for første gang to år etter ikrafttredelsen av detaljerte spesifikasjoner i artikkel 11 nr. 1, andre setning (posisjonsregistrering ved grensepasseringer og lasting og lossing), skal ha grensesnitt mot intelligente transportsystemer.

Vurdering:

Endringen innebærer at grensesnittet mot intelligente transportsystemer ikke lenger er frivillig funksjonalitet i fartsskriveren. Endringen har betydning for fartsskriverprodusenter, men har begrenset konsekvens for Norge.

3.2.6 Detaljerte spesifikasjoner for smart fartsskriver versjon 2

Artikkel 11 gir Kommisjonen delegert myndighet til å vedta spesifikasjoner for smart fartsskriver. Det er med hjemmel i denne bestemmelsen at forordning 2016/799 er vedtatt. Etter det nye forslaget skal Kommisjonen innen 12 måneder etter ikrafttredelsen av denne endringsforordningen, vedta detaljerte spesifikasjoner for registrering og lagring av de nye posisjonstjenestene (grensepassering og lasting og lossing). Kommisjonen skal også innen 18 måneder etter ikrafttredelsen, vedta detaljerte spesifikasjoner for harmonisert bruk av data og funksjoner. Verdt å merke seg er at innen samme frist skal Kommisjonen vedta detaljerte spesifikasjoner for installering av fartsskriver i kjøretøy med tillatt totalvekt over 2 500 kg, men under 3 500 kg, som etter forslaget vil være omfattet av kjøre- og hviletidsreglene fra juli 2026.

Vurdering:

EU-kommisjonen arbeider allerede med å utarbeide detaljerte spesifikasjoner for de nye funksjonene til den smarte fartsskriveren (posisjonstjenester ved grensepassering, lasting og lossing mv). Etter vedtakelsen av disse, vil de antakeligvis påbegynne arbeidet med å tekniske spesifikasjoner for fartsskriver i kjøretøy med tillatt totalvekt over 2,5, men ikke over 3,5 tonn. Det vil komme en nærmere vurdering av disse rettsaktene når forslag blir presentert.

3.2.7 Fjerning av forsegling

Artikkel 22 (5) endres slik at kontrollmyndigheter kan fjerne forseglingen på fartsskriveren og erstatte dem med nye når de gjennomfører en kontroll. I dagens regler kan dette kun utføres av fartsskriververksteder. Dette anses positivt da det vil kunne være nødvendig når det f.eks. skal

undersøkes om en fartsskriver er manipulert. Endringen anses i utgangspunktet dekket av dagens kontrollhemler.

3.2.8 Sjåførens registreringsplikt

Av endringene i artikkel 34 fremgår det hvilke aktiviteter sjåføren skal registrere på diagramskivene eller på sjåførkortet. Nr. 5. (a) (iv) fastslår at sjåføren i tillegg til pauser og hviler, skal registrere sykedager og ferier under tegnet "seng" . Hvil i forbindelse med ferge eller tog, skal markeres med tegnet «ferge/tog». Videre skal både sjåførere med digital og analog fartsskriver i tillegg til å registrere landssymbol når de starter og slutter arbeidsdagen, registrere landkoden ved hver grensepassering. Ved første stopp etter passering av en grense, skal føreren manuelt legge inn landkoden til det landet vedkommende befinner seg i. Slik Statens vegvesen leser artikkel 34 nr. 6 og 7, sammenholdt med diskusjoner med EU-kommisjonen i arbeidsgrupper, vil sjåførere i kjøretøy uavhengig av fartsskrivertype (analog eller digital) måtte registrere manuelt landkoden både på starten og slutten av arbeidsdagen (dagens krav), samt hver gang kjøretøyet krysser en grense. Formålet er å muliggjøre kontroll med overholdelsen av de spesifikke utstasjoneringsreglene for sjåførere og kabotasje.

Vurdering:

Det kan være problematisk at sjåførens plikt til å utføre manuelle registreringer i fartsskriveren, skjerpes jf. vurderingen av 561/2006 artikkel 6 nr. 5. Statens vegvesen viser til at nåværende fartsskriver er ikke tilpasset omfattende manuelle registreringer. I tillegg peker Statens vegvesen på kravet om at 56 dagers aktiviteter skal kunne fremvises, jf. forordning 165/2006 art. 36. Se omtale i 3.2.9 og 2.1.4.

Kravet i artikkel 34 nr. 6 og 7 om å manuelt registrere landkoden ved passering av grenser kan for øvrig bli utfordrende å kontrollere, antakeligvis må kontrollmyndigheten sjekke kartinformasjonen fra fartsskriveren. Departementet legger til grunn at innføringen av den smarte fartsskriveren versjon 2 innebærer automatisk registrering av grensepasseringer vil forenkle denne kontrollen. Dersom det avdekkes at sjåføren ikke oppfylte plikten til å registrere landkoden, må det antakeligvis innføres hjemmel til å ilegge gebyr.

3.2.9 – Økning i antall dager en sjåfør til enhver tid skal kunne fremvise registrering for

I artikkel 36 nr. 1 og 2 økes antallet dager en sjåfør må kunne fremvise registrering for på forespørsel fra en kontrollør fra 28 til 56 dager.

Vurdering:

Statens vegvesen bemerker at dette i prinsippet ikke er spesielt problematisk for kjøretøy med digital fartsskriver. Problemet for disse oppstår i relasjon til sjåføren registreringsplikt, herunder plikten til å etterregistrere annet arbeid. Når denne nå ikke lenger er begrenset til «siden siste døgn- eller ukehvil», jf. endringene i artikkel 6 nr. 5 og skal omfatte dobbelt så mange dager som i dag, øker det byrden på sjåførene. For sjåførere som kjører kjøretøy med analog fartsskriver, innebærer dette at diagramskivene som oppbevares i kjøretøyet, slik at sjåføren oppfyller sin dokumentasjonsplikt, ikke vil kunne være gjenstand for en foretaks kontroll før de overleveres til foretaket, altså tidligst etter 56 dager.

Merknader

Rettslige konsekvenser

Forordningen utløser et behov for endringer i vegtrafikkloven, jf. bl.a. § 13, fjerde ledd, da fartsskriveren skal brukes til nye formål. I den forbindelse bør kontrollhjemmelen for fjernavlesning av opplysninger fra fartsskriveren og behovet for å sammenstille slike opplysninger med opplysninger innhentet fra Statens vegvesens øvrige målrettingsverktøy som automatisk kjennemerkegjennkjenning (ANPR) vurderes nærmere.

Det er for øvrig også behov for å vurdere hjemmelsgrunnlaget for å innføre gebyr for manglende registrering av landkode og kreve registrering av syke- og feriedager, jf. art. 34, jf. vtrl. § 21 annet ledd.

Det er ellers behov for å gjøre endringer i kjøre- og hviletidsforskriften. Fullmaktsbestemmelsen til å vedta forskrifter om kjøre- og hviletid må endres både for å reflektere de nye aktivitetene som skal registreres i fartsskriveren og utvidelsen av formålet i 165/2014. Selve implementeringen av endringsforordningen vil kunne skje ved henvisningsmetoden i kjøre- og hviletidsforskriften.

For øvrig må det tas stilling til hvilke sanksjoner som skal anvendes for de nye overtredelsene. Det vil være aktuelt å se på om noen av overtredelsene egner seg for overtredelsesgebyr, for eksempel overtredelse av plikten til å registrere landkode ved ulike aktiviteter.

Økonomiske og administrative konsekvenser

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

Endringene forordning 561/2006 artiklene 6-9 medfører at det oppstår nye potensielle overtredelser som må legges inn i analyseverktøyet for kontroll av kjøre- og hviletid.. Videre må hjelpeprogrammer som ligger i fartsskriverne (isora) vil også måtte oppdateres, noe som vil innebære økonomiske kostnader for transportører og produsenter. Endringene medfører også behov for nye fartsskriverkort med større minnekapasitet. Kostnadene vil påligge både kortprodusenter og Statens vegvesen i arbeidet mot leverandør av fartsskriverkort. Det er vanskelig å tallfeste kostnadene på nåværende tidspunkt, da dette avhenger av spesifikasjonene som er under utarbeidelse i Kommisjonen.

Sakkyndige instansers merknader

Samferdselsdepartementet har lagt ut informasjon om forslaget og høringen fra DG MOVE på sine nettsider. Det har også vært avholdt informasjonsmøte med berørte interessenter fra næringen, og næringen har fått mulighet til å komme med skriftlige innspill til forslaget. Berørte aktører har også kunnet svare på DG MOVE sin høring direkte. Den vedtatte rettsakten har vært forelagt Statens vegvesen for innspill.

Vurdering

Det vises til vurderingene under "beskrivelse". Utvidelse av virkeområde til kjøretøy over 2,5 tonn i internasjonal transport vil kunne bidra til likere konkurransevilkår og økt trafiksikkerhet, og vurderes

i utgangspunktet som positivt. Kommisjonen skal utarbeide etterfølgende rettsakter med tekniske spesifikasjoner for fartsskriver i kjøretøy med tillatt totalvekt mellom 2,5 og 3,5 tonn (varebiler) i internasjonal transport, som sannsynligvis vil gjøre slik regulering mer praktisk. For øvrig må man søke å hindre at endringen rammer transporten det ikke har vært intensjonen å underlegge kjøre- og hviletidsreglene, gjennom praktiseringen av unntaksmulighetene i art.3.

NTF har tidligere bemerket at forslaget til endringer i forordning 165/2014 ville legge et sterkere press på sjåføren enn tidligere. Departementet vurderer at intensjonen bak de nye registreringskravene er god- ønsket om en økt etterlevelse av sjåførenes arbeidstid, jf. direktiv 2002/15, reglene om kabotasje mv. , men ser samtidig at registreringskravene også kan innebære en byrde for sjåførene, særlig gitt at alle registreringene skal gjøres manuelt.. Kommisjonen skal vedta implementerende rettsakter og felles tilnærming til registrering og kontroll av annet arbeid, som forhåpentlig vil avhjelpe noen av de skisserte utfordringene før krav til registrering av aktivitet 56 dager tilbake i tid trer i kraft 31. desember 2024. Videre vil utvidet funksjonalitet ved innføring av smart fartsskriver versjon 2 med automatisk registrering kunne avhjelpe noe av registreringsbyrden, det har også vært noe av intensjonen bak endringene i 165/2014; å lette byrden for sjåførene og å automatisere registreringen slik at det blir mulighetene for juks minimeres. Om man lykkes med dette, er imidlertid avhengig av at EU-kommisjonen lykkes med etterfølgende delegerte rettsakter og at slik teknologi er tilgjengelig og sikker nok. Det vil fortsatt være en utfordring at det er uoverensstemmelser i kjøre- og hviletidsforordningen og arbeidstidsdirektivet.

Endringene i art 9 (fergeavbrudd) og 12 (avvik ved ekstraordinære omstendigheter), vil gi økt fleksibilitet for sjåførene, og i utgangspunktet vurderes som positivt.

Endringene i ukehvile er nærmere vurdert over. Forbudet mot at sjåføren tar ukehvile i kjøretøyet men på egnet sted, at kostnader til overnatting skal dekkes av arbeidsgiver, og at sjåføren skal returnere til hjemlandet jevnlig, vurderes som prinsipielt viktige krav og et skritt i retning av bedre arbeidsvilkår og likere konkurransevilkår. Manglene Statens vegvesen påpeker, må søkes løst gjennom praksis og gjennom internasjonalt samarbeid på kontroll- og regelverksiden.

Når det gjelder endringene knyttet til fartsskriver vurderes det som svært positivt at man får et nytt effektivt verktøy til kontroll av ikke bare kjøre- og hviletid, men også kabotasje, utsendingsreglene mm. Samtidig blir det da avgjørende for å lykkes at registreringer i v2 skjer automatisk. og at smart fartsskriver versjon 2 blir sikker.

Endringsforordningen vurderes alt i alt som EØS-relevant og akseptabel.

Det er ikke identifisert behov for tilpasningstekst.

Inneholder informasjon unntatt offentlighet, jf. offl. § 13

32021R1055 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1055 av 15. juli 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 for å tilpasse dem til utviklingen i veitransportsektoren

Status

Rådet ble enig om en posisjon 3. desember 2018, og Europaparlamentet vedtok sin posisjon 4. april 2019.

EP og Rådet kom til en foreløpig enighet 12. desember 2019. Rettsakten forventes formelt vedtatt i løpet av 2. halvår 2020.

Norge ble i januar 2017 med i Road Alliance som sammen med landene Østerrike, Belgia, Danmark, Tyskland, Frankrike, Italia, Luxemburg, Sverige og Sveits. Dette er et samarbeid mellom likesinnede land som ønsker å arbeide sammen for fremtidens europeiske transportpolitikk, herunder Kommisjonens mobilitetspakke.

Sammendrag av innhold

Kommisjonen la 31. mai 2017 frem en rekke forslag til modernisering av europeisk mobilitet og transport med mål om at sektoren skal forbli konkurransedyktig i en sosial rettferdig overgang til ren energi og digitalisering. Forslagene er fremmet under paraplyen "Europe on the move" eller "Mobilitetspakken". Mobilitetspakken består av følgende forslag:

Endring av Eurovignettedirektivet om avgifter for tunge kjøretøy på visse typer infrastruktur

Direktiv om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer og tilrettelegging av grensekryssende informasjonsutveksling av manglende betaling av bompenger

Endring av vegpakken fra 2009 om yrkes- og markedsadgang, inkl. kabotasjereguleringen

Endring av direktiv om bruk av utleiekjøretøy uten sjåfør til godstransport på veg

Endring i direktiv 2006/22 om krav til håndheving og med spesifikke regler relatert til direktiv 96/71/EF og utstasjoneringsdirektivet.

Håndheving av sosiale regler i vegtransporten - endringer i forordningene om kjøre- og hviletid og fartsskrivere.

Forslag til overvåking og rapporteringssystem av CO₂-utslipp fra tunge kjøretøy tillegg har Kommisjonen fastsatt en delegert forordning under ITS-direktivet om multimodal reiseinformasjon som en del av Mobilitetspakken

Forordning (EU) nr. 1071/2009 om adgang til vegtransportmarkedet og forordning (EU) nr. 1072/2009 om adgang til det internasjonale marked for godstransport (i det følgende kalt hhv. "forordning (EU) nr. 1071/2009" og "forordning (EU) nr. 1072/2009" eller under "forordningene") ble vedtatt som en del av en pakke av tiltak, som tok sikte på å presisere og modernisere bestemmelsene om adgang til vegtransportmarkedet og om adgang til markedet for godstransport. Disse reglene er inntatt i yrkestransportforskriften.

Det overordnede mål for forordningene er å skape grunnlag for et velfungerende indre marked for vegtransport samt støtte markedets effektivitet og konkurransevne. En evaluering av forordningene gjort i 2014-2015 viste at reglene bare delvis oppfylte målet. Grunnen til dette var mangler ved reglene og håndhevelse av disse.

Oppsummering av forslaget

1. Forslag til endringer i forordning 1071/2009:

Kjøretøy under 3,5 tonn (art. 1 nr. 4a): Det foreslås at godstransport mot vederlag med kjøretøy under 3,5 tonn skal innlemmes i forordningens virkeområde. Det er foreslått at kravet til etablering i en medlemsstat (art. 5) og krav til økonomi (art. 7) gjøres obligatorisk også for transportvirksomheter som driver transport med kjøretøy under 3,5 tonn. Krav til transportlederen vedrørende vandel (art. 6) og faglig kompetanse (art. 8) gjøres valgfritt.

Medlemsstatenes valgmulighet til ytterligere krav (art. 3): Det foreslås å stryke art. 3 nr. 2 slik at medlemsstatenes mulighet til å innføre ytterligere krav for adgang til yrket ikke lengre skal være mulig, utover det som framgår av forordningen.

Etablering i en medlemsstat (art. 5): det foreslås å styrke kravet til etablering ved å kreve at foretak skal ha eiendeler og ansatte i den medlemsstaten de er etablert i, i slike proporsjoner som foretakets virksomhet og aktivitet fordrer. Det kreves videre at kommersielle kontrakter og ansettelseskontrakter skal bli oppbevart i lokalene i det medlemslandet foretaket har sin virksomhet.

Krav til vandel (art. 6): Det foreslås å utvide kretsen av personer som må ha god vandel slik at dette også vil gjelde for daglig leder og partnere i en virksomhet. Videre foreslås det å utvide listen over overtredelser som kan føre til tap av god vandel, blant annet overtredelser av skattelovgivning, reglene om utestasjonering av arbeidstakere og brudd på kontraktsregler. Artikkel 6 nr. 2 blir også utvidet for å spesifisere den administrative prosedyren den kompetente myndighet må gjennomføre for å vurdere om virksomheten eller transportlederen har begått en slik overtredelse av nasjonale regler eller EU regler som vil føre til tap av god vandel.

Krav til økonomi (art. 7): Det er foreslått at økonomikravet til kjøretøy under 3,5 tonn skal være mindre belastende enn for tunge kjøretøy ved at garantisummen settes til 1800 euro for første tillatelse og 900 euro for ytterligere tillatelser (for tunge kjøretøy er dette hhv 9000 og 5000 euro) . Det forsøkes også å tydeliggjøre hvordan myndighetene kan kreve at virksomheten dokumenterer sin økonomi. Det foreslås at virksomheter som ikke har bankgaranti kan dokumentere sitt økonomiske grunnlag på annen måte, for eksempel ved årsoppgjør godkjent av en autorisert revisor.

Vedtakelsesmyndighet for Kommisjonen (art. 8 nr. 9): Det foreslås at Kommisjonen får myndighet til å vedta delegerte rettsakter i overensstemmelse med artikkel 24 i forordningen vedrørende endring av vedlegg I, II og III for å tilpasse disse til markedsutviklingen og den tekniske utvikling.

Erklæring om uegnethet som transportleder (art. 14): For å sikre like regler mellom medlemslandene, foreslås det å spesifisere at en transportleder som har mistet sin vandel, ikke kan rehabiliteres før det har gått minst ett år.

Nasjonalt elektronisk register (art. 16): For å sikre bedre håndheving av reglene kreves det at mer informasjon skal legges inn i de nasjonale elektroniske registrene som alle kjøretøy i bedriften, antall ansatte, risikoregistrering m.m.

Administrativt samarbeid mellom medlemsstatene (art. 18): Det foreslås å nærmere spesifisere vilkårene for samarbeidet mellom medlemsstatene.

Rapport (art. 26): Det foreslås å kreve at medlemsstatene rapporterer til Kommisjonen om opplysninger om de transportvirksomhetene som opererer på deres territorium med kjøretøy under 3,5 tonn.

2. Forslag til endringer i forordning 1072/2009:

Presisering i virkeområdet (art. 1): Det foreslås en presisering slik at transport av tomme containere eller containere med tomme paller, skal anses som transport mot vederlag så lenge slik transport fremgår av fraktbrevet.

Kabotasje (art. 8): Kabotasjebegrepet foreslås presisert slik at det skal være tillatt med flere laste- og lossesteder på en kabotasjetur. Det foreslås å fjerne begrensningen om tre kabotasjeturer. I stedet reduseres antall dager fra 7 til 5, hvor det kan gjennomføres et ubegrenset antall turer for hver internasjonal transport. Som følge av endringene utgår kravet om at det skal fremlegges dokumentasjon for hver enkelt kabotasjetur. I stedet foreslås det en ny bestemmelse i art.8 4a at dokumentasjon for overholdelse av begrensningene for kabotasjekjøring skal fremlegges ved vegkontroll og kan være elektronisk. Dermed plikter medlemsstatene å akseptere elektroniske transportdokumenter i forbindelse med internasjonal transport.

Kontroll (art. 10a): Det foreslås en ny bestemmelse som angir et minstekrav til hvor mange kabotasjekontroller medlemslandene må ha. Det kreves også et minimum av samordnede kontroller med andre land.

Ansvar for oppdragsgiver (art. 14a): Frakt- og speditørene kan bli pålagt sanksjoner dersom de bevisst pålegger transporttjenester som innebærer brudd på bestemmelsene i forordningen.

Rapportering (art. 17): Det foreslås en konkret dato for rapportering fra medlemsstatene til Kommisjonen om antall tillatelser, sertifiserte kopier og førerkort som er utstedt i det foregående kalenderår. Medlemslandene må også rapportere om antall kabotasjekontroller utført i løpet av det foregående år.

Vedrørende forslaget til endringene av art. 8 om kabotasje bemerkes det at Kommisjonen som en del av mobilitetspakken forslår at det innføres særlige regler om utestasjonering av arbeidstakere i vegtransportsektoren som har forrang foran visse bestemmelser i direktiv 96/71/EF om utestasjonering og direktiv 2014/67/EU om håndhevelse av utestasjoneringsdirektivet. Kommisjonen foreslår at kabotasjekjøring fra første dag skal betraktes som utestasjonering av arbeidstaker og dermed skal bestemmelsene om bla. minstelønn gjøres gjeldende. I tillegg skal disse bestemmelsene også gjelde ved internasjonal transport når utestasjoningsperioden er lengre enn 3 dager i løpet av en kalendermåned.

Merknader

Rettslige konsekvenser

Forordningen er hjemlet i EU-traktatens art. 91 (1), om prosedyren for vedtakelse av felles regler på transportområdet.

Relevant norsk lovgivning er lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Dersom foreslått forordning blir vedtatt vil dette medføre behov for endringer i forskriften. Vi ser ikke at det er behov for endringer av loven. Utover dette vil forslaget medføre at Norge ikke lengre kan innføre ytterligere betingelser for adgang til yrket som transportør på veg enn det som er fastsatt i forordning 1071/2009. Denne adgangen til å stille ytterligere krav er ikke noe som vi benytter oss av i dag.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget er i all hovedsak en forenkling og avklaring av eksisterende regelverk. Regelverket som må endres er yrkestransportforskriften.

Forslaget vil medføre en ekstra økonomisk belastning for transportfirmaer som benytter kjøretøy under 3500 kg, da disse vil falle inn under en tillatelsesordning der de bla. må oppfylle krav til etablering og økonomi (stille garanti).

I tillegg vil forslaget medføre økte administrative kostnader for løyvemyndigheten i forbindelse med utstedelse av tillatelser for transport mot vederlag med kjøretøy under 3,5 tonn, samt utbygging av det nasjonale elektroniske registeret.

Forslaget gir også mer konkrete håndhevelseskrav ved å sette et minimumskrav for antall kabotasjekontroller. Dette vil likevel ikke få noen økonomiske eller administrative konsekvenser for Norge ettersom vi allerede i dag oppfyller dette minstekravet.

Sakkyndige instansers merknader

Samferdselsdepartementet inviterte til et informasjonsmøte med næringen 21. juni 2017. Næringen ble oppfordret til å sende inn skriftlige innspill til departementet. Departementet mottok innspill (til hele mobilitetspakken) fra Norsk Jernbaneforbund, Arbeidsgiverforeningen Spekter, NLF, NTF, YTF, Tia Norge, NAF, samt innspill fra Nordic Logistics Association.

Tilbakemeldingene vedrørende endringene i forordning 1071/2009 er i all hovedsak positive. NLF uttaler at de støtter forslag om å innføre krav til etablering og økonomi for varebiler som transporterer gods mot vederlag.

De generelle tilbakemeldingene for forslag til endringer i forordning 1072/2009 er at nye kabotasjeregler er en liberalisering av markedet og at dette ikke er en ønsket situasjon før konkurranseforholdene mellom de ulike medlemslandene er mer like. Forslag til fjerning av antall turer i kabotasjereglene vil kunne medføre en konkurransevridding i forhold til innenlandske transportører og mulighet for at lokal distribusjonskjøring vil forsvinne. I tillegg uttrykkes skepsis knyttet til bestemmelsene om at tomme paller skal kunne anes å være ordinær transport, jf. endringene i art. 1. Disse synspunktene støttes av NTF, NLF, YTF, Norsk Jernbaneforbund, Spekter og TIA.

NLF påpeker også at det er viktig at forslagene i mobilitetspakken behandles samlet da forslagene om adgang til yrkes- og markedsadgang, kjøre- og hviletid og kontroll er nært knyttet opp mot hverandre.

Vurdering

Det anses som positivt at KOM jobber for å få sikre like regler i alle EU land og å sikre bedre håndhevelse av disse reglene. Det er imidlertid noen svakheter i den foreslåtte reguleringen som bør formidles videre til rette instanser. Det har i lengre tid vært norsk politikk at man ikke ønsker en videre liberalisering av vegtransportmarkedet før det foreligger mer like konkurransevilkår i transportnæringen innad i EØS, samt bedre og mer likeartet håndheving av regelverket.

Det er særlig på tre punkter departementet ønsker å fremme forslag om justeringer i det foreslåtte regelverket fra Kommisjonen:

- Varebiler (kjøretøy under 3,5 tonn)

Etter gjeldende forordning er det kun kjøretøy over 3,5 tonn som er omfattet av reglene om yrkesadgang (krav til løyve). Dvs. at transportøren må oppfylle krav til etablering, vandel, økonomi og faglig kompetanse. Utstedelse av løyve i Norge foretas av SVV sin nasjonale løyvemyndighet i Lærdal. Disse kravene er implementert i yrkestransportloven med tilhørende forskrifter. I forslaget fra Kommisjonen utvides virkeområdet til forordning om yrkesadgang, 1071/2009, slik at kjøretøy under 3,5 tonn, inkl. varebiler og personbiler, som driver med transport mot vederlag vil bli omfattet av reglene om adgang til yrket, men med unntak av kravene til vandel og faglig kompetanse.

Foreløpig vurdering:

I utgangspunktet vil slike krav være med på å sikre mer seriøsitet i dette transportsegmentet. Imidlertid vil innføring av krav for varebiler kunne medføre store administrative konsekvenser, både for transportører og myndigheter. Blant annet vil utstedelse av løyve, innføring av alle varebiler i et register mv. være en stor byrde. Det vil sannsynligvis også bli vanskelig å føre kontroll med hvilke varebiler som driver transport mot vederlag kontra varebiler som brukes i egentransport. Norge kan fremheve som et synspunkt at kun de kjøretøyene som brukes i internasjonal transport bør oppfylle disse kravene. Da vil vi sikre en viss minimumsstandard for de kjøretøyene som brukes i internasjonal transport men holde utenfor de kjøretøyene som kun brukes til nasjonal transport. Et av punktene i erklæringen i Road Alliance er at man bør stille krav til varebiler som brukes i internasjonal transport. Dette synspunktet har vi sluttet oss til. I tillegg har Kommisjonen ikke satt en nedre grense for når regelverket vil slå inn. Dette bør også klart komme fram av regelverket.

- Endrede krav til økonomi

Etter det gjeldende norske regelverket må en transportør stille økonomisk garanti for den virksomheten en transportør har. Transportøren må stille garanti på 9000 euro for første løyve og 5000 for hvert enkelt etterfølgende løyve. I gjeldende forordning ligger det inne at man ved dokumentasjon av økonomisk evne kan velge om man vil kreve virksomhetens årsregnskap eller om man vil kreve en bankgaranti. Vi har valgt å kreve bankgaranti, da dette er en ordning som er lett å administrere, gir god oppfølging og har fungert godt.

I forslaget til nytt regelverk ser det ut til at man kun kan kreve en garanti dersom virksomheten ikke har et årsregnskap å vise til. Dette vil da gjelde særlig for nye selskaper som akkurat har startet. I tillegg er det satt opp egne normer for økonomisk evne for kjøretøy under 3,5 tonn. En transportør må kunne dokumentere økonomisk evne på 1800 euro for første kjøretøy og 900 for resterende kjøretøy.

Foreløpig vurdering

Dersom vi har tolket dette riktig vil forslaget medføre at medlemsstatene mister valgmuligheten mellom årsregnskap og bankgaranti for alle selskaper. Det bør tas kontakt med KOM for å høre om denne endringen er tilsiktet.

- Kabotasje

I dag er regelverket for kabotasje kjøring innenfor godstransport slik at en transportør kan utføre 3 nasjonale oppdrag innenfor 7 dager etter lossing av en internasjonal last. (Transportøren må imidlertid ikke vente 7 dager før han kan dra inn i landet igjen. Så lenge han har en ny innkommende internasjonal last, vil en ny 7 dagers periode for kabotasje inntre. I prinsippet er det derfor mulig å utføre kabotasje for en lang periode). Kommisjonen foreslår å fjerne tre-turs regelen og erstatte den med en periode på 5 dager der transportøren kan utføre så mange kabotasjeoppdrag som han ønsker.

Foreløpig vurdering

I utgangspunktet vil dette forslaget medføre en liberalisering ettersom en transportør kan utføre et ubegrenset antall kabotasjeturer iht. tidligere regelverk. Selv om tidsintervallet er noe kortere kan en transportør iht. det nye forslaget utføre transport i et annet land i en arbeidsuke, før han må ut av landet. Begrensingen på antall turer/oppdragsgivere har imidlertid vist seg vanskelig å tolke og kontrollere. Foreløpig bør vi fremholde at reglene bør være slik de er i dag og finne bedre løsninger for å kontrollere antall kabotasjeturer. I tillegg kan en reduisering av antall dager være noe vi kan akseptere.

Gjennom samarbeidet i Road Alliance, som stort sett har de samme synspunktene som oss, legges det opp til å forsøke å justere forslagene på disse punktene. De andre endringene som framkommer av forslaget anses å være uproblematisk.

Forordningen er relevant og akseptabel for Norge.

Inneholder informasjon unntatt offentlighet, jf. offl. § 13

II. Rettsakter som krever forskriftsendring som ikke griper vesentlig inn i norsk handlefrihet, samt rettsakter som ikke har konsekvenser for norsk lovgivning

ARBEIDS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENTET

32021R1398 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1398 av 4. juni 2021 om endring av delegert forordning (EU) 2017/654 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/1628 med hensyn til anerkjennelse av godkjenninger gitt i samsvar med reglement nr.49 og 96 fra De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UN-ECE) – [EØS-notat om rettsakten](#)

FINANSDEPARTEMENTET

32022R0186 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2022/186 av 10. februar 2022 om fastsettelse av tekniske opplysninger til bruk ved beregning av forsikringstekniske avsetninger og basiskapital for rapportering med referansedatoer fra 31. desember 2021 til 30. mars 2022 i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/138/EF om adgang til å starte og utøve virksomhet innen forsikring og gjenforsikring – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022R0229 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/229 av 7. januar 2022 om endring av delegert forordning (EU) 2016/1675 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2015/849 med hensyn til å tilføye Burkina Faso, Caymanøyene, Haiti, Jordan, Mali, Marokko, Filippinene, Senegal og Sør-Sudan til tabellen i punkt I i vedlegget og å slette Bahamas, Botswana, Ghana, Irak og Mauritius fra denne tabellen – [EØS-notat om rettsakten](#)

HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENTET

32020R1255 Kommisjonsforordning (EU) 2020/1255 av 7. september 2020 om endring av forordning (EF) nr. 1881/2006 med hensyn til grenseverdier for polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH) i tradisjonelt røykt kjøtt og røykte kjøttprodukter, tradisjonelt røykt fisk og tradisjonelt røykte fiskerivarer og om fastsettelse av en grenseverdi for PAH i pulvere av vegetabilsk opprinnelse som brukes til tilberedning av drikkevarer – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1156 Kommisjonsforordning (EU) 2021/1156 av 13. juli 2021 om endring av vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1333/2008 og vedlegget til kommisjonsforordning (EU) nr. 231/2012 med hensyn til steviolglykosider (E 960) og rebaudiosid M framstilt ved enzymmodifisering av steviolglykosider fra Stevia – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1317 Kommisjonsforordning (EU) 2021/1317 av 9. august 2021 om endring av forordning (EF) nr. 1881/2006 med hensyn til øvre grenseverdier for bly i visse næringsmidler – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1824 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1824 av 2. desember 2020 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2017/2468 om fastsettelse av administrative og vitenskapelige krav til tradisjonelle næringsmidler fra tredjestater i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/2283 om nye næringsmidler – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1772 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1772 av 26. november 2020 om endring av forordning (EU) 2017/2469 om administrative og vitenskapelige krav til søknader nevnt i artikkel 10 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/2283 om nye næringsmidler – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1823 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1823 av 2. desember 2020 om endring av forordning (EU) nr. 234/2011 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1331/2008 om innføring av en felles framgangsmåte for godkjenning av tilsetningsstoffer, enzymer og aromaer i næringsmidler – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0148 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/148 av 8. februar 2021 om endring av forordning (EU) nr. 257/2010 om opprettelse av et program for ny vurdering av godkjente tilsetningsstoffer i næringsmidler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1333/2008 om tilsetningsstoffer i næringsmidler – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0842 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/842 av 26. mai 2021 om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 307/2012 med hensyn til krav om innsyn og fortrolighet i forbindelse med EUs risikovurdering av stoffer under gransking – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1902 Kommisjonsforordning (EU) 2021/1902 av 29. oktober 2021 om endring av vedlegg II, III og V til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1223/2009 med hensyn til bruk i kosmetiske produkter av visse stoffer som er klassifisert som kreftframkallende, arvestoffskadelige eller reproduksjonstoksiske – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022R0020 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2022/20 av 7. januar 2022 om fastsettelse av regler for anvendelse av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 536/2014 med hensyn til fastsettelse av regler og prosedyrer for medlemsstatenes samarbeid om sikkerhetsvurdering av kliniske utprøvinger – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022D0206 Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2022/206 av 15. februar 2022 om fastsettelse av likeverdigheten av covid-19-sertifikater utstedt av Republikken Benin med sertifikater utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/953, for å fremme retten til fri bevegelse i Unionen – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022D0207 Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2022/207 av 7. februar 2022 om fastsettelse av likeverdigheten av covid-19-sertifikater utstedt av Det hasjmittiske kongerike Jordan med sertifikater utstedt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/953, for å fremme retten til fri bevegelse i Unionen – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022R0256 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/256 av 22. februar 2022 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2021/953 med hensyn til utstedelse av restitusjonssertifikater på grunnlag av antigen-hurtigttester – [EØS-notat om rettsakten](#)

- 32021D1283 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1283 av 2. august 2021 om ikke-godkjenning av visse aktive stoffer i biocidprodukter i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 528/2012 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1284 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1284 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av aluminiumfosfid til bruk i biocidprodukter av type 14 og 18 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1285 – Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1285 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av magnesiumfosfid til bruk i biocidprodukter av type 18 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1286 – Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1286 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av dinotefuran til bruk i biocidprodukter av type 18 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1288 – Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1288 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av borsyre til bruk i biocidprodukter av type 8 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1289 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1289 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av dazomet til bruk i biocidprodukter av type 8 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1290 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1290 av 2. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av dinatriumtetraborat til bruk i biocidprodukter av type 8 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021D1299 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1299 av 4. august 2021 om utsettelse av utløpsdatoen for godkjenningen av heksaflumuron til bruk i biocidprodukter av type 18 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32021R0849 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/849 av 11. mars 2021 om endring av del 3 i vedlegg VI til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1272/2008 om klassifisering, merking og emballering av stoffer og stoffblandinger for å tilpasse den til den tekniske og vitenskapelige utviklingen – Se EØS-notat som eget vedlegg.
- 32021D1211 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/1211 av 22. juli 2021 om endring av gjennomføringsbeslutning (EU) 2016/2323 om opprettelse av den europeiske listen over gjenvinningsanlegg i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1257/2013 – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32019D1597 Delegert kommisjonsbeslutning (EU) 2019/1597 av 3. mai 2019 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF med hensyn til felles metoder og minstekrav til kvalitet for ensartet måling av omfanget av næringsmiddelavfall – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32019D2000 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/2000 av 28. november 2019 om fastsettelse av et format for rapportering av data om næringsmiddelavfall og for framlegging av kvalitetskontrollrapporten i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF – [EØS-notat om rettsakten](#)
- 32019D1885 Kommissjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/1885 av 6. november 2019 om fastsettelse av regler for beregning, verifisering og rapportering av data om deponering av

kommunalt avfall i samsvar med rådsdirektiv 1999/31/EF, og om oppheving av kommisjonsvedtak 2000/738/EF – [EØS-notat om rettsakten](#)

32019D1752 Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/1752 av 25. februar 2019 om fastsettelse av spørsmål, format og hyppighet for rapporter som medlemsstatene skal utarbeide i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2017/852 – [EØS-notat om rettsakten](#)

32018L0850 Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/850 av 30. mai 2018 om endring av direktiv 1999/31/EF om deponering av avfall – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021D0019 Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/19 av 18. desember 2020 om fastsettelse av en felles metode og et format for rapportering av ombruk i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/98/EF – [EØS-notat om rettsakten](#)

KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET

32020D0962 Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/962 av 2. juli 2020 om endring av gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/450 med hensyn til offentliggjøring av henvisninger til europeiske vurderingsdokumenter for visse byggevarer – [EØS-notat om rettsakten](#)

LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENTET

32019R0787 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/787 av 17. april 2019 om definisjon av, betegnelse på og presentasjon og merking av alkoholsterke drikker, bruk av navnene på alkoholsterke drikker i presentasjonen og merkingen av andre næringsmidler, beskyttelse av geografiske betegnelser for alkoholsterke drikker, bruk av landbruksetanol og landbruksdestillater i alkoholholdige drikker og om oppheving av forordning (EF) nr. 110/2008 – [EØS-notat om rettsakten](#)

32019R1350 Kommisjonsgjennomføringsforordning (EU) 2019/1350 av 12. august 2019 om beskyttelse av en geografisk betegnelse på en alkoholsterk drikk i henhold til artikkel 30 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/787 («Absinthe de Pontarlier»). – [EØS-notat om rettsakten](#)

32019R1682 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1682 om beskyttelse av en geografisk betegnelse på en alkoholsterk drikk i henhold til artikkel 30 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/787 («Ямболска гроздова ракия/Гроздова ракия от Ямбол/Yambolska grozdova rakya/Grozdova rakya ot Yambol») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R0154 Kommisjonsgjennomføringsforordning (EU) 2020/154 av 23. januar 2020 om beskyttelse av en geografisk betegnelse på en alkoholsterk drikk i henhold til artikkel 30 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/787 («Norsk Vodka» / «Norwegian Vodka») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R0156 Kommisjonsgjennomføringsforordning (EU) 2020/156 av 23. januar 2020 om beskyttelse av en geografisk betegnelse på en alkoholsterk i henhold til artikkel 30 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/787 («Norsk Akevitt» / «Norsk Aquavit» / «Norsk Akvavit» / «Norwegian Aquavit») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R0179 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/179 av 3. februar 2020 om godkjenning av endring av spesifikasjonen for en alkoholsterk drikk hvis navn er beskyttet som en geografisk betegnelse («Berliner Kümmel») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R0623 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/623 av 30. april 2020 om godkjenning av endring av spesifikasjonen for en alkoholsterk drikk hvis navn er beskyttet som en geografisk betegnelse («Ratafia de Champagne») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R2079 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/2079 av 8. desember 2020 om godkjenning av endring av produktspesifikasjonen for en alkoholsterk drikk hvis navn er beskyttet som en geografisk betegnelse («Münchener Kümmel») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1287 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1287 av 9. september 2020 om godkjenning av endring av spesifikasjonen for en alkoholsterk drikk hvis navn er beskyttet som en geografisk betegnelse («Hierbas de Mallorca») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1286 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1286 av 9. september 2020 om godkjenning av endring av spesifikasjonen for en alkoholsterk drikk hvis navn er beskyttet som en geografisk betegnelse («Scotch Whisky») – [EØS-notat om rettsakten](#)

32018R1793 Kommisjonsforordning (EU) 2018/1793 av 20. november 2018 om godkjenning av endring av den tekniske spesifikasjonen for en geografisk betegnelse på en alkoholsterk drikk oppført i vedlegg III til forordning (EF) nr. 110/2008 som har gitt opphav til endring av betegnelsens hovedspesifikasjoner («Ron de Guatemala») (GI) – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1705 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1705 av 14. juli 2021 om endring av delegert forordning (EU) 2020/692 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/429 med hensyn til bestemmelser for import til unionen, samt forflytning og håndtering etter import, av forsendelser av visse levende dyr, avlsprodukter og produkter av animalsk opprinnelse – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1706 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1706 som endrer og retter delegert forordning (EU) 2020/688 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/429 med hensyn til krav til dyrehelse ved forflytning innenfor Unionen av landdyr og rugeegg – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1177 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/1177 av 16. juli 2021 om endring av gjennomføringsforordning (EU) 2015/408 med hensyn til fjerning av propoksykarbason fra listen over aktive stoffer som skal anses som stoffer som bør erstattes – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1191 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/1191 av 19. juli 2021 om fornyet godkjenning av det aktive stoffet klopyralid i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1107/2009 om omsetning av plantevernmidler, og om endring av vedlegget til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 540/2011 – [EØS-notat om rettsakten](#)

LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENTET OG NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

32021R1008 Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/1008 av 21. juni 2021 om endring av vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2021/620 med hensyn til sykdomsfri status for Kroatia og for en region i Portugal når det gjelder infeksjon med *Brucella abortus*, *B. melitensis* og *B. suis* hos

storfepopulasjoner, om endring av vedlegg VIII til den nevnte forordningen med hensyn til sykdomsfri status for Litauen og for visse regioner i Tyskland, Italia og Portugal når det gjelder infeksjon med blåtungevirus (serotype 1–24) og om endring av vedlegg XIII til den nevnte forordningen med hensyn til sykdomsfri status for Danmark og Finland når det gjelder infeksjøs hematopoietisk nekrose – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1773 Kommisjonens av 26. november 2020 om endring av forordning (EF) nr. 429/2008 om nærmere regler for gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1831/2003 med hensyn til utarbeiding og framlegging av søknader samt vurdering og godkjenning av tilsetningsstoffer i fôr – [EØS-notat om rettsakten](#)

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

32021R1950 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1950 av 10. november 2021 om endring av europaparlaments- og rådsforordning 2009/81/EF med hensyn til terskelverdiene for visse vare-, tjeneste- og bygge- og anleggskontrakter – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1951 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1951 av 10. november 2021 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/23/EU med hensyn til terskelverdiene for konsesjonskontrakter – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1952 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1952 av 10. november 2021 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU med hensyn til terskelverdiene for offentlige varekontrakter, tjenstekontrakter og bygge- og anleggskontrakter samt plan- og designkonkurranser – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1953 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1953 av 10. november 2021 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU med hensyn til terskelverdiene for varekontrakter, tjenstekontrakter og bygge- og anleggskontrakter samt plan- og designkonkurranser – [EØS-notat om rettsakten](#)

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

32018R0858 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike motorvogner, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF – [EØS-notat om rettsakten](#)

32019R2144 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 av 27. november 2019 om krav til typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner, med hensyn til deres generelle sikkerhet og beskyttelse av personer i motorvognen og myke trafikanter, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 og om oppheving av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 og kommisjonsforordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr.

130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0646 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/646 av 19. april 2021 om fastsettelse av gjennomføringsbestemmelser til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 med hensyn til felles prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av motorvogner angående nødsystemer for kjørefeltassistanse (ELKS) – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1243 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1243 av 19. april 2021 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 ved fastsettelse av detaljerte bestemmelser for ettermontering av alkohollås i motorvogner og om endring av vedlegg II til den forordningen – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1244 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1244 av 20. mai 2021 om endring av vedlegg X til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til standardisert tilgang til opplysninger fra kjøretøyers egendiagnosesystem og opplysninger om reparasjon og vedlikehold, og krav og prosedyrer for tilgang til opplysninger om kjøretøyers sikkerhet – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1341 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1341 av 23. april 2021 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 ved fastsettelse av nærmere regler om særlige prøvingsprosedyrer og tekniske krav i forbindelse med typegodkjenning av motorvogner med hensyn til systemer for tretthets- og oppmerksomhetsvarsel, og om endring av vedlegg II til den forordningen – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1445 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1445 av 23. juni 2021 om endring av vedlegg II og VII til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R0683 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/683 av 15. april 2020 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til administrative krav ved godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike motorvogner – [EØS-notat om rettsakten](#)

32020R1812 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1812 av 1. desember 2020 om fastsettelse av regler for elektronisk datautveksling og underretning om EU-typegodkjenninger i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0133 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/133 av 4. februar 2021 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 med hensyn til grunnleggende format, struktur og utvekslingsmetode for data i samsvarssertifikatet i elektroniskformat – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0535 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/535 av 31. mars 2021 om fastsettelse av regler for anvendelse av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/2144 med hensyn til ensartede prosedyrer og tekniske spesifikasjoner for typegodkjenning av kjøretøyer og av systemer, komponenter og separate tekniske enheter til slike kjøretøyer, med hensyn til deres generelle spesifikasjoner og sikkerhet – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R0941 Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/941 av 10. juni 2021 om fastsettelse av en spesifikk framgangsmåte for å identifisere tunge kjøretøyer som er sertifisert som arbeidskjøretøyer, men som ikke er registrert som dette, og om korrigering av en produsents årlige gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp for å ta hensyn til disse kjøretøyene – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1429 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1429 av 31. mai 2021 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 med hensyn til data om nye tunge kjøretøyer som medlemsstatene skal overvåke og rapportere – [EØS-notat om rettsakten](#)

32021R1430 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2021/1430 av 31. mai 2021 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/956 ved å angi de dataene som medlemsstatene skal rapportere for å kontrollere CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer – [EØS-notat om rettsakten](#)

32022R0255 Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/255 av 15. desember 2021 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 95/93 med hensyn til forlengelse av tiltakene for midlertidig lettelse i reglene for bruk av tidsluker på grunn av covid-19-krisen – [EØS-notat om rettsakten](#)