



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS – gjennomføring av delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012.

Trafikant og kjøretøy
Fag Utekontroll
30. april 2025
Vår ref.: 25/116443

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Bakgrunn	3
3	Nærmere om forslaget	4
3.1	Om kravene til service og sikkerhet.....	6
3.2	Om sertifiseringsordningen.....	6
4	Forslaget.....	7
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	7
5.1	Offentlige aktører	7
5.2	Private aktører	8
6	Høringsfrist.....	9

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS – gjennomføring av delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012.

1 Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS av 2. juli 2007 nr. 877 om gjennomføring av delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012 om utfyllende bestemmelser om service- og sikkerhetsnivå for parkeringsområder for tungtransport.

Forordning (EF) nr. 561/2006 fastsetter regler om kjøretider, pauser og hviletider for førere av kjøretøyer i gods- og persontransport på vei. Forordningen er inntatt i EØS-avtalens Vedlegg XIII, og gjennomført i norsk rett ved forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS § 1.

Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012 av 7. april 2022 utfyller europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til opprettelse av standarder for angivelse av service- og sikkerhetsnivå for sikre og trygge parkeringsområder og for deres sertifiseringsprosedyrer.

2 Bakgrunn

Forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 8 stiller krav om at en fører skal ta døgn- og ukehvil. Enkelte av disse hvileperiodene blir ofte gjennomført på veiene, spesielt i tilfeller der det utføres internasjonal transport. Det er derfor viktig at sjåfører har tilgang til områder hvor det er sikkert å parkere og hvor det er tilgang til de tjenestene som er nødvendig.

Kommisjonen har en plikt etter forordning (EF) nr. 561/2006 art. 8a til å sørge for at informasjon om trygge og sikre parkeringsområder er lett tilgjengelig for førere som utfører gods- og persontransport på vei. Videre skal Kommisjonen også offentliggjøre en liste over alle sertifiserte parkeringsområder, slik at førerne får tilfredsstillende informasjon om:

- tiltak for å oppdage og hindre innbrudd,
- belysning og synlighet,
- kontaktpunkter og prosedyrer i nødsituasjoner,
- kjønnstilpassede sanitære fasiliteter,
- muligheter for å kjøpe mat og drikke,
- kommunikasjonsforbindelser,

Listen over disse områdene skal gjøres tilgjengelig på et felles, offisielt nettsted som oppdateres jevnlig.

Forordning (EF) 561/2006 artikkel 8a nr. 2 pålegger også Kommisjonen å:

«vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 23a med sikte på å fastsette standarder som gir mer detaljert informasjon om service- og sikkerhetsnivået for områdene nevnt i nr. 1, og om prosedyrene for sertifisering av parkeringsområder».

Kommisjonen gjennomførte en undersøkelse i 2019 som konkluderte med at det var en mangel på parkeringsområder med fasiliteter som er nevnt i forordning (EF) 561/2006 artikkel 8a nr. 1. Undersøkelsen inneholdt også forslag blant annet om standarder for trygge og sikre parkeringsområde og sertifiseringsprosedyrer.

Det ble identifisert et behov for å enes om en felles EU-plan for å sikre at bransjen har adgang til klare og like opplysninger om sikre parkeringsområder i hele EU. De så et behov for å komme frem til felles minimumskrav til servicenivået som er til rådighet på alle parkeringsområder, dette for å styrke sjåførens arbeidsvilkår.

Det fremgår av forordningens fortale pkt. 8 at sikre parkeringsområder er avgjørende for at fører og transportforetak skal kunne beskytte lasten sin mot godskriminalitet.

Noen transportforetak og førerne av disse kjøretøyene kan ha bruk for parkeringsområder med forskjellige sikkerhetsnivåer avhengig av de varer som transporteres. EU-standardene bør derfor ta hensyn til de forskjellige typer virksomheter, og parkeringsområder bør romme forskjellige minimumskrav til sikkerhetsnivået.

For å skape gjennomskiktighet og sikkerhet for brukere av sikrede parkeringsområder bør parkeringsområder sertifiseres av et uavhengig sertifiseringsorgan i overensstemmelse med de prosedyrer, som er fastlagt på EU-plan.

Disse behovene ledet til vedtakelsen av delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012 av 7. april 2022 om utfylling av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 med hensyn til opprettelse av standarder for angivelse av service- og sikkerhetsnivå for sikre og trygge parkeringsområder og for deres sertifiseringsprosedyrer. Forordningen inneholder fire artikler og to vedlegg.

3 Nærmere om forslaget

Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012 inneholder fire artikler og to vedlegg.

Forordningen vil ikke i seg selv ha rettslige konsekvenser gjennom å etablere noen form for rettigheter og plikter, men siden den legges til grunn for andre regelverk fra EU så vil den likevel bidra til rettigheter og plikter for Norge og som forordning må den gjøres til en del av norsk rett, jf. EØS-avtalen artikkel 7.

Både regelverk for TEN-T transportnett (Regulation – EU – 2024/1679 – EN – EUR-Lex) og AFIR (Regulation – 2023/1804 – EN – EUR-Lex) setter krav til «safe and secure parkings», som definert i denne forordningen. Disse kravene har foreløpig beskjedne betydning for Norge, men kravene kan bli langt mer vesentlige ved framtidige oppdateringer. Det er ukjent for Statens vegvesen om det kan være flere reguleringer som knytter krav til sertifiserte døgnhvileplasser.

Rettsakten endrer forordning (EF) 561/2006 som er gjennomført i Norge i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS. Statens vegvesen foreslår derfor at rettsakten gjennomføres i Norge gjennom henvisningsmetoden ved å endre § 1 i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver. Kjøre- og hviletidsforskriften vedtatt med hjemmel i vegtrafikkloven §§ 13, 13a, 14, 19 b, 20, 21 annet ledd, 32 og 36. Disse bestemmelsene regulerer i rettigheter og plikter knyttet til bla sjåførere, kjøretøy og ifm kontroll. For gjennomføring av denne forordningen; (EU) 2022/1012 er det nødvendig med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova). Veglova § 62 gir departementet anledning til å gi nødvendige forskrifter.

Artikkel 1 angir kravene for å bli sertifisert som et trygt og sikkert parkeringsområde, og henviser til de nærmere kriteriene til service og sikkerhet i vedlegg I del a og b.

Artikkel 2 angir standarder og prosedyrer for sertifiseringen av parkeringsområder, og henviser til utfyllende regulering av dette i vedlegg II.

Artikkel 3 er en revisjonsklausul som sier at kommisjonen senest 7. april 2026 skal vurdere om standardene og sertifiseringsprosedyrene skal endres i lys av teknologisk utvikling og kontinuerlig forbedring av førernes arbeidsvilkår.

Artikkel 4 regulerer ikrafttreddelsen for medlemmer av EU.

Sikre og trygge parkeringsområder kan tilbys av private serviceytere på kommersiell basis, hos private serviceytere som drifter døgnhvileplass etter avtale med Statens vegvesen/Nye Veier AS, eller på døgnhvileplasser som driftes i regi av Statens vegvesen/Nye veier. Samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei fra 2024¹ har mål om 80 døgnhvileplasser jevnt fordelt langs hele riksveinettet, mange av disse på TEN-T nettverket.

Selv om godkjenningsordningen foreløpig er helt frivillig, vil Statens vegvesen måtte ta stilling til om det er behov for å revidere nasjonal plan for døgnhvileplasser, veileder for døgnhvileplasser (Statens vegvesens håndbok V136) og dokumenter for nye driftsavtaler.

Kameraovervåking med tilhørende rutiner inngår i sikkerhetsnivåene, og det kan derfor også bli aktuelt å ha en dialog med Datatilsynet om nytten av tiltaket, gjennomføring og behov for veiledning til virksomhetene.

Som en helt frivillig sertifiseringsordning vil minstekrav til servicenivå, sikkerhetsnivå og sertifiseringsprosedyrer, bidra til at førere av tunge kjøretøy får bedre informasjon om de

¹ [Samlet plan for døgnhvile-, raste- og ladeplasser for tunge kjøretøy langs riksvei](#)

anleggene som er sertifisert, men pga. kostnader til tiltak og sertifiseringsordning, vil dette trolig kun gjelde store og godt besøkte døgnhvileplasser.

3.1 Om kravene til service og sikkerhet

For å kunne bli sertifisert i henhold til forordningen må man oppfylle kravene til service og sikkerhetsnivå i vedlegg I a og b.

Minimum servicenivå innebærer gitte standarder for sanitærfasiliteter, oppslag med nødnumre, og tilgang til strøm, internett, mat og drikke. Der det ikke er trafikkgrunnlag for betjening hele døgnet vil et krav til tilbud om snacks og drikke 24/7, selv ved bruk av automater, medføre økonomiske konsekvenser for plasser både i privat og offentlig regi.

Det laveste sikkerhetsnivået gir krav til et tydelig avgrenset, oversiktlig og belyst parkeringsområde med kameraovervåking av inn- og utkjøringer etter gitte kriterier. Det stilles krav til daglig ettersyn, ansvarlig person og prosedyrer ved uønskede besøk og kriminalitet. Både kameraovervåking og andre prosedyrer stiller større krav til administrasjon og oppfølging enn i dag, både for operatør og veiforvalter. Strengere sikkerhetsnivå gir større krav til utstyr og administrasjon.

Kravene slik de er formulert, synes lite tilpasset de mange mindre døgnhvileplassene langs riksveinettet i Norge. Finske veimyndigheter peker på at tiltakene ikke synes å stå i forhold til en situasjon der det er lite kriminalitet på plassene. De peker også på at det ikke er gitt at inntektene for servicetilbydere fra yrkesførere blir større, selv om kvaliteten på tilbudet økes.

Statens vegvesen kan tilfredsstillere flere av minimumskravene i [2022:1012 Publications Office](#) (tabell 1 i Annex 1), men kanskje spesielt det som går på mat og drikke kan være utfordrende. Kravene vil kunne medføre at det blir vanskeligere å finne tilbydere, og at Statens vegvesen må betale mer per døgnhvileplass/opstillingsplass. Erfaringsmessig er inntektsmulighetene som følge av å tilby døgnhvileplasser små. Mange førere velger å bringe egen mat og drikke.

3.2 Om sertifiseringsordningen

Det er kun sertifiseringsorganer og inspektører som oppfyller kravene i vedlegg II som kan sertifisere trygge og sikre parkeringsområder. Det legges opp til en omfattende og ressurskrevende sertifiseringsordning etter ISO 17021, med godkjente sertifiseringsorganer og inspektører som behersker engelsk og lokalt (norsk) språk og kjenner norsk transportnæring, som skal inspisere både meldt og uanmeldt.

De aktørene som ønsker å gjøre dette kan sende dokumentasjon på at de oppfyller kravene til Kommisjonen. Sertifiseringsorganets navn og kontaktopplysninger vil da bli oppført på det offisielle nettstedet som nevnt i forordning (EF) nr. 561/2006.

Sertifiseringen fornyes hvert 3. år. Sertifiseringsorganene(e) setter opp en klageordning og holder oppdaterte lister over sertifiserte sikrede døgnhvileplasser som presenteres tilgjengelig på Kommisjonens offentlige nettside.

Hvis det blir innført et krav om sertifiserte parkeringsområder vil man være avhengig av at det finnes sertifiseringsorganer som tilbyr sertifisering i Norge. Hvis ingen private aktører velger å gjøre dette fordi det ikke er lønnsomt, kan det hende at norske myndigheter må ta initiativ til dette selv. I så fall må det utredes nærmere hvor ansvaret for sertifiseringsordningen bør plasseres. Sertifiseringsorganet kan i så fall være hos en offentlig etat, eller settes bort til private aktører. Som operatør av døgnhvileplasser og bestiller av døgnhvileplass-tjenester, bør ansvaret for sertifiseringsordningen kanskje ikke ligge hos Statens vegvesen.

4 Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Offentlige aktører

Selve gjennomføringen av forordningen i norsk rett har ingen store økonomiske eller administrative konsekvenser ettersom det legges opp til en frivillig godkjenningsordning for parkeringsområder som ønsker sertifisering, men forskriftsendringen vil medføre noe ekstra tidsbruk internt i Statens vegvesen. Det vil være aktuelt å vurdere og tilpasse maler for utlysning av døgnhvileplasser. Det synes sannsynlig at Statens vegvesen kan måtte ajourholde en oversikt over døgnhvileplasser som er sertifisert, samt service og egenskaper ved disse. Kommisjonen skal offentliggjøre en liste over sertifiserte døgnhvileplasser, med opplysninger om disse. Dette kan innebære at Statens vegvesen må holde en oversikt over dette, ev. også publisere på <https://transportportal.no/>, og rapportere til SD og EU.

Innholdet i forordningen kan imidlertid ha indirekte konsekvenser, dersom det vedtas nye rettsakter i fremtiden som etablerer rettigheter eller plikter med henvisning til forordningen. Det vises i den forbindelse til at retningslinjene for TEN-T veinettet er under revisjon, og at den reviderte versjonen av retningslinjene forventes å enten inneholde ambisjoner eller krav om at TEN-T veinettet har parkeringsområder som er sertifisert i henhold til forordning (EU) 2022/1012. Akkurat hvilke ambisjoner eller krav de reviderte TEN-T retningslinjene vil inneholde er imidlertid fortsatt usikkert.

Et forslag fra EU-kommisjonen av 14. desember 2021 inneholdt et krav om at hele TEN-T veinettet skulle ha sikre og trygge parkeringsområder tilgjengelig med maksimalt 100 km avstand fra hverandre. Dette ville i så fall innebære et krav til sertifisering av mer enn 50 av de eksisterende døgnhvileplassene på den delen av dette veinettet som befinner seg i Norge.

Rådet vedtok imidlertid en felles posisjon (general approach) den 5. desember 2022 hvor dette kravet er fjernet. Det er i stedet erstattet med en ambisjon som sier at medlemslandene skal gjøre alt de kan for å sikre utviklingen av sikre og trygge parkeringsområder med maksimalt 150 km avstand på en mindre del av TEN-T veinettet (hovednettet).

Retningslinjene for TEN-T veinettet fra 2024 har en ambisjon om at medlemslandene skal sikre utviklingen av sikre og trygge parkeringsområder langs TEN-T veinettet. Det er stilt som krav til en mindre del av TEN-T veinettet (hovednettet), med maksimalt 150 km avstand. Denne delen av veinettet omfatter strekningene E18 Oslo – Riksgrensen, E6 Oslo – Riksgrensen (unntatt Mosseveien) og E10 Narvik – Riksgrensen. Konsekvensene gjelder i denne omgang en mindre del av veinettet, og utløser muligens ikke et krav for Norge. Det kan forventes at kravene strammes inn ved senere revisjoner av regelverket.

Det synes ikke hensiktsmessig å opprette en sertifiseringsordning for en eller noen få plasser i Norge, men det kan eventuelt være mulig å benytte en europeisk ordning. AFIR (Regulation (EU) 2023/... of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU) stiller krav til ladeinfrastruktur, med frister i 2027 og 2030, der det er etablert "safe and secure parkings" (Artikkel 4.1 e og f, Artikkel 5.1 c)

Det er altså uklart om Statens vegvesen vil måtte ta ansvar for å opprette en sertifiseringsordning og per nå foreligger heller ingen slike planer, da det tilsynelatende er lite kommersielt grunnlag for en slik ordning for Norge. Alle krav Statens vegvesen stiller utover det vi allerede stiller til døgnhvileplasser vil ha konsekvenser: 1) det kan bli færre tilbydere og flere utlysninger der det ikke er tilbydere, og 2) det kan øke kostnadene.

Sertifiseringsordningen synes også å kreve omfattende reiser og arbeidstimer for å holde døgnhvileplasser over hele landet kreditert hvert 3. år, samt kursing for de som skal gjennomføre krediteringen.

5.2 Private aktører

For sjåfører og transportører vil forslaget i utgangspunktet ha liten annen betydning enn god opplysning om sertifiserte døgnhvileplasser gjennom kommisjonens krav til å offentliggjøre liste over sertifiserte døgnhvileplasser. Statens vegvesen har allerede en offentlig tilgjengelig oversikt over nasjonale døgnhvileplasser her [Døgnhvileplasser | Statens vegvesen](#). Statens vegvesen sine døgnhvileplasser er det i dag gratis å parkere på og benytte toalett på, mens private drivere som Statens vegvesen har avtale med kan ta en avgift for bruk av dusj, vaskemaskin eller lignende. I dag tilbyr for eksempel bensinstasjonskjeder fasiliteter for langtransportindustrien med lojalitetsprogrammer og firmakort (samlet firmafaktura).

Da det per nå er uvisst om noen ønsker å sertifisere sin plass er det vanskelig å si noe om i hvilken grad dette vil koste noe for brukerne, men det er sannsynlig at utgiftene til sertifisering vil måtte hentes inn et sted. Dette kan være gjennom en parkeringsavgift.

Dersom videoovervåking benyttes til bedre informasjon om hvor det er ledige plasser, vil dette bedre jobbhverdagen for yrkesførere, men det vil igjen kreve utstyr, programvare, utvikling og drift av tjenesten.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **11. juni 2025**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

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

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **25/116443** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag