



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Forslag til ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. (alkolåsforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
4. mai 2018

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
Forslag til forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv	4
1 Innledning	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Høringen	4
2 Høringsinstansenes merknader til forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene	7
2.1 Generelt.....	7
2.2 Inntrykk etter høringen.....	7
2.3 Forslag til § 1. Formål.....	8
2.4 Forslag til § 2. Virkeområde	9
2.5 Forslag til § 3. Definisjoner	16
2.6 Forslag til § 4. Krav til alkolås	17
2.7 Forslag til § 5. Alkoholkonsentrasjon i pusteprøven	19
2.8 Forslag til § 6. Godkjent pusteprøve.....	20
2.9 Forslag til § 7. Forbikopplingsfunksjon for alkolås	22
2.10 Forslag til § 8. Nødfunksjon	22
2.11 Forslag til § 9. Service og vedlikehold.....	24
2.12 Forslag til § 10. Hindring i bruk av kjøretøy	24
2.13 Forslag til § 11. Monteringsinstruksjon	26
2.14 Forslag til § 12. Installasjonsbekreftelse ved ettermontering.....	27
2.15 Forslag til § 13. Godkjenning av alkolåsverksted.....	29
2.16 Forslag til § 14. Gebyr for godkjenning av alkolåsverksted	32
2.17 Forslag til § 15. Krav til lokaler og utstyr.....	34
2.18 Forslag til § 16. Krav til faglig ansvarlig og stedfortreder	35
2.19 Forslag til § 17. Krav til installatøren	37
2.20 Forslag til § 18. Krav til kvalitetssystem	38
2.21 Forslag til § 19. Ansvar for informasjon til fører av kjøretøy med alkolås.....	39
2.22 Forslag til § 20. Krav til utstyr og sikkerhet for datahåndtering.....	42
2.23 Forslag til § 21. Tilsyn	45
2.24 Forslag til § 22. Reaksjoner mot alkolåsverksteder.....	46
2.25 Forslag til § 23. Kontroll langs veg	48
2.26 Forslag til § 24. Overtredelsesgebyr	52

2.27	Forslag til § 25. Klage på vedtak	53
2.28	Forslag til § 26. Unntak	53
2.29	Forslag til § 27. Overgangsordninger	54
2.30	Forslag til § 28. Ikrafttredelse	57
3	Alkolås og straffbart forsøk	57
3.1	Høringsinstansenes merknader	57
3.2	Vegdirektoratets vurderinger	58
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	59
4.1	Innledning	59

Forslag til forskrift om alkohol, alkoholverksteder mv

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Vegdirektoratet sendte den 6. mars 2017 på høring forslag om å innføre et nasjonalt påbud om alkohol i minibusser i kjøretøygruppe M2 og busser i kjøretøygruppe M3 som driver persontransport mot vederlag på veg. Forslaget innebar en ny bestemmelse i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) i ny § 40 c, og forslag til ny forskrift om alkohol, alkoholverksteder mv. for å innføre et nasjonalt påbud om alkohol for norskregistrerte busser og minibusser som driver persontransport mot vederlag.

Høringsfristen ble satt til 9. juni 2017.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 190 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no, jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt til sammen 55 svar på høringen.

Ingen merknader

Følgende høringsinstanser hadde ingen merknader til høringen hva gjelder forskriften:

Akershus fylkeskommune

Bane NOR SF

Bilpersonalets Landsråd

Brønnøysundregistrene

Buss Magasinet

Finnmark fylkeskommune

Forsvarsdepartementet

Helsedirektoratet

Landbruks- og matdepartementet

Nordland fylkeskommune

Norsk Bobilforening

Norsk Motorcykel Union

Norsk Trafikkmedisinsk forening

Statens vegvesen region midt

Statens vegvesen region nord

Tolldirektoratet

Vestfold fylkeskommune

Merknader

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til alkoholåsforskriften:

Actis

Agder politidistrikt

Akan

Arbeidsforeningen Spekter

Autobransjens Leverandørforening

Autoriserte trafikkskolers Landforbund

Bilimportørenes Landsforening

Buskerud fylkeskommune

Datatilsynet

Dignita

Dräger Norge AS

Fagforbundet

Frihet fra trafikkrus

Hedmark fylkeskommune

Justis- og beredskapsdepartementet

KGK Norge AS

Kongelig Norsk Automobilklub

MA - Rusfri trafikk

NEK/NK-BTTF 116-2

NHO Transport

Norges Bilbransjeforbund
Norges Taxiforbund
Norsk Bobil og Caravan Club
Norsk Transportarbeiderforbund
Opplysningsrådet for veitrafikken
Oslo politidistrikt
Politidirektoratet
Statens vegvesen region sør
Statens vegvesen region øst
Sysselemanden på Svalbard
Telemark fylkeskommune
Trygg Trafikk
Utrykningspolitiet
Yrkestrafikkforbundet

2 Høringsinstansenes merknader til forskrift om alkoholås, alkoholåsverksteder mv. og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

2.1 Generelt

I det videre vil vi ta for oss forslaget til ny forskrift om alkoholås, alkoholåsverksteder mv., heretter omtalt alkoholåsforskriften. Etter en kort introduksjon, vil vi gjennomgå det opprinnelige forslaget fra høringsnotatet, høringsinstansenes merknader og til slutt vår vurdering av de merknadene og innspillene som har kommet inn.

Det har kommet inn noen innspill med forslag til endringer i enkelte bestemmelser i alkoholåsforskriften som Vegdirektoratet har imøtekommet. Endelig ordlyd i disse gjengis under gjennomgangen av den aktuelle bestemmelsen. Mindre endringer i forskriftens ordlyd, i form av retting av skrivefeil og korrigeringer for å forenkle språket vil ikke omtales nærmere i denne oppsummeringen.

Endelig versjon av alkoholåsforskriften etter høringsoppsummeringen følger av vedlegget Forskrift om alkoholås, alkoholåsverksteder mv.

2.2 Inntrykk etter høringen

Etter å ha gjennomgått høringssvarene, er Vegdirektoratets oppfatning at høringsinstansene er positive til forslaget, som et tiltak for økt trafikksikkerhet ved å redusere mulighetene for å kunne kjøre under alkoholpåvirkning. Flere fylkeskommuner opplyser i sine svar at de allerede i dag stiller krav om alkoholås for kjøretøy benyttet i løyvevirksomhet ved bussanbud. Alkoholås har blitt et godt kvalitetssikringsverktøy som kan være med på å redusere antall drepte og skadde på norske veger.

Av innsigelsene og kommentarer til forskriftsforslaget er det særlig to forhold som går igjen. Innsigelsene retter seg særlig mot forskriftens virkeområde. Flere høringsinstanser er negative til at påbudet i denne omgang ikke skal gjelde kjøretøy i gruppe M1. Flere høringsinstanser mener det ikke er særlige tekniske-, sikkerhetsmessige- eller logistikkutfordringer til installasjon av alkoholås i kjøretøy i gruppe M1 (i denne sammenheng drosjer).

Noen høringsinstanser stiller seg også negative til at kjøretøy registrert i utlandet ikke vil være omfattet av påbudet. Disse innspillene berører virkeområdet definert i forskriftsforslaget, og vil derfor gjennomgås nedenfor. Kritikken mot å utelate utenlandskregistrerte kjøretøy går hovedsakelig på at det vil virke konkurransevridende samt at et slikt påbud mot utenlandsk transportvirksomhet i Norge må kunne innføres når formålet er å øke trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet har også mottatt flere innspill til de tekniske kravene til alkoholåsen. Det er kommet flere innspill om tilleggtesting (temperaturkravet) i forskriftsforslaget § 4. Flere

instanser mener kravet om tilleggstesting er unødvendig og fordyrende, og at dette allerede er dekket av CENELECs standardserie.

Enkelte høringsinstanser har også kommet med innspill til § 6 i forslaget om godkjente pusteprøver for å kunne starte eller sette kjøretøyet i bevegelse. Høringsinstansene stiller spørsmålsteget ved om fristarttiden på opptil 30 minutter er noe knapp, og ikke gjenspeiler det reelle tidsrommet for sjåføren når kjøretøyet ikke er i bevegelse eller startet opp.

Til forskriftsforslaget § 10 har det blant annet kommet innspill om at krav til at alkolåsen skal stoppe hvis man «overkjører» 30 dager, bør fjernes, da denne funksjonen ikke finnes i dagens alkolåser, og at det er uforsvarlig hvis dagens alkolåser må skiftes ut på grunn av dette.

Vi har også mottatt flere innspill til forslagens § 13 om godkjenning av alkolåsverksteder. Dels går innspillene på om det anses som nødvendig å opprette en egen verkstedskategori for alkolåsverksteder. Spesielt alkolåsleverandørene mener at de burde hatt et større ansvar for administrasjonen av alkolåsordningen da de mener at de besitter kunnskapen på området. Noen høringsinstansene mener videre at det i forskriften er stilt for omfattende og rigide krav til alkolåsverksteder, slik som krav til lokaler, utstyr, faglig ansvarlig, stedfortreder, installatør, kvalitetssystem, informasjon om alkolås til fører mv.

Vegdirektoratet har mottatt en del høringsinnspill til forskriftsforslaget § 15 om krav til lokaler og utstyr. Høringsinstansene er gjennomgående positive til at det åpnes for «mobile» verksteder, ved at arbeid med alkolås kan utføres utenfor verkstedets lokaler forutsatt at det gjøres på en forsvarlig måte.

Flere høringsinstanser er uenige i at installatøren ved alkolåsverkstedet skal ha ansvaret for å informere føreren om alkolåsens bruk. Høringsinstansene er gjennomgående av den oppfatning at ansvaret for informasjon til føreren om bruken av alkolåsen bør ligge på virksomheten (arbeidsgiveren og transportvirksomheten) og ikke på den personen som installerer alkolåsen.

Når det gjelder overgangsordningen på to år i høringsnotatet, har det kommet inn flere innspill. Samtlige høringsinstanser som gav innspill på denne delen av høringen mener en overgangsperiode på to år for busser er for kort. Høringsinstansene har bedt Vegdirektoratet vurdere en lengre overgangsperiode.

2.3 Forslag til § 1. Formål

2.3.1 EUForslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 1 Formål

Forskriften skal ivareta sikkerhet, kvalitet og etterlevelse av påbudet om å ha alkolås i kjøretøy.

Formålet med å ha alkolås i kjøretøy er å forhindre ruspåvirket kjøring.

Vegdirektoratet foreslo å ha en egen formålsbestemmelse for å gjøre formålet med forskriften klar.

2.3.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen merknader til dette forslaget i forskriften, og opprettholder dermed ordlyden i formålsbestemmelsen i § 1 slik den ble presentert i høringsnotatet.

2.4 Forslag til § 2. Virkeområde

2.4.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for den som driver persontransport mot vederlag på veg i Norge med kjøretøy i kategori M2 og M3 og som omfattes av lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 4, § 6, § 9, og § 10.

Dersom kjøretøyet som nevnt i første ledd er registrert i utlandet er kjøretøyet unntatt kravene i forskriften.

Vegdirektoratet foreslo å ha en egen bestemmelse for å tydeliggjøre hva forskriften gjelder og hvem den retter seg mot. Forslaget var at forskriften skulle gjelde den samme persontransporten som er omfattet av løyvebestemmelsene i yrkestransportloven §§ 4, 6, 9 og 10. Yrkestransportloven § 4 gjelder løyve for persontransport med motorvogn, mens § 6 går på behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute. § 9 omhandler behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn utenfor rute, og § 10 omfatter transport med motorvogn til eller fra utlandet mv. Formålet med å begrense omfanget av påbudet til persontransport etter yrkestransportloven var å begrense omfanget gjennom bruk av en forutsigbar definisjon.

Vegdirektoratet foreslo at kravet om alkohol skal begrenses til å gjelde kjøretøy i gruppe M2 og M3 og som driver løyvepliktig persontransport i Norge. Påbudet ble med andre ord foreslått til å unnlate personbiler (M1, i praksis taxinæringen) i denne omgang.

Begrunnelsen for å unnlate M1 fra påbudet i denne omgangen, var dels et ønske om en gradvis innføring av oppdraget gitt av Samferdselsdepartementet, grunnet et stort antall kjøretøy (ca. 24 000) som driver løyvepliktig persontransport.

Det er videre tekniske utfordringer med installasjon av alkohol i nyere personbiler (M1). Det er også ønskelig å danne et erfaringsgrunnlag fra bussene før påbudet eventuelt skulle utvides til å gjelde også for personbiler. Ettersom installasjon av alkohol i busser og minibusser i hovedsak skjer hos kjøretøyfabrikant, har fabrikanten selv testet ut integrasjonen og testet ut mulige feilfunksjoner. Ettermontering av alkohol på nyere personbiler, byr midlertid på større utfordringer enn på eldre modeller. De tekniske utfordringene har vist seg potensielt å kunne føre til en viss sikkerhetsrisiko for bilens systemer, og dermed trafiksikkerheten. På bakgrunn av disse utfordringene har Vegdirektoratet ansett det som hensiktsmessig å avvente et typegodkjenningskrav om at kjøretøyene skal være forberedt for ettermontering fra fabrikantene.

Bestemmelsens annet ledd ble uformet slik at utenlandskregistrerte kjøretøy ikke er omfattet av påbudet. Bakgrunnen for å utelate utenlandskregistrerte kjøretøy fra påbudet er dels at EØS-avtalen, herunder forbudet mot handelshindringer, setter begrensninger for hvilke tekniske krav Norge kan stille til utenlandske kjøretøy gjennom nasjonal lovgivning.

Vegdirektoratet vurderte på høringstidspunktet det slik at et tilsvarende påbud om alkolås for utenlandskregistrerte kjøretøy sannsynligvis være i strid med EØS-avtalen.

Utenom Norges EØS-rettslige forpliktelser, er det en rekke praktiske utfordringer som oppstår ved å knytte påbudet også til utenlandskregistrerte kjøretøy. Det vil for eksempel være praktisk vanskelig å kreve at utenlandske busser må reise til Norge for å få ettermontert alkolås før de kan drive med persontransport i Norge, i tillegg til at Norge ikke har mulighet til å regulere arbeid på alkolås ved verksteder i utlandet. Endelig var begrunnelsen for å utelate utenlandske kjøretøy hvordan et eventuelt påbud mot utenlandskregistrerte kjøretøy skulle kunne håndheves.

2.4.2 Høringsinstansenes merknader

2.4.2.1 Sikkerhetsrisiko ved installasjon i nyere personbiler uten veiledning fra kjøretøyprodusenten

Autobransjens Leverandørforening støtter ikke direktoratets vurdering om å unnlate kjøretøy i kategori M1 og mener det verken er forbundet tekniske utfordringer eller noen sikkerhetsrisiko ved å kreve ettermontering av alkolås for denne kjøretøygruppen. ABL mener at Stortingets vedtak om å innføre alkolås i betalt persontransport må gjennomføres fullt ut for å oppnå 100 % trygghet mot promillekjøring med buss og taxi.

Telemark fylkeskommune sin vurdering er at Statens vegvesen så snart som råd, bør la forskriften om alkolås også omfatte drosjer- og turvogner.

Trygg Trafikk stiller seg positiv til innføring av påbud om alkolås i buss og minibuss, men mener påbudet må utvides til å omfatte drosjer i kjøretøygruppe M1, for å bedre effekten av tiltaket. Det vises videre til EN504536-7 som etter det Trygg Trafikk kjenner til, skal være godkjent i CENELEC og kan legges inn som krav i det norske regelverket.

Frihet fra trafikkrus tilrår sterkt at forskrift om alkolås følger Stortingets enstemmige vedtak av 2. juni 2015, som omfatter alle kjøretøyer, også kjøretøygruppe M1 (personbiler som taxi) som driver persontransport mot vederlag.

Autoriserte trafikkskolers landsforbund ber om en konkret redegjørelse for de tekniske utfordringene til montering av alkolås i nye personbiler (M1), fordi det menes påstanden står ubegrunnet i høringsnotatet.

ATL ser ikke hensikten med å danne et erfaringsgrunnlag før påbudet blir utvidet til personbiler (M1). Begrunnelsen deres er at det allerede foreligger mye erfaring fra Norge, der det er installert alkolås i personbiler, i busser, for transportselskaper, i firmabiler og i det offentlige. Det vises videre til at Finland, Sverige og Frankrike har lovregulert alkolås i kommersiell persontransport, og at dette må være mer enn godt nok grunnlagsmateriale for å innføre alkolås for personbiler (M1).

NEK/NK-BTTF 116-2 mener at et unntak for kjøretøy i kategori (M1) personbiler strider mot Stortingets vedtak av 2. juni 2015. *Dignita* stiller seg bak høringsinnspillet til *Nek*. Det vises

blant annet til at Frankrike og Finland har innført alkolås for busser og taxi etter CENELECs standardkrav.

Norsk Bobil og Caravan Club slutter seg til høringskommentarene fra *NEK*, og tilrår sterkt at forskriften om alkolås følger Stortingets enstemmige vedtak og dermed også inkluderer kjøretøygruppe M1 som frakter mennesker mot betaling.

Actis viser til den politiske enigheten om å innføre alkolås i kjøretøy som frakter personer mot betaling som har manifestert seg i flere stortingsvedtak, og synes derfor det er overraskende at Vegdirektoratet ikke går inn for at dette påbudet også skal gjelde for drosjer i kjøretøygruppe M1. *Actis* viser i den sammenheng til hørings svar fra MA Rusfri trafikk og *NEK/NK-BTTF 116-2*.

KGK Norge AS deler ikke direktoratets vurdering av å unnlate kjøretøy i kategori M1 fra påbudet. Det vises til at ulike generasjoner av alkolås er tatt i bruk i en rekke kjøretøymodeller, og at det med tilpasning av teknologi og nært samarbeid med bilprodusentene er mulig å installere alkolås i alle typer motoriserte kjøretøy – også de nyeste personbilene. *KGK Norge AS* er heller ikke enige i at ettermontering av alkolås i personbiler kan utgjøre en sikkerhetsrisiko, og viser til at CENELEC EN 50436-7 kan inngå som krav i anskaffelse av ny personbil allerede nå. Det vises videre til at det siden 2012 er montert flere enn 45 000 Dräger alkolåser i kjøretøy i gruppe M1 i Sverige.

NHO Transport deler Statens vegvesens oppfatning om en gradvis innføring for ulike kjøretøyklasser, og at dette vil føre til mindre press på ettermonteringsmarkedet. Det vises videre til at det er viktig å vinne erfaringer før man går bredt ut og det er tilsynelatende visse tekniske utfordringer ved å ettermontere alkolåser i personbiler.

Utrykningspolitiet ser det som ønskelig at ordningen på sikt utvides til også å gjelde personbiler (kategori M1) som driver persontransport mot vederlag.

Politidirektoratet er enig med Vegdirektoratet om at ordningen på sikt bør vurderes også til å gjelde personbiler som driver persontransport mot vederlag.

Norsk Transportarbeiderforbund mener at forskriften også må omfatte kjøretøy i kategori M1 (drosjer) når disse kjøretøyene brukes til persontransport mot vederlag på veg i Norge. Forbundet mener at de tekniske utfordringene som Statens vegvesen har vist til, nå er løst gjennom CENELEC standard EN 50436-7, og som kan benyttes i det norske regelverket.

Dräger Norge AS mener det bør gis en overgangsordning for kjøretøy i kategori M1 i stedet for et permanent unntak.

Fagforbundet synes ikke helt klart hvorfor det foreslås å unnta personbiler fra påbudet, og at det synes nødvendig å begrunne unntaket for personbiler bedre.

MA - Rusfri trafikk viser til at CENELEC sin standard EN 504536-7:2016 skal være godkjent, og at standard nr. 7 derfor kan legges inn som krav i det norske regelverket. Det er også

pekt på at Statens vegvesen har installert alkolås i sine kjøretøy siden 2007, og at dette må ha gitt god nok kunnskap om ettermontering av alkolås på kjøretøy i gruppe M1.

2.4.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

En del av høringsinstansene viser til at CENELEC¹ standard EN50436-7 inngår som en del av typegodkjenningskrav i EU og EØS, og kan dermed refereres til i norske alkolåsforskrifter. Vegdirektoratet vil her understreke at CENELEC standard EN50436-7 per i dag kun er en nylig kunngjort industristandard som det er frivillig for kjøretøyprodusent å forholde seg til.

Standarden er ikke en del av typegodkjenningskrav i EU og EØS per i dag. Det er uvisst hvor mange kjøretøyprodusenter som vil ta denne standarden i bruk før den eventuelt blir påbudt gjennom EU regelverket. Vegdirektoratet har for ordens skyld forhørt seg med noen aktuelle Taxi-leverandører i Norge og fått tilbakemelding på at de ikke kjenner til noen modeller som oppfyller standarden.

Norge har svært begrensede muligheter gjennom nasjonalt regelverk til å stille strengere nasjonale krav enn det EU gjør ved typegodkjenning gjennom EØS-avtalen. Statens vegvesen (SVV) har lang erfaring med installasjon av alkolåser og har fulgt teknologien på dette området fra 2007 og frem til i dag. Vi har alkolås i bruk på både gamle og nye bilmodeller i egen flåte på rundt 800 kjøretøy. Vi ønsker å presisere at installasjonene i tidlig fase (frem til cirka 2011), der montering kunne gjøres i henhold til den generelle skissen i monteringsanvisning fra alkolåsprodusenten, ikke bød på nevneverdige problemer. På dette stadiet kunne alkolåsen blokkere styrestrøm til startmotor-releet og hadde ingen annet inngrep eller påvirkning av kjøretøyets funksjoner.

På nyere modeller av el- og hybridbiler, og i biler med start- og stopptechnologi er denne tilkoblingen ikke lenger mulig. Installasjon har vært uproblematisk inntil vi fikk hybrider og automatisk start/stopp-teknologi på kjøretøyene. Installasjonsverkstedene må derfor søke nye løsninger hver gang det kommer en ny modell eller elektronikk-arkitekturen er endret på. Det må da gjerne monteres tilleggselektronikk mellom alkolås og kjøretøyets elektroniske system for å unngå feilmeldinger. Det er denne prosessen – basert på prøving og feiling med mer eller mindre involvering av kjøretøyprodusenten – som vi vurderer som en potensiell sikkerhetsrisiko. I mange tilfeller vil ikke kjøretøyprodusentene stille seg bak (ta ansvar for) en slik form for ettermontering. Unntaket for M1 i første innfasing av påbudet er ment å være foreløpig, i påvente av EU-kommisjonens forslag om å innføre obligatorisk grensesnitt for sikker ettermontering av alkolås.

Dersom inngrepene gjøres feil har vi for Statens vegvesen sine kjøretøy erfart at sikkerhetsfunksjoner påvirkes og førerstøttefunksjoner faller ut. Dette kan også skje etter at kjøretøyet er brukt en periode. I tillegg er denne prosessen ressurskrevende da det stadig krever oppgraderte installasjonsløsninger og oppsyn av kjøretøyet når det tas i bruk. Vi påpeker at i denne sammenheng er en alkolås et ettermonteringsprodukt som ikke er

¹ CENELEC standard EN50436-7 er utarbeidet og publisert av CENELEC (European Committee for electro technical standardization); CENELEC BTTF 116-2 Alcohol interlocks.

underlagt kjøretøyets utviklingsprosess. Det vil si at verken produktet eller installasjonen tilfredsstiller kvalitetskravene til Automotive Standard ISO/TS 16949 slik øvrige komponenter i kjøretøyet gjør. Dette er hovedårsaken til at kjøretøyprodusenten er tilbakeholden med å stille seg bak installasjonen.

Som følge av disse utfordringene er det som nevnt utarbeidet en CENELEC standard EN50436-7 som ble publisert i desember 2016. Statens vegvesen har fulgt utviklingen av denne standarden som beskriver et «*installation document*» der kjøretøyprodusentene vil beskrive i detalj hvordan alkolåsen kan tilkobles og monteres på en sikker måte. Dette dokumentet vil være kjøretøyspesifikt, og vil sikre at montering skjer i henhold til anvisningene og ikke påvirker kjøretøyets øvrige funksjoner.

Enkelte høringsinstanser omtaler EUs Commission Staff Working Document som argument for at standarden inngår som en del av typegodkjenningskrav. Vegdirektoratet vil her orientere om at dokumentet det refereres til kun er et arbeidsdokument fra EU-kommisjonen til Europaparlamentet, der grensesnitt for sikker ettermontering av alkolås i M og N-kjøretøy er et av mange trafiksikkerhetstiltak som foreslås. EU-kommisjonen har som plan å innføre krav om et slikt dokument, som beskriver grensesnittet for ettermontering, for nye typegodkjenninger fra september 2020 og nyregistreringer fra september 2022. SVV følger utviklingen kontinuerlig. Vi kan også vise til EU sin pågående høring *Public Consultation on the revision of the Vehicle General Safety Regulation and the Pedestrian Safety Regulation*.

Vegdirektoratet vil fremdeles anbefale å unnta kjøretøy i gruppe M1 i første innfasing av påbudet om alkolås i kjøretøy som benyttes i transport mot vederlag.

2.4.2.3 Utenlandskregistrerte kjøretøy

MA - Rusfri trafikk forstår at det er svært krevende rent lovteknisk å kreve alkolås på utenlandske kjøretøy, men mener samtidig at det kan innføres slike krav hvis det kan legitimeres i trafiksikkerhet. Dette begrunnes med at det bør stilles krav om alkolås for alle kjøretøy som faller inn under forskriftens definisjon, uansett nasjonalitet så lenge det frakter personer mot vederlag på veg i Norge. *MA - Rusfri trafikk* ser for seg at et slikt påbud også for utenlandskregistrerte trolig vil føre til at det kun kommer nye, moderne og sikrere busser til Norge.

Trygg Trafikk mener det også må stilles krav om alkolås i henhold til ny forskrift uavhengig av nasjonalitet, og at man må kunne forvente samme krav til sikkerhet i persontransporten uansett transportens opprinnelsesland.

Fagforbundet sin erfaring er at en økende andel av turbiltransporten foregår med utenlandskregistrerte kjøretøy som kjører på regelverket for kabotasje eller internasjonal transport. Det etterlyses en grundigere analyse av hvordan unntaket for utenlandskregistrerte kjøretøy vil påvirke sikkerheten og samfunnsøkonomien i påbudet.

Arbeidsforeningen Spekter viser til at turbussnæringen er utfordret av kabotasjekjøring utført av utenlandske busser. Dersom alkolås blir et særnorsk krav uten påbud om alkolås

ved kabotasjekjøring i Norge, mener Spekter det vil utgjøre en konkurranseulempa som kan bidra til at turister i sommersesongen kjøres med utenlandske busser uten alkohol i stedet for norske med alkohol.

Yrkestrafikkforbundet støtter ikke forslaget om å begrense påbudet mot utenlandsk transportvirksomhet. Det pekes på at når formålet er å øke trafikksikkerheten er det viktig at alle turbusser i Norge omfattes, da en stor andel av turbussene på norske veier er registrert i utlandet. Det pekes videre på at begrensningen av påbudet mot utenlandskregistrerte busser vil virke konkurransevridende.

Norsk Transportarbeiderforbund sin vurdering er at påbudet om alkohol også bør gjelde for utenlandske turbusser som kjører i Norge. Det er vist til at turbussmarkedet allerede er utsatt for hard konkurranse, og et særkrav mot norske turbusser vil etter vårt syn virke konkurransevridende i tillegg til at norske sjåfører vil kunne føle seg mistenkeliggjort i større grad enn sine utenlandske kolleger.

NHO Transport innser at det er vanskelig å kreve alkohol i utenlandskregistrerte busser på internasjonale oppdrag i Norge, men at dette bør kreves når utenlandske kjøretøy benyttes i nasjonale transportoppdrag i Norge basert på EUs kabotasjeregelverk. Det vises til at de trafikksikkerhetsmessige hensyn må veie like tungt for utenlandske transportører som for norske, og ulike krav på dette feltet skape en konkurransemessig vridning mellom norske og utenlandske aktører.

Oslo politidistrikt viser til at det er en økning i ruskjøring blant utenlandske førere i tungtransportvirksomhet. Det anføres at det er viktig i et konkurranseperspektiv, også for å hindre uønsket ruskjøring i persontransport, at reglene og krav til utstyr er likt i EU, og at vi samtidig innfører krav til slikt utstyr også for kjøretøy fra tredjeland.

2.4.2.4 Vegdirektoratets vurderinger

Slik forskriftsforslaget er utformet, vil utenlandske kjøretøy foreløpig ikke være omfattet av påbudet. Det er EØS-avtalen, herunder forbudet om handelshindringer, som setter begrensninger for hvilke tekniske krav Norge gjennom nasjonal lovgiving kan sette til utenlandske kjøretøy og transportører. Et eventuelt forslag om at utenlandskregistrerte kjøretøy skal være omfattet av påbudet forutsetter at forslaget har vært gjennom en separat EØS-høring.

Til sammenligning hadde Frankrike i sitt lovforslag om alkohol i 2015 inkludert utenlandskregistrerte kjøretøy i påbudet. Under EØS-høringen fremla imidlertid Tyskland og Italia utførlige uttalelser til det franske forslaget. På bakgrunn av de avgitte uttalelsene valgte Frankrike å utelate utenlandskregistrerte kjøretøy fra sitt nasjonale regelverk om alkohol i offentlig transport. På samme vis ville en eventuell norsk regulering av påbud om alkohol for utenlandskregistrerte kjøretøy også for Norges del sannsynligvis være i strid med EØS-avtalen. Dette er også omtalt nærmere i høringsnotatet.

I tillegg til begrensningene i EØS-regelverket er det også en rekke praktiske utfordringer dersom påbudet også skulle regulere utenlandskregistrerte kjøretøy. Dette har dels sammenheng med at det vil være uforholdsmessig å kreve at utenlandske kjøretøy som skal til Norge må få ettermontert alkolås før persontransport i Norge kan påbegynnes. Norske myndigheter har heller ikke muligheter til å regulere alkolåspåbudet ved verksteder i utlandet. Disse forholdene gjør det etter Vegdirektoratets oppfatning vanskelig å følge opp påbudet med alkolås for utenlandske transportører. Dersom det på sikt vil stilles krav om alkolås gjennom typegodkjenningskrav, vil det være det harmoniserte EU- og EØS-regelverket som vil stille krav til alkolås i alle kjøretøy registrert i EU og EØS.

Vegdirektoratet anbefaler at utenlandske kjøretøy blir unntatt slik som foreslått.

2.4.2.5 Kjøretøy brukt i persontransport mot vederlag på Svalbard

Sysselemannen på Svalbard viser til at forslaget om påbudet for alkolås vil være knyttet til persontransport mot vederlag, og ikke kjøretøyet som sådan, og viser til forskriftsforslaget § 2 som at påbudet vil gjelde for den som er omfattet av §§ 4, 6, 9 og 10 i yrkestransportlova. *Sysselemannen på Svalbard* har i den forbindelse gjort oppmerksom på at yrkestransportlova ikke gjelder for Svalbard, men er gitt egne regler om persontransport med motorvogn mot vederlag. Gjennom forskrift 28. mai 191 nr. 343 er det gitt bestemmelser om løyve for persontransport med motorvogn mot vederlag innenfor Longyearbyen. Det er ikke gitt regler om løyve for persontransport mot vederlag andre steder på Svalbard, og påbudet vil derfor kun være aktuelt for Longyearbyen arealplanområde. *Sysselemannen på Svalbard* anser at det bør tas hensyn til dette i det videre forskriftsarbeidet, med for eksempel å henvise til de relevante forskriftsbestemmelsene for Svalbard i utkastet til forskrift om alkolås.

2.4.2.6 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har foreslått at påbudet om alkolås skal gjelde den persontransporten som er omfattet av løyvebestemmelsene i yrkestransportlova §§ 4, 6, 9 og 10. Forskrift av 30. mars 1984 nr. 819 om persontransport med motorvogn mot vederlag på Svalbard gjelder ikke for yrkestransportlovens bestemmelser. Det innebærer at persontransport mot vederlag internt på Svalbard ikke er omfattet av påbudet. Når Vegdirektoratet har valgt en slik løsning, er det også begrunnet i følgende;

Ut fra en kost-nytte-vurdering er det lite hensiktsmessig å innføre alkolås som et påbud på Svalbard. Dette begrunnes dels i det lave antallet kjøretøy som benyttes som persontransport mot vederlag, og at persontransporten mot vederlag etter særlovgivningen på Svalbard, kun foregår innenfor Longyearbyen. Et eventuelt påbud ville med andre ord hatt et stedlig begrenset behov knyttet opp mot de totale kostnadene og praktiske konsekvensene ved å innføre påbudet. Ved innføring av et slikt påbud for persontransport på Svalbard, ville det også dukke opp andre stedlige utfordringer, som ville krevet særlige tilpasninger, eksempelvis kravet om at montering av alkolås må skje på et godkjent alkolåsverksted.

Vegdirektoratet mener at trafikksikkerhetstiltaket som alkolåsen utgjør, kan innføres på frivillig basis på Svalbard, i forbindelse med anskaffelser av nye kjøretøy, slik fylkeskommunene allerede har gjort.

Vegdirektoratet anbefaler at kjøretøy benyttet til persontransport mot vederlag på Svalbard, ikke omfattes av påbudet om alkolås.

2.5 Forslag til § 3. Definisjoner

2.5.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 3. Definisjoner

Følgende definisjoner legges til grunn i denne forskriften:

a) alkolås: en teknisk innretning som skal hindre at et kjøretøy kan startes eller settes i bevegelse når føreren har ulovlige verdier av alkohol i luften føreren puster ut, jf. vegtrafikkloven § 22

b) arbeid på alkolås: installasjon, avinstallasjon, reparasjon og service på alkolås som ikke foretas hos kjøretøyfabrikant

c) alkolåsverksted: virksomhet som har fått godkjenning av regionvegkontoret til å utføre arbeid på alkolås

d) installatør: person som fyller vilkårene for å arbeide med alkolås og som er ansatt i et godkjent alkolåsverksted

e) service: kalibrering og vedlikehold av alkolåsen i henhold til produsentens anvisning og kontroll av dennes installasjon i kjøretøyet og av funksjoner som skal sikre at alkolåsen fungerer korrekt

f) pusteprobe: prøve føreren må avgj ved å puste i alkolåsen for at kjøretøyet skal kunne starte eller settes i bevegelse

g) monteringsinstruksjon: en kjøretøyspesifikk instruksjon på hvordan alkolåsen skal monteres i kjøretøyet

h) installasjonsbekreftelse: dokumentasjon på hvordan alkolåsen er installert i det aktuelle kjøretøyet

i) kvalitetsstyringssystem: systematiske tiltak som dokumenterer at arbeidet utøves i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift

j) nødfunksjon: mulighet for overstyring av alkolåsen gjennom blant annet nødnummer eller tildeling av kode

k) fristarttid: tid fra godkjent pusteprobe er avlagt til det må avlegges ny pusteprobe ved stans av kjøretøyet.

Vegdirektoratet foreslo å ha en egen bestemmelse som gir nærmere definisjoner av enkelte begrep i forskriften. Formålet med en egen definisjonsbestemmelse er å lette forståelsen av forskriften og kravene som stilles til alkolåsen. En egen definisjonsbestemmelse som viser hva som er ment å ligge i sentrale begreper vil også kunne bidra til å redusere ulike tolkninger av kravene samt sikre likebehandling.

2.5.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen merknader til den foreslåtte definisjonsbestemmelsen i forskriften § 3.

Vedirektoratet har imidlertid sett et behov for å definere begrepet «transportvirksomhet» da dette begrepet benyttes flere steder i forskriften. Vi har valgt å definere begrepet for å knytte det til forskriftens virkeområde og da begrepet benyttes i noen av bestemmelsene i forskriften. Ny bokstav l) i § 3 vil lyde slik:

l) *transportvirksomhet*: Den som driver persontransport mot vederlag på veg i Norge i henhold til forskriftens § 2.

I tillegg til dette anser Vegdirektoratet det som hensiktsmessig også å innta begrepet «forbikoblingsfunksjon» med en definisjon. Ny bokstav k) i § 3 vil lyde slik:

Forbikoblingsfunksjon: en bryter eller annen innretning som kan sette alkolåsen ut av funksjon

Bestemmelsens ordlyd slik foreslått i høringen opprettholdes, utover de to ovennevnte endringene.

2.6 Forslag til § 4. Krav til alkolås

2.6.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 4. Krav til alkolås

Alkolåsen skal ha testsertifikat på at den tilfredsstiller EN 50436-1:2014 eller EN 50436-2:2014 utstedt av et akkreditert laboratorium. Alkolåsen skal i tillegg testes i temperaturområde - 40 C til + 85 C etter EN 50436-2:2014, kapittel 9.3.

Kjøretøy som allerede har installert alkolås ved ikrafttredelse av denne forskrift kan fortsatt benytte denne så fremt den tilfredsstiller EN 50436-1:2007 eller EN 50436-2:2007 eller nyere standard.

Alkolåsen skal ha komponent-typegodkjenning (E-merket) etter gjeldende regelverk for elektromagnetisk kompatibilitet for kjøretøy.

Arbeid på alkolås skal utføres på et godkjent alkolåsverksted, jf. kapittel 3, eller ved fabrikkmontering gjennom kjøretøyfabrikanten.

Vegdirektoratet foreslo i bestemmelsens første ledd at alkolåsen som skal benyttes må ha testsertifikat som oppfyller standarden i EN 50436-1:2014 eller EN 50436-2:2014 (utarbeidet av CENELEC), utstedt av et akkreditert laboratorium. De aktuelle standardene angir teknologikrav, sikkerhetskrav, spesifikasjoner og brukerkrav som sikrer at alkolåsen fungerer. I henhold til EN 50436-2:2014, kapittel 9.3 skal alkolåsen i tillegg til å ha testsertifikat, testes i temperaturområde -40 c til +85 C. Tilleggskravet er satt grunnet det kalde klimaet som kan oppleves på vinterstid i Norge.

I annet ledd ble det foreslått å forskriftsfeste at kjøretøy som allerede har installert alkolås ved ikrafttredelse av forskriften etter gammel og ny standard, kan fortsette å anvende denne. Det er antatt å være ca. 4000 busser som allerede i dag har installert alkolås, og som

oppfyller standard EN 50436-1:2007 eller EN 50436-2:2007. Denne standarden er ansett å være tilstrekkelig med hensyn til måleresultater og kan derfor fremdeles anvendes.

Til tredje ledd ble det foreslått at alkolåsen skal ha komponent-typegodkjenning (e-merket) i henhold til gjeldende regelverk for elektromagnetisk kompatibilitet for kjøretøy. Begrunnelsen for et slikt krav er å forsikre at alkolåsen har en robust funksjon med tanke på elektromagnetisk stråling.

I bestemmelsens fjerde ledd ble det foreslått at ettermontering, og øvrig arbeid på alkolås, skal skje på et godkjent alkolåsverksted. Fabrikkmonterte alkolåser må være tilknyttet et godkjent alkolåsverksted for å følge opp service mv.

2.6.2 Høringsinstansenes merknader

Opplysningsrådet for veitrafikken ønsker ikke at det innføres særlige norske krav til testing av alkolås.

MA - Rusfri trafikk mener det vil være svært ødeleggende for alkolås som trafikksikkerhetstiltak, om det kommer alkolåser på markedet som viser seg å ikke fungere under norske forhold. *MA - Rusfri trafikk* støtter derfor kravet om at alkolåser som skal benyttes skal ha testsertifikat som tilfredsstillende EN 50436-1:2014 eller EN 50436-2:2014, samt tilhørende temperaturkrav utstedt av et akkreditert laboratorium.

NEK/NK-BTTF 116-2 ønsker ikke særnorske krav til alkolås, så lenge de internasjonale kravene nedfelt i den til enhver tid gjeldende standard EN 50436-1 og -2, er dekkende. Det henvises til EN 50436-1:2014 kapittel 9.3 angir temperaturkrav der alkolåsen skal testes i temperaturområde -40 til +85 for enheter montert i kupe. For enheter montert i motorrom er kravene -40 til +125.

NEK/NK BTTF 116-2 mener at krav om tilleggtesting av alkolåsen i temperaturområde -40 til +85 er unødvendig og fordyrende, da dette er dekket av CENELECs standardserie.

Norsk Transportarbeiderforbund mener at hele CENELECs standardserie må legges til grunn for de krav som stilles til alkolås, og viser for øvrig til høringssvaret fra *NEK/NK BTTF 116-2*.

KGK Norge AS anbefaler at det stilles krav til at både CENELEC nr. 1 og nr. 2 oppfylles og ikke kun nr.1 eller nr.2, siden disse kravene fokuserer på ulike bruksområder og samtidig henviser til hverandre.

Trygg Trafikk støtter kravet om at alkolås skal ha testsertifikater som tilfredsstillende EN 50436-1 og EN 50436-2:2014 med tilhørende temperaturkrav som vil fungere under norske forhold.

2.6.3 Vegdirektoratets vurderinger

Dersom alkolåsen kun tilfredsstillende EN 50436-2:2014 er kravet i standardens punkt 9.3 at testes på -20° C og +70° C. I standard EN 50436-1:2014 er kravene i punkt 9.3 strengere. Her er testtemperaturene på henholdsvis -40° C og + 85° C.

Vegdirektoratet viser også til at EU-kommisjonen har kommentert at vi i forslaget hadde egne materielle nasjonale krav utover de som følger av standarden.

Ulempen med å fjerne temperaturkravet er at de som skal anskaffe alkolåser må være bevisste på mulige forskjeller mellom alkolåsene med tanke ytelse i lokalt klima.

Vegdirektoratet vil anbefale å fjerne tilleggskravet om alkolåser som kun tilfredsstill standarden EN 50436-2:2014. Vegdirektoratet er enige med NEK/BTFF 116-2 i at det ikke er nødvendig å ha med tilleggskrav om temperatur. Det er bare i få tilfeller forskjellene mellom standardene vil få praktiske konsekvenser.

EU-kommisjonen anbefalte videre at vi tok inn en klausul om at vi også aksepterer alkolåser som er godkjent av andre EU- eller EØS-stater. Vi vil anbefale å ta inn en slik klausul i første ledd. Dette vil imidlertid ikke ha noen praktisk betydning siden vi ikke er kjent med at andre EU- eller EØS-stater godkjenner alkolåser som ikke oppfyller standardene. Vi vil presisere at det er alkolåsen i seg selv som må være eksplisitt godkjent. Det er ikke tilstrekkelig at et kjøretøy som er godkjent, registrert og tillatt å bruke i et annet EU- eller EØS-land har en alkolås installert – alkolåsen må ha en egen godkjenning.

Vegdirektoratet vil anbefale at ordlyden endres til:

§ 4. Krav til alkolås

Alkolåsen skal ha testsertifikat på at den tilfredsstill EN 50436-1:2014 eller EN 50436-2:2014 utstedt av et akkreditert laboratorium, eller ha godkjenning fra en EU- eller EØS-medlemsstat for bruk i persontransport mot vederlag på veg.

Kjøretøy som allerede har installert alkolås ved ikrafttredelse av denne forskrift kan fortsatt benytte denne så fremt den tilfredsstill EN 50436-1:2007 eller EN 50436-2:2007 eller nyere standard.

Alkolåsen skal ha komponent-typegodkjenning (E-merket) etter gjeldende regelverk for elektromagnetisk kompatibilitet for kjøretøy.

Arbeid på alkolås skal utføres på et godkjent alkolåsverksted, jf. kapittel 3, eller ved fabrikkmontering gjennom kjøretøyfabrikanten.

2.7 Forslag til § 5. Alkoholkonsentrasjon i pustep prøven

2.7.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 5. Alkoholkonsentrasjon i pustep prøven

Alkolåsen skal være innstilt slik at kjøretøyet kun kan startes eller settes i bevegelse om alkoholkonsentrasjonen i førerens pust måles til å være mindre enn 0,10 milligram alkohol per liter luft.

I høringsnotatet foreslo vi krav om at alkolåsen er innstilt med tanke på den norske promillegrensen på 0,2, og som tilsvarer en alkoholkonsentrasjon i luften større enn 0,1 mg per liter. Ved større konsentrasjon i blodet regnes en som påvirket etter vegtrafikkloven § 22.

2.7.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen innspill til denne delen av forskriftsforslaget, og vi vil derfor beholde ordlyden i bestemmelsen slik den ble foreslått i høringsnotatet.

2.8 Forslag til § 6. Godkjent pusteprøve

2.8.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 6. Godkjent pusteprøve

Føreren må avgi en godkjent pusteprøve for å kunne starte eller sette kjøretøyet i bevegelse. Alkolåsen kan ha en fristarttid på maksimalt 30 minutter.

Ved bytte av fører skal den nye føreren av kjøretøyet avgi pusteprøve.

I høringsnotatet ble det foreslått at føreren må avgi en godkjent pusteprøve for å kunne starte eller sette kjøretøyet i bevegelse. Det ble foreslått en fristarttid på opptil 30 minutter, slik at føreren kan ta kortere pauser uten å måtte avlegge ny pusteprøve i løpet av kjøreruten.

Ved bytte av fører, ble det i bestemmelsens annet ledd satt som krav at ny fører også må avlegge ny pusteprøve, og det er forutsetningsvis lagt til grunn at transportvirksomheten må utarbeide rutiner og tekniske løsninger for å sikre oppfyllelse av kravet.

2.8.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør stiller spørsmål ved hvordan alkolåsene er tenkt å virke i praksis ved bytte av sjåfør. I høringssvaret peker de på at transportvirksomhetene må lage gode rutiner for å ivareta kravet om at ny sjåfør må avlegge ny pusteprøve før vedkommende starter sin kjøring. Regionen mener det er en selvfølge at ny sjåfør skal avlegge pusteprøve, men stiller spørsmål om hvordan det kan etterprøves. Det vises til fristarttiden på opptil 30 minutter i forskriftsforslaget, og som innebærer at sjåfør som er ferdig med sin tur må gjøre noe fysisk med alkolåsen før han forlater bussen slik startsperran blir aktivert. Startsperran blir da ikke deaktivert igjen før ny person avgir positiv pusteprøve.

Etter regionens syn må den tekniske løsningen fungere og være vektlagt mer betydning enn interne rutiner hos transportvirksomheten. *Region sør* stiller i den sammenhengen spørsmål om det er mulig å utvikle en teknisk løsning som gjør det mulig å kople alkolåsen til sjåførkortet, og at ved det ved bytte av sjåførkortet utløses ny pusteprøve. Regionens oppfatning er at en slik løsning vil ivareta tur- og ekspressbussene.

Hedmark fylkeskommune påpeker utfordringer ved håndhevelsen i § 6 vedrørende sjåførbytte, selv om det anses som naturlig at hver ny sjåfør bør kontrolleres så lenge det er montert slik teknisk utrustning.

Norsk Transportarbeiderforbund viser til bestemmelsens siste ledd, og legger til grunn at bedriften må utarbeide rutiner for dette, men at brudd på bestemmelsen ikke automatisk fører til straffeansvar.

Oslo politidistrikt viser til at busselskaper har opptil 45 minutter mellom hver innblåsing dersom tenningen slås av. De viser til vårt forslag om brukstid satt til 30 minutter, og at dette ikke vil fange opp bytte av fører, spesielt når avløsning skjer i rute for eksempel på en holdeplass.

NHO Transport anfører at den såkalte fristarttiden på opptil 30 minutter er noe knapp og rigid. Det vises til at noen rutebilsjåfører har lengre pauser enn 30 minutter, og ved turbilkjøring kan sjåføren gjerne vente på passasjerer i lengre tidsrom eller bli stående stille på ferjer eller ferjeleier. I følge *NHO Transport* er det viktig at ny pusteprobe ikke fører til forsinkelser.

Yrkestrafikkforbundet påpeker at det i høringsnotatet ikke er angitt om det er tiltenkt at fører kan straffes for å glemme å blåse på nytt med hjemmel i vegtrafikkloven § 31. *Yrkestrafikkforbundet* legger til grunn at dette ikke er hensikten, og at bestemmelsen – for å unngå uklarhet – bør utformes som et pålegg for transportselskapet å ha rutiner for oppstart av buss og sjåførbytte. Alternativt mener *Yrkestrafikkforbundet* at det bør presiseres i forskriftsteksten at det ikke er knyttet straffeansvar til bestemmelsen.

Yrkestrafikkforbundet ønsker at den foreslåtte fristarttiden på 30 minutter, utvides noe. Det vises blant annet til at sjåførens spisepause er på 30 minutter, og at det er en fordel om man unngår at det må blåses på nytt i alkolåsen etter spisepausen. *Yrkestrafikkforbundet* ser ingen trafiksikkerhetsmessig grunn til at det må blåses på nytt etter pausen, når sjåføren allerede har avlagt godkjent prøve den dagen. På den annen side støtter *Yrkestrafikkforbundet* at det skal avlegges pusteprobe ved sjåførbytte, uavhengig av hvor lenge bussen har stått stille.

Justis- og beredskapsdepartementet mener forslagene til rutiner for førerbytte ikke tar tilstrekkelig høyde for tilsyn og kontroll, og at det bør vurderes inntatt noe om at bytte av fører skal registreres på egnet måte og at ny pusteprobe skal være lett tilgjengelig for tilsyn og kontroll langs veg.

2.8.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet viser til at vi foreslo en fristartperiode på 30 minutter, som er makstiden i henhold til retningslinjene i standardene EN 50436-1:2014 og EN 50436-2:2014.

Vegdirektoratet vurderer ikke de mulige ulempene med tanke på pauser og lignende som tilstrekkelig tungtveiende til at vi vil innføre egne nasjonale tekniske krav utover det som følger av standardene.

Når det gjelder problemstillingene i forbindelse med sjåførbytte ser vi det fremdeles slik at dette bør søkes løst gjennom gode rutiner hos den enkelte transportvirksomheten. En slik rutine kan eksempelvis være at den som går av vakt nullstiller alkolåsen.

Når det gjelder spørsmålet om det er tenkt at en fører skal kunne straffes for å glemme å avgi blåseprøve etter vegtrafikklovens § 31 viser vi til at paragrafen omfatter alle bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Vi har ikke ment å gjøre noen unntak fra vegtrafikkloven § 31 når det gjelder alkolåsforskriften. Den gjelder dermed også for den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i denne forskriften. Når det er sagt er ikke Statens vegvesen ute etter å «ta» førere som i enkelttilfeller uheldigvis har glemt å avlegge pusteprobe. Det krever også en viss kvalifisert grad av uaktsomhet for å kunne ilegges reaksjoner etter vegtrafikkloven § 31. Vegdirektoratet har stor tillit til at førerne vil forholde seg profesjonelt også til alkolåsforskriften, og legger derfor ikke opp til noe større

kontroll og sanksjonsregime når det gjelder førere. Dessverre kan det likevel tenkes at enkelte vil gjennomføre systematiske og omfattende overtredelser. Da er det viktig at vi har den reaksjonsmuligheten vegtrafikkloven § 31 gir.

På bakgrunn av det ovennevnte er Vegdirektoratets beslutning å beholde bestemmelsen i foreslått form slik den ble presentert i høringsnotatet.

2.9 Forslag til § 7. Forbikoplingsfunksjon for alkolås

2.9.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 7. Forbikoplingsfunksjon for alkolås

Det skal ikke være en forbikoplingsfunksjon for alkolåsen i kjøretøyet. Dersom strømtilførselen brytes på alkolåsen, skal kjøretøyet ikke kunne settes i bevegelse.

Vegdirektoratet foreslo i bestemmelsen å forskriftsfeste at det ikke skal være en frikoblingsfunksjon for alkolåsen i kjøretøyet, med andre ord at det ikke skal være mulig å montere ekstra brytere eller startsystemer som gjør det mulig å sette kjøretøyet i bevegelse uten å blåse i alkolåsen. Begrunnelsen for at alkolåsen ikke skal ha en slik funksjon er å forhindre at dens funksjoner misbrukes. Det ble også foreslått gjennom bestemmelsen at dersom strømtilførsel brytes på alkolås skal det ikke gå an å sette kjøretøyet i bevegelse.

2.9.2 Høringsinstansenes merknader

MA – Rusfri trafikk støtter forslaget om at det ikke skal være mulig å montere ekstra brytere eller startsystemer som gjør det mulig å sette kjøretøyet i bevegelse uten å blåse i alkolåsen, for å unngå at slike funksjoner kan misbrukes.

Trygg Trafikk mener det ikke må være mulig å montere ekstra brytere eller startsystemer som muliggjør kjøring uten å blåse i alkolåsen. En generell åpning for å tillate forbikoblingssystemer, vil ifølge Trygg Trafikk kunne føre bidra til misbruk.

2.9.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet anbefaler at forslaget blir vedtatt som hørt.

2.10 Forslag til § 8. Nødfunksjon

2.10.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 8. Nødfunksjon

Alkolåsen kan ha en funksjon for overstyring dersom det oppstår nødsituasjoner. Bruk av en slik nødfunksjon skal meldes og registreres hos faglig ansvarlig i alkolåsverkstedet. Alkolåsen må kunne låses opp med en engangskode, tidsbegrenset til høyst 8 timer.

Vegdirektoratet foreslo at alkolåsen har en funksjon for overstyring dersom det skulle oppstå en nødsituasjon (teknisk feil, situasjoner som krever nødrett med videre). Leverandører av alkolåser i Norge har i dag en slik funksjon. Det ble videre foreslått at alkolåsen kunne låses opp med en engangskode, tidsbegrenset til høyst 8 timer i samsvar med varigheten på en normal arbeidsdag.

Det ble bedt spesielt om høringsinstansenes synspunkter på dette og eventuelt forslag til hva bestemmelsen bør regulere.

2.10.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør synes det er riktig å regulere muligheten for en overstyring på alkolåsene dersom det oppstår en nødsituasjonen. Regionen er midlertid usikre på om slik overstyring bør meldes og registreres til faglig ansvarlig hos alkolåsverkstedet, eller om det vil være mer effektivt om dette blir registrert i alkolåsen slik at kjøretøyeier og arbeidsgiver også mottar denne informasjonen. Regionen har ingen innvendinger til tidsbegrensningen på 8 timer.

Hedmark fylkeskommune støtter forslaget om at alkolåsen skal ha en nødfunksjon som kan overstyre alkolåsen i nødsituasjoner.

Dignita opplyser at en nødfunksjon kan benyttes på to ulike måter, enten ved en knapp eller ved kode på enhet. Deres erfaring er at terskelen for å trykke inn nødknapp er lav hvis den er tilgjengelig, og foretrekker i så måte kode på enhet for å begrense disse mulighetene.

Trygg Trafikk ser det som nødvendig å kunne utruste alkolåsen med en nødfunksjon. Det anses av dem imidlertid ikke som nødvendig at dette reguleres i forskriften, men at det kan styres mellom leverandør eller montør og eier av kjøretøyet.

NHO Transport mener at det ved feil kan ta lengre tid å få tak i servicepersonell fra godkjent alkolåsverksted, og at dette intervallet derfor bør utvides til 8 dager.

Justis- og beredskapsdepartementet er av den oppfatning at forskriften ikke bør utformes slik at den kan bidra til å lamme driften av kjøretøyet med tanke på at feilen kan kreve teknisk personell og muligens tekniske deler for å bli rettet. Det er nevnt minibuss eller buss som kan brukes av flere sjåførere og i drift mye lengre enn bare 8 timer per døgn. Videre er det pekt på at alkolåsen ikke er personlig, men tilhører motorvognen og at det derfor bør vurderes om tidsbegrensningen bør settes høyere. Endelig er det foreslått at det bør vurderes om det bør kreves at feilen må rettes straks samt krav om dokumentasjon som ved bruk av nødfunksjonen.

2.10.3 Vegdirektoratets vurderinger

Når det gjelder innspillet fra Trygg trafikk vurderer vi det slik at det er større fare for misbruk av muligheten til en nødfunksjon, dersom denne ikke er forskriftsregulert.

Vedrørende NHO Transport sitt innspill, forstår vi det som at de peker på eventuelle tekniske feil ved alkolåsen, som vil føre til at et alkolåsverksted må oppsøkes for å få feilen rettet. Vi regner det for å være veldig liten sannsynlighet for slike problemer med tekniske feil i praksis. Nødfunksjonen er følgelig ikke ment å kunne benyttes der det har oppstått en teknisk feil og der det ikke er fare for liv, helse eller betydelig materiell ødeleggelse. For tilfeller med tekniske feil uten slik nevnt fare, bør transportvirksomhetene, alkolåsverkstedene og alkolåsleverandørene innrette seg på andre måter for eksempel med erstatningsalkolåser eller lignende.

Vegdirektoratet vil presisere at nødfunksjonen kun er ment for nettopp nødtilfeller. Vi holder det for svært lite sannsynlig at slike nødsituasjoner, hvor en vil måtte overstyre alkolåsen, vil oppstå. Det kan likevel tenkes, og det er derfor vi har tatt med denne bestemmelsen i forskriften.

Vegdirektoratet opprettholder vårt forslag som hørt. Vi har likevel gjort noen endringer i ordlyden uten at det materielle innholdet er endret. Ny ordlyd blir som følger:

§ 8. Nødfunksjon

Dersom alkolåsen har en funksjon for overstyring i nødsituasjoner, skal denne funksjonen ikke brukes til andre formål og være tidsbegrenset til høyst 8 timer.

2.11 Forslag til § 9. Service og vedlikehold

2.11.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 9. Service og vedlikehold

Eieren av kjøretøyet skal følge anvisningene til alkolåsprodusenten for service og vedlikehold.

Vi foreslo at eieren av kjøretøyet følger anvisningene til alkolåsprodusenten for service og vedlikehold, for å sikre at alkolåsen fungerer riktig til enhver tid.

2.11.2 Høringsinstansenes merknader

NHO Transport støtter kravet i forslaget, og er enige i at leverandørens anvisning bør legges til grunn på dette feltet.

2.11.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen merknader mot dette forskriftsforslaget. Vi vil likevel endre ordlyden fra «eier av kjøretøyet» til «transportvirksomheten». Det er transportvirksomheten som omfattes av forskriften etter §2, og det har ikke vært tiltenkt at § 9 skal innebære noen forskjell. Endringen vil utgjøre en mer konsekvent og systematisk begrepsbruk i tråd med forskriftens virkeområde. Ny ordlyd blir derfor som følger:

§ 9. Service og vedlikehold

Transportvirksomheten skal følge anvisningene til alkolåsprodusenten for service og vedlikehold.

2.12 Forslag til § 10. Hindring i bruk av kjøretøy

2.12.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 10. Hindring i bruk av kjøretøy

Alkolåsen skal forhindre at kjøretøyet settes i bevegelse dersom service ikke er gjennomført innen 30 dager.

For å hindre bruk av kjøretøy uten service, ble det foreslått en frist på 30 dager for å gjennomføre service etter at denne skulle vært gjennomført. En frist på 30 dager ble vurdert

som tilstrekkelig for å fange opp også reservekjøretøy. Det ble særskilt bedt om høringsinstansenes tilbakemelding på dette.

2.12.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør er av den oppfatningen at årlig serviceintervall med påfølgende 30 dagers frist er god til å områ seg, og at kjøretøy som krever alkolås installert stort sett er i daglig drift og fulgt godt opp av transportvirksomhetene.

Bilimportørenes Landsforening mener krav om at alkolås skal stoppe hvis man «overkjører» 30 dager, bør fjernes, da denne funksjonen ikke finnes i dagens låser og det anses som uforsvarlig hvis dagens låser må skiftes ut på grunn av dette.

Dignita er skeptiske 30 dager frist for serviceintervall er for lang tid, og at det skulle være tilstrekkelig med en periode på 10 dager for å utføre service og kalibrering. Dignita opplyser selv å operere med 10 dagers frist.

Trygg Trafikk viser til at serviceintervallene er avhengige av teknologisk utvikling og vil derfor kunne endre seg over tid. Det foreslås derfor at dette ikke forskriftsfestes. Trygg Trafikk peker også på at en frist på 30 dager til å gjennomføre service etter leverandørens frist virker rimelig for å få gjennomført service også på eventuelle reservekjøretøyer.

NHO Transport sin oppfatning er at det kan ta lang tid å få tak i nødvendig servicepersonell fra et alkolåsverksted, og fristen for maksimal overskridelse av servicetidspunkt bør derfor være mer enn 30 dager for å unngå stopp i løpende produksjon.

2.12.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet tar innspillet fra Bilimportørenes landsforening til følge og foreslår å endre forskriftsteksten. Alkolåser som allerede er innstallert og som vil omfattes av overgangsordningen kan ikke lett endres i tråd med kravet til hindring av bruk. Kravet om hindring av bruk går også utover det som følger av EN 50436-2:2014.

Når det gjelder innspillet fra NHO vil vi vise til at fristen på 30 dager løper fra når alkolåsen allerede skulle ha vært på service. For alle alkolåser vi kjenner til vil dato for service kunne leses i displayer. Videre vil alkolåsene selv varsle om at dato for service nærmer seg – altså i god tid før fristen på 30 dager begynner å løpe.

Vi ser videre at Dignita opererer med 10 dagers frist og at de mener dette burde være tilstrekkelig frist. Vegdirektoratet ønsker ikke å stramme inn fristen fra forslaget i denne omgang.

Transportvirksomhetene vil antakelig kunne planlegge neste service allerede når alkolåsen først tas i bruk. Vi vil derfor opprettholde fristen på 30 dager.

Til kommentaren fra Trygg trafikk vil vi bemerke at vi ikke vil forskriftsfeste et eget serviceintervall i denne bestemmelsen, men derimot en plikt til å overholde alkolåsleverandørens egne serviceintervaller. Vegdirektoratet vil anbefale at teksten endres til:

§ 10. Forbud mot bruk av kjøretøy

Dersom service på alkolåsen ikke er gjennomført innen 30 dager etter at fristen for service gikk ut, er det ikke tillatt å bruke kjøretøyet til persontransport mot vederlag.

2.13 Forslag til § 11. Monteringsinstruksjon

2.13.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 11. Monteringsinstruksjon

Alle alkolåser skal ha en monteringsinstruksjon.

For kjøretøy der det ikke er nok å bryte strømmen til startmotoren, skal alkolåsen ha en monteringsinstruksjon for den aktuelle typen kjøretøy fra alkolåsprodusenten eller kjøretøyfabrikanten.

Monteringsinstruksjonen etter annet ledd skal inneholde

- a) opplysninger om hvilken kjøretøymodell og type som instruksjonen gjelder for*
- b) beskrivelse av hvilke kretser i kjøretøyet som må brytes, hvordan tilkoblingspunktene identifiseres og hvilke tilleggskomponenter som skal brukes*
- c) opplysninger om hvem som har utarbeidet instruksjonen*
- d) bekreftelse fra kjøretøyprodusenten eller kjøretøyimportøren på at tilkoblingen til bilens system ikke kan påvirke andre systemer i bilen under kjøring, ved feil eller strømbrytning i alkolåsen.*

I første ledd ble det foreslått krav om at alle kjøretøy med alkolås skal ha en generell monteringsinstruksjon fra alkolåsprodusenten.

For kjøretøy der det ikke er tilstrekkelig å bryte strømmen til startmotoren, ble det i annet ledd foreslått at alkolåsen skal ha en monteringsinstruksjon for den aktuelle typen kjøretøy fra alkolåsprodusenten eller kjøretøyfabrikanten. Formålet med krav om en slik monteringsinstruksjon er å sikre at installasjon av alkolåsen er utprøvd i samsvar med alkolåsprodusent eller kjøretøyfabrikant for å hindre at monteringen ikke påvirker andre sikkerhetsfunksjoner i kjøretøyet.

Kravene til innholdet og hva en monteringsinstruksjon som nevnt i annet ledd minst skal inneholde, ble foreslått i bestemmelsens tredje ledd.

2.13.2 Høringsinstansenes merknader

MA – Rusfri trafikk henviser til forskriftsforslaget om at det for kjøretøy der det ikke er tilstrekkelig å bryte strømmen til startmotoren, skal alkolåsen ha en monteringsinstruksjon for den aktuelle typen kjøretøy fra alkolåsprodusenten eller kjøretøyfabrikanten i henhold til bokstavene a–d. *MA – Rusfri trafikk* mener at ettersom standard EN 504536–7:2016 nå har trådt i kraft, at det i stedet for en opplysning i bokstavene a–d, kreves monteringsanvisning i henhold til den nevnte standarden.

NEK/NK–BTTF 116–2 peker på at EUs typegodkjenningsskrav stiller krav til kjøretøyfabrikanter om dokumentasjon installering av alkolås i et kjøretøy. *NEK/NK* mener at standarden del 7 spesifiserer kjøretøytype, koblingskjemaer og tilhørende instruksjon og anbefalinger for å unngå enhver sikkerhetsrisiko ved montering av alkolås.

Norsk Transportarbeiderforbund har sluttet seg til høringsinnspillet til *NEK/NK–BTTF 116–2*.

Dräger Norge AS mener skriftlig godkjenning fra kjøretøyfabrikant på monteringsanvisning ikke vil kunne overholdes.

KGK Norge AS ser det som en selvfølge at de verkstedene som er autorisert for installasjon av alkolås har tilgang til monteringsanvisninger for kjøretøy som gjelder den alkolåsen verkstedet er autorisert for. *KGK Norge AS* gjør videre Vegdirektoratet oppmerksom på at installasjonsveiledningen også er å anse som forretningshemmelig informasjon for den enkelte alkolåsprodusent.

2.13.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det vil være lettere å forholde seg til punktene a–d i bestemmelsen enn å måtte kjøpe en standard og tolke den selv. Vi anser ikke at CENELEC standard EN50436–7 har tatt tilstrekkelig høyde for å beskrive elektroniske tilleggskomponenter som er nødvendig i kjøretøy som ikke er forberedt for ettermontering. For kjøretøy som ikke oppfyller CENELEC standard EN50436–7 må det følgelig søkes egne løsninger for ettermonteringen.

Hva gjelder *Dräger Norge AS* sitt innspill om at skriftlig godkjenning fra kjøretøyfabrikant på monteringsanvisning ikke vil overholdes, vil Vegdirektoratet bemerke at man av samme grunn også gir muligheten til kjøretøyimportør å bekrefte samme forhold, jf bestemmelsens bokstav d.

Vi stiller oss noe undrende til at *KGK AS* mener en installasjonsveiledning er en foretningshemmelighet. Vi anser dette som en nødvendighet for den som skal montere og dokumentere at jobben er gjort i henhold til veiledningen (instruksen). I tillegg må myndighetene kunne ha tilgang til denne for å sjekke at installasjonen er utført riktig ved tvil og eventuelle feilfunksjoner.

Vegdirektoratet har vurdert høringsinnspillene, men opprettholder den opprinnelige foreslåtte forskriftsbestemmelsen slik forslaget lød i høringsnotatet.

2.14 Forslag til § 12. Installasjonsbekreftelse ved ettermontering

2.14.1 Forslag til og begrunnelsen for ordlyd

§ 12. Installasjonsbekreftelse ved ettermontering

Installasjon av en alkolås i et kjøretøy etter denne forskriften skal dokumenteres med en installasjonsbekreftelse fra den personen som har utført installasjonen.

Installasjonsbekreftelsen skal inneholde opplysninger om

- a) kjøretøyets registreringsnummer*
- b) alkolåsens fabrikant og serienummer*
- c) referanse til anvendt monteringsinstruksjon*
- d) navn på alkolåsverkstedet og installatøren*
- e) dato for installasjonen og neste service.*

Alkolåsverkstedet skal sørge for at installasjonsbekreftelsen lagres i 5 år og er tilgjengelig for tilsyn.

Kjøretøy med installasjonsbekreftelse i tråd med denne forskriften skal ikke fremstilles til ny godkjenning etter forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) § 17 og forskrift 4. oktober

1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) kjøretøyforskriften § 6–9.

Vi foreslo å forskriftsfeste at installatør ved ettermontering av alkolås bekrefter at installasjonen er utført i henhold til riktig monteringsinstruksjon.

I annet ledd ble det angitt hvilke minimumsopplysninger en installasjonsbekreftelse skal inneholde.

Fjerde ledd inneholdt forslag om at et kjøretøy ikke skal kunne fremstilles til ny godkjenning etter bilforskriften § 17 og kjøretøyforskriften § 6–9 etter at alkolås er installert. Dette har sammenheng med at ettermontering av alkolås etter forannevnte regelverk ikke anses som en ombygging som krever ny godkjenning av kjøretøyet.

2.14.2 Høringsinstansenes merknader

MA – Rusfri trafikk er positive til at det kommer klart frem i forskriften at kjøretøy ikke skal fremstilles til ny godkjenning, i henhold bilforskriften § 17 og kjøretøyforskriften § 6–9 etter at alkolåsen er installert.

NEK/NK–BTTF 116–2 hevder at Vegdirektoratets krav til alkolåsverksteder slik de er foreslått i forskriften §§ 12–18 er dekket i CENELECs standardserie EN 50436 del 1, 2, 3, 6 og 7. *NEK/NK–BTTF 116–2* mener derfor at forslaget ikke har noen funksjon, men kun bidrar til å påføre bransjen og brukerne unødvendige og bortkastede kostnader. *NEK/NK BTTF 116–2* ber på bakgrunn av dette om at montering av alkolås håndteres på linje med andre elektriske og elektroniske komponenter i kjøretøyer, og som faller inn under den generelle autorisasjon for bilverksteder i Norge.

Norsk Transportarbeiderforbund har sluttet seg til *NEK/NK–BTTF 116–2* sitt høringsinnspill.

Bilimportørenes Landsforening mener installasjonsbekreftelsen må linkes til understellsnummer og ikke bare til registreringsnummer ettersom fabrikkmonterte alkolåser vil bli montert lenge før bilen registreres og får et registreringsnummer.

Norges Bilbransjeforbund stiller spørsmål om ikke opplysningene som fremkommer i installasjonsbekreftelsen ideelt sett bør registreres i Autosys eller et av de andre systemene tilhørende Statens vegvesen.

Dignita mener dokumentasjonskravet kan legges til leverandører ettersom alle produsenter av alkolåser er godkjente med høy grad av ekspertise. Det vil på denne måten kreves mer ansvar fra leverandørene av alkolås, hvilket ifølge *Dignita* også er i bransjens interesse.

2.14.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet vil først presisere at installasjonsbekreftelsen gjelder ved ettermontering, og ikke for kjøretøy med fabrikkmonterte alkolåser.

Hva gjelder NEK/NK BTTF 166–2 sitt innspill om at kravene til installasjonsbekreftelse fremgår av CENELECs standardserie, og at det derfor ikke er nødvendig å forskriftsfeste kravet, vil Vegdirektoratet påpeke følgende:

Det må skilles mellom lovpålagte komponenter som kreves montert og komponenter som monteres på frivillig basis.

Tekniske standarder vil kunne være egnet å bruke som et hjelpemiddel for å sikre lik og sikker bruk av utstyr som benyttes ved verksteder for å nevne et eksempel. Vi har likevel valgt å unnlate standardene i vårt forslag til nytt regelverk. Vi mener at vi ved å unnlate å benytte disse ikke vil føre til noen større utfordringer eller høyere kostnader.

NEK/NK BTTF 116–2 ber om at montering av alkolås håndteres på linje med andre elektriske og elektroniske komponenter i kjøretøyer, og som faller inn under den generelle autorisasjon for bilverksteder i Norge. Vi er usikre på hva de mener med generell autorisasjon for bilverksteder. Vi vil likevel bemerke at bransjens egne autorisasjoner ikke er omfattet av Statens vegvesen sine godkjenninger av verksteder og er således ikke regulert. Vegdirektoratet peker uansett på at det er to spesielle forhold med alkolåsen; risikoen forbundet med prøve og feilmotoden ved innstilling og faren for omgåelse av formålet med alkolåspåbudet. For å begrense disse problemstillingene vil vi at det skal være sporbart hvordan monteringen er gjort, og hvem som er ansvarlig.

Vegdirektoratet ser det ikke som hensiktsmessig å legge inn installasjonsbekreftelser i motorvognregisteret. Detsom dette skulle gjennomføres ville kjøretøyene måtte fremvises på trafikkstasjonen. Dette vil være undødvendig ressurskrevende da trafikkstasjonene også måtte ha blitt involvert i administrasjonen av ordningen.

Som tilsvaret til Dignitas høringsinnspill om å legge dokumentasjonskravet til leverandør, er det for Vegdirektoratet ikke aktuelt at andre enn installatøren av alkolåsen skal kunne bekrefte en installasjon.

Vegdirektoratet anbefaler at bestemmelsen blir vedtatt som foreslått.

2.15 Forslag til § 13. Godkjenning av alkolåsverksted

2.15.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 13. Godkjenning av alkolåsverksted

Virksomheter som oppfyller vilkårene i denne forskriften kan søke regionvegkontoret om godkjenning til å utføre arbeid på alkolås. Dokumentasjon for at vilkårene for å oppnå godkjenning er oppfylt skal vedlegges søknaden om godkjenning.

Et alkolåsverksted som oppfyller vilkårene i denne forskriften skal få et godkjenningsbevis.

Regionvegkontoret registrerer virksomhetene i Statens vegvesen sitt elektroniske register. Registeret inneholder opplysninger om virksomheter som har søkt om godkjenning og alle virksomheter som har eller har hatt godkjenning. Registeret vil inneholde personopplysninger om faglig ansvarlig. Registeret skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet at første ledd skulle inneholde en bestemmelse om at verksted som ønsker å utføre arbeid på alkolås (installere og avinstallere alkolås samt

utføre service) etter søknad til regionvegkontoret kan gis godkjenning til slikt arbeid. Som minimum ble det i høringsnotatet angitt at en slik søknad måtte gi informasjon om virksomheten (navn, organisasjonsnummer), ansatte, dokumentasjon på kompetanse og lokalet og utstyr som skal benyttes i arbeidet.

Myndigheten for godkjenning av slike søknader ble gjennom forskriftsforslaget lagt til regionvegkontoret, i praksis tilsynsseksjonene i regionene. Begrunnelsen for å legge godkjenningsmyndighet hit, er at regionvegkontoret allerede behandler søknader om godkjenning som kjøretøyverksted, kontrollorgan og fartskriververksted.

I bestemmelsens annet ledd ble det foreslått at det godkjente alkolåsverkstedet får tildelt et godkjenningsdokument som skal vise at virksomheten er godkjent av Statens vegvesen som et alkolåsverksted.

I tredje ledd ble det foreslått at regionvegkontoret skal registrere godkjenningene i Statens vegvesens elektroniske register. Det angis videre hvilke opplysninger registeret inneholder.

2.15.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

KGK Norge AS deler ikke Vegdirektoratets oppfatning om at det er nødvendig å opprette en egen verkstedkategori. Etter deres syn bør ansvaret for godkjenning av verksted legges til alkolåsimportørene og alkolåsprodusentene. Til støtte for dette vises det til at oppbygging, rutiner, verktøy og dataprogrammer rundt service og programmering av de ulike alkolåsene på markedet er svært ulike. KGK Norge AS mener derfor at en felles godkjenningsordning eller et felles autorisasjonskurs vil være helt umulig å gjennomføre i praksis. I følge KGK Norge AS bør alkolåsimportørene og alkolåsprodusentene ha ansvaret for å sikre nødvendig dokumentasjon av alkolåsene og monteringsveiledninger i tillegg til opplæring og oppfølging av forhandlere og verksted.

KGK Norge AS viser til at installasjon av alkolås ikke er å anse som mer komplisert eller en større fare for sikkerhet for kjøretøyet, enn hva arbeid i forbindelse med bremses og styring gjør. KGK Norge AS mener på bakgrunn av dette at det ikke er behov for å opprette en ny verkstedkategori, så lenge verkstedene har gjennomgått kurs for den aktuelle alkolåsen og utfører installasjon i henhold til monteringsanvisningen for den aktuelle alkolåsen.

Dignita mener det viktigste er at verkstedet er sertifisert av respektive alkolåsprodusenter, og ikke nødvendigvis som et spesialverksted for alkolås.

Autobransjens Leverandørforening mener det ikke er behov for å opprette en ny verkstedkategori, så lenge verkstedene har gjennomgått kurs for den aktuelle alkolåsen og utfører installasjon i henhold til monteringsanvisningen for den aktuelle alkolåsen til det aktuelle kjøretøyet. ABL ber Vegdirektoratet vurdere å benytte forskrift om kjøretøy § 4 om særlig arbeidstillatelse og at § 1 i samme forskrift dekker at den som skal utføre installasjonen må være kompetent person.

Norges Bilbransjeforbund sitt standpunkt er at når godkjenning av alkolåsverksteder foreslås regulert i en helt ny forskrift innebærer det nye juridiske krav og prinsipper sammenliknet med kravene i verkstedforskriften. Forbundet mener videre at alkolåsverkstedet enkelt kunne vært implementert i verkstedforskriften ved å legge til en verkstedkategori og eventuelt presisere kravene til kompetanse tilhørende den nye verkstedkategorien.

NHO Transport mener høringsnotatet ad kapittel 16–17 og kapitlene 3 og 4 i forskriften inneholder svært omfattende og rigide krav til såkalte alkolåsverksteder. Dette dreier seg både om krav til godkjenning og konkrete anførsler med hensyn til lokaler, utstyr, faglig ansvarlige, stedfortreder, installatør, kvalitetssystem og informasjon overfor fører. NHO Transport mener at montering og oppfølging bør kunne organiseres på et mindre byråkratisk vis og på en mer effektiv måte både kostnads- og tidsmessig.

Norges Taxiforbund er usikre på om innføringen av alkolås bare kommer til å gjelde busser og minibusser og at vanlige drosjer (M1) skal komme senere. Like fullt pekes det på at forslaget til forskrift vil medføre en sentralisering av hvor man finner kvalifiserte verksteder for montering, vedlikehold og kalibrering. Etter deres mening vil alkolåsleverandørene kunne stå for sertifisering av verksteder og montører, og at en desentralisert verkstedsordning vil holde kostnaden nede for løyvehaverne.

2.15.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet deler ikke KGK Norge AS og Dignita sitt syn på at opprettelse av spesialverksteder ikke er nødvendig. Vi står fortsatt ved at installasjon av alkolås og service hovedsakelig skal skje på et spesialverksted, såkalt «alkolåsverksted», godkjent av Statens vegvesen. Som Vegdirektoratet også viste til i høringsnotatet har det skjedd en rask utvikling i kjøretøyteknologi som vi mener taler for at arbeid på alkolås bør anses som godkjenningspliktig arbeid og som bør reguleres. Dersom den som utfører arbeid på alkolås ikke har de nødvendige faglige forutsetningen for slikt arbeid, og arbeidet ikke gjøres på en sikker måte, med rett utstyr, vil en montering av alkolås i verste tilfelle kunne påvirke andre komponenter i kjøretøyet, og igjen trafikksikkerheten. Vi mener derfor det er viktig å etablere spesialverksteder for arbeid på alkolås for å sikre at arbeidet blir utført av fagpersonell med spesiell fagkompetanse på dette. Statens vegvesen har etablert et stort nettverk med kjøretøyverksteder og spesialverksteder i Norge. Statens vegvesen følger opp disse virksomhetene gjennom tilsyn. Vi har således over flere år bygget opp en bred kompetanse og et nettverk rundt dette, som vi har god erfaring med. Vi mener derfor det er mest hensiktsmessig å regulere godkjenningspliktig arbeid på denne måten, slik vi foreslår for alkolåsverkstedene. Vi viser særlig til vårt arbeid med fartsskrivere og tilhørende komponenter. Dette arbeidet har mange likhetstrekk med alkolås.

Vi mener at alkolåsleverandørene, til tross for at vi ikke legger opp til en egen godkjenningsordning for disse, likevel er gitt en stor rolle i alkolåsarbeidet. Leverandørene kan blant annet stå for levering av alkolåser til verkstedene og for kursing av installatørene. Vi ønsker også å presisere at enhver som oppfyller kravene i nytt regelverk om alkolås kan få en godkjenning som alkolåsverksted.

Vi anser forslaget til ny vtrl. § 19 c som en tydelig hjemmel for regulering av arbeid på alkolås. Bestemmelsens annet ledd gir en klar hjemmel for blant annet godkjenning og tilsyn med spesialverksteder og reaksjoner overfor både virksomheter og enkeltpersoner som utfører arbeid tilknyttet et spesialverksted. Bestemmelsens annet ledd bokstav c) gir også ny hjemmel til bruk av tvangsmulkt som reaksjon ovenfor spesialverksteder.²

Vi vurderte tidlig i prosessen med regelverksarbeidet flere alternative måter å regulere arbeidet med alkolås på. Blant annet gjennom særlige arbeidstillatelser, jf. forskrift om kjøretøyverksteder (verf.) § 4, slik Autobransjens Leverandørforening foreslår. NBF mener også at arbeidet på alkolås kunne ha vært regulert i verf., gjennom å opprette en egen verkstedkategori. Vi mener imidlertid at etablering av spesialverksted er mest hensiktsmessig for å sikre særlig kompetanse på alkolås, på best mulig måte. Vi viser i denne forbindelse til vår vurdering av KGK Norge AS sitt innspill.

Vegdirektoratet har forståelse for at kravene til alkolåsverkstedene kan oppfattes omfattende, jf. NHO Transport sitt innspill. Vi mener at kravene som er stilt ligger på et nivå vi anser nødvendig for at vi skal kunne følge opp at arbeidet på alkolås skjer på en trygg og sikker måte. Vi mener følgelig at kravene er nødvendige for å kunne gjennomføre tilsyn og sikre at regelverket følges. Vi ønsker også å bemerke at vi legger opp til at alkolåsverkstedene kan drive ambulerende virksomhet, noe som i stor grad legger opp til større fleksibilitet med tanke på alkolåsarbeidet.

Til Norges Taxiforbund sitt innspill ønsker vi igjen å fremheve at alkolåsverkstedene kan drive ambulerende virksomhet. Dette vil innebære at arbeid på alkolås også vil kunne tilbys utenfor verkstedenes lokaler, eksempelvis hos transportvirksomheten. Vi mener at vi legger til rette for å etablere et fleksibelt nettverk med alkolåsverksteder som vil kunne dekke behovet i hele landet.

2.16 Forslag til § 14. Gebyr for godkjenning av alkolåsverksted

2.16.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 14. Gebyr for godkjenning av alkolåsverksted

For behandling av en søknad om godkjenning som alkolåsverksted skal alkolåsverkstedet betale et gebyr på 2 570 kroner.

I forslaget til § 14 hjemler vi etablering av en gebyrordning, som skal betales for å få behandlet en søknad om godkjenning som alkolåsverksted. Forslaget ble utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden til fører til godkjenning eller avslag. Det er bedt spesielt bedt om høringsinstansenes innspill på dette.

Kostnadselementene som skal danne grunnlaget for beregningen av gebyrets størrelse vil blant annet være timekostnader til dokumentgjennomgang og saksbehandling, samt time-

² <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1753132>

og reisekostnader forbundet med befaringslokaler og utstyr. Vegdirektoratet har på bakgrunn av dette satt gebyrets størrelse til kr 2 570.

2.16.2 Høringsinstansenes merknader

Region øst viser til den foreslåtte gebyrsatsen, og ønsker at lovgiver vurderer om det kan være hensiktsmessig å sette gebyret til x antall rettsgebyr eller til en % av grunnbeløpet. Begrunnelsen for dette er å unngå forskriftsendring hver gang gebyrsatsen skal endres. Regionen mener videre at gebyret må betales uavhengig av resultatet av søknaden da kostnaden til behandlingen er den samme.

NHO Transport stiller spørsmål om det bør belastes gebyr hvis ikke godkjenning gis. Det antas at avslag på godkjenning begrunnes med mulighet for å søke om ny godkjenning når bestemte mangler er utbedret. NHO Transport er av den oppfatning at det ikke bør betales gebyr 2 ganger, altså ikke må kreves gebyr hvis ikke godkjenning oppnås.

2.16.3 Vegdirektoratets vurderinger

2.16.3.1 Generelt

Vegdirektoratet ser hensiktsmessigheten i å beregne gebyret slik *Region øst* foreslår. Likevel er vi av den oppfatning at det blir mer riktig å innføre en ordning med godkjenningsgebyr basert på de faktiske kostnadene til saksbehandlingen, systemkostnader inkludert, og ikke noe annet eller mer.

Når det så gjelder spørsmålet om det skal betales gebyr uavhengig av om søknad om godkjenning fører frem til godkjenning eller ikke, er Vegdirektoratet enig i de betraktningene som Statens vegvesen *Region øst* gir til kjenne. Grunnet for å kreve gebyr er ressursbruken i forbindelse med søknadsbehandlingen.

Vi er videre av den oppfatning at unødige kostnader kan og bør unngås ved at det forut for formell søknad gis god informasjon om de nærmere vilkårene for å bli godkjent. Såkalte avvisningsvedtak; vedtak om ikke å realitetsbehandle en søknad f.eks. fordi det mangler tilstrekkelig dokumentasjon, skal heller ikke belastes med gebyr.

Videre mener vi at dersom alkolåsværkstedet eksempelvis får tilbakekalt sin godkjenning for en periode og deretter gis tilbake godkjenningen etter tilbakekallingsperioden, skal det ikke betales nytt gebyr. Virksomheten vil fortsatt være den samme. Noe annet blir det imidlertid dersom virksomheten avvikles i tilbakekallingsperioden og det etableres ny virksomhet. I slike tilfeller vil det være riktig å kreve nytt godkjenningsgebyr selv om det kan være snakk om etablering i samme lokaler mv.

2.16.3.2 Behov for ny høring av gebyrsatsene

Vegdirektoratet har under arbeidet med oppsummeringen kommet frem til at gebyrsatsen som ble foreslått ikke samsvarte med estimatet av de faktiske system- og saksbehandlingskostandene. Dette beror delvis på tidligere feilberegninger og delvis på økte systemkostnader. Vi har ansett avviket fra den tidligere presenterte satsen som så vesentlig at vi valgte å sende nytt forslag til gebyrsats på ny høring.

2.16.3.3 Høring om korrigerende av gebyrsatsen

Vegdirektoratet sendte den 23. oktober 2017 på høring forslag om endring av størrelsen på gebyret for godkjenning av alkolåsverksted § 14 fra opprinnelig foreslått sats på 2 570 kroner til ny foreslått gebyrsats på 6040 kroner³.

Ved endt høringsfrist, hadde Vegdirektoratet ikke mottatt noen hørings svar direkte relatert til korrigerende av gebyrsatsen for godkjenning av alkolåsverksted.

2.16.3.4 Vegdirektoratets anbefaling

Vegdirektoratet anbefaler på bakgrunn av det ovennevnte at det foreslåtte forskriftsendringen vedtas med inntatte endringer slik:

§ 14. Gebyr for godkjenning av alkolåsverksted

For behandling av en søknad om godkjenning som alkolåsverksted skal alkolåsverkstedet betale et gebyr på 6 040 kroner.

2.17 Forslag til § 15. Krav til lokaler og utstyr

2.17.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 15. Krav til lokaler og utstyr

Alkolåsverkstedets lokaler og teknisk utstyr som benyttes til arbeid på alkolåsen skal være egnet til formålet.

Utstyr som brukes ved arbeid på alkolåsen skal ha brukerveiledning og nødvendige spesifikasjoner for kalibrering. Utstyret skal benyttes i tråd med dette.

Alkolåsverkstedet kan også utføre arbeid på alkolåsen utenfor verkstedets lokaler forutsatt at dette gjøres på forsvarlig måte med pliktig utstyr.

Vi foreslo å forskriftsfeste at den virksomheten som søker om godkjenning som alkolåsverksted skal dokumentere at lokalet de skal benytte er egnet til dette. Hva som regnes som «egnet», vil bero på en skjønnsmessig vurdering.

Vegdirektoratet åpnet i forskriftsforslaget for at installasjon, avinstallasjon, service og reparasjon av alkolås kan tilbys hos kunde, og dermed utenfor verkstedet så fremt forholdene ligger til rette for dette. Dette anses å gi større fleksibilitet for alkolåsverkstene og gjøre det enklere å nå ut til flere kunder, samt virksomheter med lang avstand til alkolåsverkstedet vil slippe å måtte frakte kjøretøyene til et verksted.

For å sikre at tilsynet til kravene i forskriften blir fulgt opp, foreslo Vegdirektoratet å sette noen generelle forutsetninger for slikt arbeid. Det innebærer at arbeid utenfor verkstedets lokaler kun kan skje dersom dette gjøres på en «forsvarlig måte med pliktig utstyr». Statens vegvesen vil måtte etablere egne retningslinjer for denne type ambulerende virksomhet ved ferdigstillelse av forskriftsarbeidet.

³ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Aktive-hoeringer>

2.17.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør ser for seg at denne typer verksteder vil være mer eller mindre mobile, og at det er naturlig at alkolåsverkstedene møter der kjøretøyene som skal ha montert, reparert eller utført service er. Regionen slutter seg til at forskriften åpner for at arbeid på alkolås kan utføres utenfor verkstedets lokaler forutsatt at det gjøres på en forsvarlig måte.

Regionen tolker «utenfor verkstedets lokaler» til å være lenger borte enn rett på utsiden av verksteddøren, og foreslår alternativ ordlyd til bestemmelsens siste ledd:

«Alkolåsverkstedene kan også utføre arbeid på alkolåsen andre steder enn i verkstedets lokaler forutsatt at dette gjøres på en forsvarlig måte med pliktig utstyr».

Regionen er for øvrig enig i at det må oppgis en fast adresse for virksomheten når de søker om godkjenning.

MA – Rusfri trafikk støtter forslaget om at det skal være mulig å etablere ambulerende virksomhet for et alkolåsverksted etter bestemmelsens tredje ledd, og mener dette gir en god fleksibilitet, og viktig for å sørge for at det er tilgang til alkolåsverkstedet over hele landet.

Region øst støtter i utgangspunktet forslaget, men peker på at arbeid som utføres utenfor verkstedets lokaler kan by på utfordringer hva gjelder tilsyn. Regionen formoder imidlertid at det vil komme ordninger som løser dette. De foreslår at det for eksempel at også leaser eller eier av kjøretøyet plikter å medvirke til at Statens vegvesen får tilgang til eiendommen og kjøretøyet der arbeidet pågår.

NHO Transport er svært positive til at det i forskriften åpnes for at alkolåsverksteder kan drive «ambulerende virksomhet» og dermed gjennomføre nødvendig montering og ettersyn hos busselskapene.

2.17.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har tatt *Region sør* sitt forslag til endring av bestemmelsens siste ledd til etterretning. Ordlyden er endret i henhold til deres forslag.

Når det gjelder *Region øst* sine merknader med tanke på at tilsyn med ambulerende virksomhet kan skape utfordringer er vi enig i at det må det legges til rette for slike tilsyn. Som vi pekte på i høringen må Statens vegvesen beskrive rutiner for slik ambulerende virksomhet nærmere i egne retningslinjer i etterkant av at lov- og forskriftsarbeidet er avsluttet.

2.18 Forslag til § 16. Krav til faglig ansvarlig og stedfortreder

2.18.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 16. Krav til faglig ansvarlig og stedfortreder

For ethvert alkolåsverksted skal det være utpekt en faglig ansvarlig. Den faglig ansvarlige skal være kontaktpersonen til regionvegkontoret.

Faglig ansvarlig skal til enhver tid besitte de kunnskaper og ferdigheter som er nødvendige for å utføre arbeid på alkolåsen, jf. kompetansekravet som følger av § 17 annet ledd.

Faglig ansvarlig skal bruke monteringsinstruksjonen ved installasjon av alkolåsen og fylle ut en installasjonsbekreftelse, jf. §§ 11, 12.

Faglig ansvarlig skal

- a) påse at alt arbeid på alkolås utføres etter kravene i denne forskrift og etter gjeldende regelverk*
- b) samordne arbeidet ved alkolåsverkstedet*
- c) veilede installatørene i alkolåsverkstedet*
- d) sørge for at etterutdanning av installatørene gjennomføres ved behov*
- e) påse at alkolåsverkstedet dokumenterer gjennomført opplæring.*

Dersom faglig ansvarlige skal føre kjøretøyet som arbeidet på alkolåsen utføres på, må han ha førerkort for aktuell kjøretøyklasse, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. Unntak i førerkortforskriften § 12-2 første ledd gjelder.

Ved den faglig ansvarlige sitt fravær skal det utpekes en stedfortreder. Stedfortreder skal oppfylle kravene til å være faglig ansvarlig. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra kravet til stedfortreder når kravet vil virke urimelig av hensyn til alkolåsverkstedets størrelse.

Vi mente det var hensiktsmessig å oppstille krav om at alkolåsverkstedet skal ha en faglig ansvarlig som oppfyller de forskriftsfestede kravene til denne. Den faglige ansvarlige skal etter forskriften ha det overordnede ansvaret for virksomheten og være en kontaktperson mot Statens vegvesen. I forskriftsforslaget la vi til grunn at at den faglige ansvarlige til enhver tid skal være oppdatert på kravene i forskriften til alkolåsverkstedet og ha relevant opplæring i henhold til forskriftsforslaget § 17. Ved ambulerende virksomhet vil vi stille samme krav til installatør og faglig ansvarlig for å sikre at arbeidet utføres på en sikkert måte av noen med tilstrekkelig gode kvalifikasjoner.

Det ble i tredje ledd foreslått at faglig leder må benytte seg av en monteringsinstruksjon, slik som beskrevet i forskriftsforslaget § 11, og dokumenterer installasjoner på alle kjøretøy gjennom en installasjonsbekreftelse slik angitt i § 12. Formålet med et slikt krav er å sikre at installasjonen av alkolås utføres på riktig og sikker måte.

I bestemmelsens fjerde ledd ble det foreslått at faglig ansvarlig skal samordne arbeidet ved alkolåsverkstedet, delta aktivt i arbeidet med alkolås, veilede og kontrollere installatørene i virksomheten, sørge for å kvalitetssikre at det arbeidet de utfører er i tråd med forskriften og vedlikeholde deres kompetanse.

I femte ledd oppstilte vi et førerkortkrav for faglig ansvarlig. Dette for å sikre at dersom faglig ansvarlig selv gjennomfører arbeid på alkolås og ønsker å teste eller kjøre kjøretøyet med innmontert alkolås, må ha ha førerrett for den aktuelle kjøretøygruppen.

I forskriftsutkastets sjette ledd ble det oppstilt krav om kompetent stedsfortreder, men likevel slik at regionvegkontoret enkeltvis kan gjøre unntak i tilfeller der det ville fremstå som urimelig at mindre virksomheter skal ha faglig ansvarlig.

2.18.2 Høringsinstansenes merknader

Bilimportørenes Landsforening synes det er noe tvil om hva som ligger i førerkortkravet til installatør, og om dette innebærer generelt krav om førerkort på aktuell kjøretøyklasse. I følge BIL må det i alle fall skilles på krav som stilles til «faglig ansvarlig» (som etter deres mening må hete «teknisk leder») og krav som stilles til installatør. Det må med andre ord ikke stilles krav til førerkort for aktuell kjøretøyklasse for installatør, noe som ville vært ekstremt fordyrende uten å gi noen signifikant faglig kompetanse som installatør.

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

2.18.3 Vegdirektoratets vurderinger

Bilimportørenes landsforening stiller spørsmål ved førerkortkravet i bestemmelsens femte ledd. Vi anser det naturlig at vedkommende som evt. må føre kjøretøyet i forbindelse med montering av alkolås har relevant førerkort for dette. Vi har derfor valgt å forskriftsfeste dette som et krav for faglig leder og installatør, jf. § 17, selv om dette kan virke selvsagt.

Vi ser BIL sitt synspunkt med tanke på bruken av betegnelsen «faglig ansvarlig». Vi velger som følge av innspillet å justere navnet på den ansvarlige ved verkstedet til «ansvarlig leder», slik at benevnelsen av rollen samvarer bedre med de tekniske og faglige oppgavene vedkommende har ansvaret for. I tillegg vil det samsvare med tilsvarende rolle i forskrift om fartskriververksteder.

2.19 Forslag til § 17. Krav til installatøren

2.19.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 17. Krav til installatøren

Installatøren skal til enhver tid besitte de kunnskaper og ferdigheter som er nødvendige for å utføre arbeid etter denne forskriften.

Installatøren skal ha gjennomgått relevant opplæring om alkolås. Opplæringen skal minst omfatte:

- a) gjeldene regler for utføring av arbeid på alkolås*
- b) alkolåsens funksjon*
- c) arbeidsmetoder og utstyr ved installasjon, avinstallasjon, service og reparasjon,*
- d) metoder og utstyr for gjennomføring av arbeid på alkolås*
- e) dokumentasjon for utført installasjon*
- f) datasikkerhet og datahåndtering for alkolåsen.*

Installatør skal benytte monteringsinstruksjon ved installasjon av alkolåsen og fylle ut en installasjonsbekreftelse, jf. §§ 11, 12.

Installatøren skal tilfredsstillere samme krav til førerkort som faglig ansvarlig, jf. § 16 femte ledd.

Vi foreslo i første ledd at installatør skal ha gjennomgått relevant opplæring om alkolås, på samme nivå som faglig ansvarlig. Kravet vil være oppfylt dersom disse har gjennomgått særlig opplæring gitt av fabrikant, importør eller kursarrangør.

I annet ledd foreslo vi å regulere minstekravene til hva opplæringen skal inneholde, gjennom bokstavene a – f. Opplæringen skal inneholde oppdatering på gjeldende berørte regelverk på området.

I bestemmelsens tredje og fjerde ledd foreslo Vegdirektoratet at installatør også må anvende monteringsanvisning og utforme installasjonsbekreftelse som beskrevet i forskriften § 11 og § 12 når alkolåsen installeres. Det ble foreslått samme krav til førerkort for installatør som får faglig ansvarlig.

2.19.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

Norges Bilbransjeforbund mener Statens vegvesen også bør utforme krav til kompetansetilbydere for å sikre at opplæringstilbudet blir mest mulig ensartet. Det vises ellers til at manglende krav til kompetansetilbydere i forskrift om alkolåsverksteder representerer prinsipielt viktige juridiske forskjeller. Som eksempel nevnes eksisterende PKK-forskrift og nylig foreslåtte endringer i denne forskriften, og påstand om at det stilles slike krav til tilbydere av kompetanse.

Autobransjens Leverandørforening mener ansvaret for opplæring og kunnskap kan legges til alkolåsimportørene og alkolåsprodusentene med kursopplegg som godkjennes av Vegdirektoratet, og sammenligner dette med dagens opplæring på dekk og bilglass. Det vises til at oppbygging, rutiner, verktøy og dataprogrammer rundt service og programmering av de ulike alkolåsene på markedet er svært ulike, og at en felles godkjenningsordning eller et felles autorisasjonskurs vil være helt umulig å gjennomføre i praksis.

2.19.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vi har ikke hørt et forslag om å regulere godkjenning av og krav til kurstilbyderne nærmere slik NBF og ABL foreslår. Vi er av den oppfatning at momentlisten i bestemmelsens annet ledd er tilstrekkelig for å sikre kvaliteten på innholdet i opplæringen som det kreves at installatøren har gjennomført. Om det bør stilles krav til kurstilbyderene, og til evt. godkjenning av disse, er noe vi evt. kan ta stilling til på et senere tidspunkt, dersom det viser seg at det vil være et behov for dette.

2.20 Forslag til § 18. Krav til kvalitetssystem

2.20.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 18. Krav til kvalitetssystem

Alkolåsverkstedet skal etablere og vedlikeholde et kvalitetssystem for alkolåsverkstedets aktiviteter knyttet til arbeidet med alkolås.

Kvalitetssystemet skal inneholde følgende:

- a) organisering av virksomheten der det fremgår hvem som har ansvar for at arbeidet utføres i samsvar med denne forskriften,*
- b) de ansattes kompetanse, herunder prosedyrer for opplæring og vedlikehold av kompetanse,*
- c) prosedyrer for kalibrering og periodisk vedlikehold av utstyr,*

- d) prosedyrer for gjennomføring av arbeid etter denne forskriften herunder dokumentasjon på monteringsinstruksjon, installasjonsbekreftelse, navn på installatøren som utfører arbeid med alkolåsen og hvilket kjøretøy arbeidet ble utført på,
- e) prosedyrer for oppbevaring av teknisk informasjon om alkolåsen,
- f) prosedyrer for behandling av elektroniske data tilknyttet alkolåsen,
- g) tilgjengelig nødvendig regelverk.

Kvalitetssystemet skal dokumenteres skriftlig. Dokumentasjonen skal til enhver tid være tilgjengelig for tilsynsmyndigheten.

Vi foreslo å forskriftsfeste at faglig ansvarlig i alkolåsverkstedet har ansvaret for å etablere et kvalitetssystem og holde dette oppdatert til enhver tid. Hvilke elementer kvalitetssystemet skal inneholde, fremgår av annet ledd bokstavene a–g. Kvalitetssystemet må være etablert innen rimelig tid etter at alkolåsverkstedet har fått godkjenning.

2.20.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

2.20.3 Vegdirektoratets vurderinger

Da det ikke har kommet noen særskilte innspill til forslaget til § 18. krav til kvalitetssystem, beslutter Vegdirektoratet å beholde bestemmelsen slik den ble presentert i høringsnotatet.

2.21 Forslag til § 19. Ansvar for informasjon til fører av kjøretøy med alkolås

2.21.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

*§ 19. Ansvar for informasjon til fører av kjøretøy med alkolås
Installatøren eller den faglig ansvarlige skal sørge for at føreren får en skriftlig brukerveiledning for alkolåsen.
Veiledningen skal beskrive hvordan alkolåsen fungerer, hvordan den skal brukes og når service skal utføres.*

Den som installerer alkolåsen skal sørge for at føreren, umiddelbart etter at alkolåsen er installert i vedkommende sitt kjøretøy, informeres muntlig om alkolåsens funksjon og instrueres i hvordan den brukes.

Vi foreslo som krav at den som installerer alkolåsen i kjøretøyet må informere fører av kjøretøyet om bruken av alkolåsen, for å sikre at den som får innmontert alkolås i kjøretøyet blir informert om bruken av denne, særlig gjennomføring av pusteprovne og informasjon om kravene til service til alkolåsen på godkjent alkolåsverksted.

2.21.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør mener ansvaret for informasjon til fører bør ligge på virksomheten og ikke på den ene personen som installerer alkolåsen, og at ordlyden i bestemmelsens annet ledd i stedet bør være:

«Den virksomhetens som installerer alkolåsen skal sørge for at føreren, umiddelbart etter at alkolåsen er installert i vedkommende sitt kjøretøy, informeres muntlig om alkolåsens funksjon og instrueres i hvordan den brukes».

Opplysningsrådet for veitrafikken mener arbeidsgiver bør være ansvarlig for opplæring i bruk av alkolås.

MA - Rusfri trafikk anser at bestemmelsens tredje ledd som pålegger at den personen som installerer alkolåsen skal sørge for at føreren, umiddelbart etter at alkolåsen er installert, informeres muntlig om alkolåsens funksjon og instrueres i hvordan den skal brukes, og mener dette kravet trolig vil være vanskelig å gjennomføre i praksis. Det vises til at det ofte vil være flere førere på et kjøretøy, og at det for en del tilfeller vil være langt mellom stedene der førerne er og der alkolåsene monteres inn.

Etter *MA - Rusfri trafikk* sin oppfatning er det urimelig at den personen som har installert alkolåsen også skal instruere førere muntlig. Det virker mer naturlig at ansvaret for å instruere førerne i hvordan en alkolås skal benyttes ligger til transportbedriften som har ansvaret for sjåfør og kjøretøy. Dette vil ifølge *MA - Rusfri trafikk* sikre lik informasjon til både de som får kjøretøy med fabrikkmontert og de som får alkolåsen montert inn lokalt.

MA - Rusfri trafikk anser det imidlertid som viktig at det finnes en skriftlig brukerveiledning for alkolåsen, og stiller spørsmål om det ikke bør presiseres at brukerveiledningen som et minimum skal være på norsk og engelsk.

NEK/NK-BTTF 116-2 mener at arbeidsgiver skal være ansvarlig for opplæring og interne rutiner i bruk og oppfølging av alkolås med referanse til CENELECS standarder. *NEK/NK-BTTF 116-2* mener det er feil av Vegdirektoratet å legge ansvaret til installatør/monteringsverksted for opplæring, bruk og rutiner for alkolåsbruk, og viser til at arbeidsmiljøloven, tariffavtaler og lokale avtaler i Norge klargjør at denne typen informasjonsansvar ligger hos arbeidsgiver. Dette er ifølge *NEK/NK-BTTF 116-2* også klargjort i flere av CENELECs standarddeler.

Fagforbundet mener at arbeidsgiver må ha ansvar for opplæring i bruk av alkolås, og mener en slik plassering av ansvar vil være i samsvar med arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Norsk Transportarbeiderforbund mener det små være arbeidsgiverens ansvar i henhold til arbeidsmiljølovens bestemmelsen å gi opplæring og innhente nødvendige ressurser for å sørge for at opplæring blir gitt på en forsvarlig måte.

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

Akan viser til at implementering og bruk av alkolås for yrkessjåfører krever informasjon, opplæring, dialog, tydelig avtaleverk og rutiner som sikrer forutsigbarhet på den enkelte arbeidsplass. *Akan* mener ansvaret for å informere yrkessjåførene først og fremst ligger hos arbeidsgiver og at dette bør understrekes i forskriften, med krav om både skriftlig og muntlig veiledning. *Akan* mener også transportselskapene bør inkludere informasjon om alkolås i sin rusmiddelpolicy, med klare rutiner for hva som skal skje i situasjoner hvor sjåfører ikke får startet kjøretøyet som følge av resultat i pustepøven.

Trygg Trafikk viser til høringsforslaget der montøren av alkolås pålegges ansvaret for informasjon til føreren. Det hevdes dette ofte vil være problematisk fordi de fleste kjøretøyene har flere førere. *Trygg Trafikk* mener at arbeidsgiver/eier av kjøretøyet bør

pålegges denne plikten, og at dette kan gjøres som et ledd i arbeidsgivers totale arbeid for rusforebygging i virksomheten.

Yrkestrafikkforbundet mener at ansvaret til å informere førerne i busselskapene først og fremst ligger hos arbeidsgiver, både etter tariffavtale og arbeidsmiljøloven. Etter deres oppfatning må verkstedet ha ansvaret for å informere transportselskapet, og det kan være hensiktsmessig at arbeidsgiver i praksis avtaler med leverandør at leverandør presenterer ansatte, men at det er helt sentralt at det er arbeidsgiver som er ansvarlig for at opplæringen har god nok kvalitet, og at den faktisk gjennomføres.

Det vises videre til at alkolås er et kontrolltiltak, og at det må spesifiseres nærmere hvilket ansvar arbeidsgiver har ved innføring av alkolås i denne sammenhengen.

Yrkestrafikkforbundet mener slike spesifikasjoner må gis med hjemmel i arbeidsmiljøloven, og at det her må spesifiseres at arbeidsgiver har ansvar for opplæring av føreren, og ikke bare informasjon. Opplæringen bør etter deres mening, ivareta formålet og inneholde punktene listet opp i CENELEC standard 3 kapittel 10.1.

2.21.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vi er ikke uenig i at transportvirksomheten, som har hovedansvaret for at sine kjøretøy har installert alkolås, har kunnskap om alkolåsen og dennes bruk og funksjon. Vegdirektoratet mener det likevel er naturlig at alkolåsverkstedene har hovedansvaret for å videreformidle sin kunnskap til transportvirksomhetene (den aktuelle løyvehaveren) om alkolåsen og dens bruk. Verkstedene har fått hovedansvaret for arbeidet med alkolåsene og installatørene ved verkstedet skal gjennomgå opplæring i dette. Vi er av den oppfatning at det vil være i transportvirksomhetens interesse å videreformidle brukerinformasjonen de har fått av alkolåsverkstedet til sine førere, slik at den brukes på riktig måte.

Bestemmelsens første ledd var ment for å forskriftefeste en plikt for alkolåsverkstedene til å dele sin kunnskap om bruken av alkolåsen med transportvirksomhetene og videre til de som benytter kjøretøyene på deres vegne. Selv om vi brukte begrepet «fører» var dette ikke ment for å begrense adgangen til å gi informasjon kun til føreren av kjøretøyet. Vi ser at ordlyden i forslaget kan fremstå noe misvisende i denne sammenheng. Vi velger derfor å justere ordlyden slik:

§ 19. Ansvar for informasjon om bruk av alkolås

Alkolåsverkstedet skal sørge for at transportvirksomheten får en skriftlig brukerveiledning for alkolåsen.

Veiledningen skal beskrive hvordan alkolåsen fungerer, hvordan den skal brukes og når service skal utføres.

Installatør eller faglig ansvarlig skal sørge for at føreren, umiddelbart etter at alkolåsen er installert i vedkommende sitt kjøretøy, informeres muntlig om alkolåsens funksjon og instrueres i hvordan den brukes.

Til annet ledd ønsker vi å bemerke at bestemmelsen er ment som en siste kvalitetssikring av at den aktuelle føreren på vegne av transportvirksomheten vet hvordan alkolåsen skal brukes, før vedkommende kjører fra verkstedet. Vi ønsker spesielt å bemerke til vår lemping av annet ledd at informasjonen kan gis av enhver i virksomheten som innehar kompetansen som ansvarlig leder eller installatør, og ikke nødvendigvis bare den som har montert den aktuelle alkolåsen.

Forslaget regulerer ikke et arbeidsgiveransvar for transportvirksomheten. Vi kan derfor ikke vurdere dette nærmere da dette ikke var en del av høringen. Vi ser heller ikke behov for å forskriftsfeste et språkkrav til brukerveiledningen. Et slikt forslag er heller ikke hørt.

2.22 Forslag til § 20. Krav til utstyr og sikkerhet for datahåndtering

2.22.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 20. Krav til utstyr og sikkerhet for datahåndtering

Alkolåsverkstedet har ansvaret for at dataoverføring fra alkolåsen skjer med formålstjenlig utstyr og at dataoverføringer skjer på en slik måte at sikkerhetselementene som beskytter dataenes integritet og ekthet er intakte.

Resultat av alkolåsens pustepøver skal ikke lagres, lastes ned, eller leses.

Tekniske data fra alkolåsen kan bare lastes ned, leses og lagres i den grad det er nødvendig for å utføre service. Data som er lastet ned fra alkolåsen slettes umiddelbart etter at nødvendig service og vedlikehold er gjennomført.

Alkolåsverkstedet kan likevel lagre personopplysninger for historiske, statistiske eller vitenskapelige formål, dersom samfunnets interesse i at opplysningene lagres klart overstiger de ulempene den kan medføre for den enkelte. Virksomheten skal i så fall sørge for at opplysningene ikke oppbevares på måter som gjør det mulig å identifisere den registrerte lenger enn nødvendig.

Vi foreslo en presisering i bestemmelsen om at alkolåsverkstedet har ansvaret for dataoverføring fra alkolåsen skjer med formålstjenlig utstyr på en slik måte at personvernet ivaretas.

Datatilsynet har, etter dialog med Vegdirektoratet, kommet til at registrering av resultater fra alkolåsen kan innebære en behandling av sensitive personopplysninger etter personopplysningsloven § 2 nr. 8 bokstav b).

Vegdirektoratet støttet Datatilsynets standpunkt og presiserte på bakgrunn av dette i andre ledd at det ikke er ønskelig at resultatene fra pustepøverne lagres, lastes ned eller leses, og at behandlingsansvarlig på alkolåsverkstedet må sørge for at dette etterleves.

I bestemmelsens tredje ledd gis det adgang til å registrere tekniske hendelser på alkolåsen, slik som eksempelvis dato og klokkeslett for hendelser, at batterispenning brytes, strømbrudd, at kjøretøyet er startet uten at det er blåst i alkolåsen mv. Det ble foreslått spesifisert at tekniske data fra alkolåsen bare kan lastes ned, leses og lagres i den grad det er nødvendig for å utføre service, og data som er lastet ned fra alkolåsen skal slettes umiddelbart etter at nødvendig service og vedlikehold er gjennomført.

2.22.2 Høringsinstansenes merknader

Opplysningsrådet for veitrafikken mener det på grunn av rettsikkerheten til sjåførene må være mulig å lagre data.

MA – Rusfri trafikk stiller deg bak forslaget om at det ikke er behov for å ta vare på resultater fra pustepøverne, men at det kun er anledning til å laste ned tekniske hendelser, lese og lagre de i den grad det er nødvendig for å utføre service.

NEK/NK-BTTF 116-2 påpeker at av hensyn til rettssikkerheten for brukerne og behovet for etterkontroll av at rutiner og tester blir fulgt, må alkolåsen ha en loggfunksjon i samsvar med EN 50436-1, kapittel 4 punkt 7. Det hevdes at forslaget fra Vegdirektoratet vil kunne være en trussel mot brukernes rettsikkerhet, da arbeidsgiver ved å dokumentere flere feiltester, kan ha grunnlag for oppsigelse og anmeldelse. Det pekes i tillegg på at det ikke vil finnes noen sikring mot at en annen kan blåse for en alkoholpåvirket kollega, da verken blokkering eller fornyet test vil bli registrert.

Norsk Bobil og Caravan Club peker på at av hensyn til rettssikkerheten for brukerne og behovet for etterkontroll av at rutiner og tester blir fulgt, må alkolåsen ha en loggfunksjon ref. CENELEC EN 50436-1, kapittel 4 punkt 7.

Norsk Transportarbeiderforbund slutter seg til NEK/NK BTTF 116-2 sin høringsinnspill, og påpeker særlig viktigheten av å legge hele CENELECs standardserie til grunn for forskriften. Det opplyses at det i standard EN 50436-6 ligger alle nødvendige retningslinjer for sikring av data. Norsk Transportarbeiderforbund har vurdert det slik at det i gitte situasjoner kan være viktig for rettssikkerheten at en logg kan fremlegges. Det foreslås på bakgrunn av dette at uthenting av data kun skal skje når det foreligger saklig grunnlag for dette, og da med samtykke fra den som har avgitt utåndingsprøve.

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

Datatilsynet har tidligere vært i dialog med Statens vegvesen, og er nå fornøyd med den utformingen forskriften § 20 har fått, ved at annet ledd nå lyder slik at resultat av alkolåsens pustepøver ikke lagres, lastes ned eller kan leses. Datatilsynet anser at formålet med alkolåsen – å forhindre kjøring i alkoholpåvirket tilstand – er oppnådd uten oppbevaring av alkolåsens pustepøver. Datatilsynet har videre forståelse for at man må oppbevare en del tekniske data for å kunne utføre nødvendig service, men at slike data slettes umiddelbart etter at vedlikehold er gjennomført.

KGK Norge AS ønsker å presisere at dataloggen inneholder opplysninger som kan gi avgjørende informasjon ved blant annet feilsøking. Etter deres mening bør derfor data kunne lagres kryptert i en periode. Årsaken til dette er at det forenkler eventuell feilsøking på alkolåsen, og loggen vil kunne gi svar på hvorvidt kjøretøyet er benyttet uten at pustepøve er avgitt.

Autobransjens Leverandørforening har avgitt samme høringsinnspill som KGK Norge AS.

Trygg Trafikk mener det er vesentlig at alkolåsen brukes i henhold til sitt ulykkesforebyggende formål, og at det i gitte situasjoner kan være viktig at en kan logg kan fremvises, men at uthenting av data kun skal skje når det foreligger saklig grunnlag og med samtykke av den som har gitt utåndingsprøve.

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget om at resultatene fra alkolåsen ikke skal lagres, fordi formålet med alkolåsen er oppnådd når sjåføren ikke får flyttet på bussen. Deres erfaring er dessuten at informasjon fra alokolåslogg med jevne mellomrom brukes til andre formål enn tiltenkt, i strid med personopplysningsloven.

Det stilles videre spørsmål om behovet for «tekniske data», og hva som ligger i begrepet samt hvilke opplysninger som er «nødvendig» for å utføre service. Det stilles endelig spørsmål om hvor lenge det er nødvendig at opplysningene lagres under henvisning til at opplysningene fra alkolåsen lagres i høyst to måneder i Frankrike.

YTF ønsker at feilhåndtering av informasjon fra alkolåsen skal lede til tilbakekall av godkjenning for alkolåsverkstedet, og at andre virkemidler slik som tvangsmulkt og pålegg ikke vil gi noen virkning i dette tilfellet. Det stilles også spørsmål om hvorfor ikke alle deler av CENELEC-standard 6 er gjort obligatorisk for alkolås som skal brukes i Norge, ettersom den gir retningslinjer som skal gi datasikkerhet alle fall frem til opplysninger er lagret i et register.

2.22.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vi ser at flere høringsinstanser ønsker å oppbevare dataene fra alkolåsen.

Vi registrerer også at NTF og NEK har et sterkt ønske om at ovennevnte standarder skal brukes og tas inn i alkolåsforskriften. De argumenterer med at det går på rettssikkerheten løs dersom alkolåsens datalogg uteblir. Standard EN 50436-6 er retningslinjer for sikring av data fra alkolåsen. Retningslinjene er således ikke å anse som et regelverk vi er forpliktet til å bruke. Tekniske standarder vil likevel i visse tilfeller være egnet å bruke som et hjelpemiddel for å sikre lik og sikker bruk av utstyr som benyttes ved verksteder for å nevne et eksempel.

Påbudet om alkolås har som formål å forhindre fører i å starte kjøretøyet. Dersom fører ikke får startet kjøretøyet, noe som innebærer at vedkommende er påvirket av promille over tillatt promillegrense, vil dette være et forhold som må følges opp av arbeidsgiver. Som vi også fremhevet i høringsnotatet anser Vegdirektoratet formålet med påbudet oppnådd på dette tidspunktet. Da det ligger utenfor vegvesenets mandat å kontrollere promille ser vi heller ikke behov for å lagre opplysningene kun med den hensikt å utlevere promilledataene til politiet og eventuelle andre interessenter. Vi viser for øvrig til Datatilsynets vurderinger rundt dette omtalt i høringsnotatet.

Vi ser likevel at samfunnet vil kunne ha et behov for å vite om tiltak som innføres virker etter hensikten. Det er derfor viktig at slike tiltak evalueres. Forskriftsbestemmelsen om sikkerhet for datahåndtering er ikke ment å være til hinder for at data behandles etter de generelle reglene om behandling for historiske, statistiske eller vitenskapelige formål etter personopplysningsloven, jf. bestemmelsens siste ledd.

Når det gjelder tekniske data fra alkolåsen, jf. YTF sitt innspill, har høringsnotatet gitt eksempler på hva slike tekniske data kan være. Eksempler notatet har vist til er hendelser som dato og klokkeslett for hendelser, at batterispenning brytes, strømbrudd, at kjøretøyet er startet uten at det er blåst i alkolåsen mv. Hva som er å anse som tekniske data, og hva slags data en logg vil kunne registrere vil variere ut fra de ulike alkolåsenes sine nedlastingsystemer. En alkolås vil kunne logge mange parametre fra alkolåsen, og disse vil kunne være forskjellige fra system til system.

Når det gjelder lagringstiden til de tekniske dataene må dette vurderes av det aktuelle alkoholverksted, avhengig av deres behov for å oppbevare disse. Vi ser ikke behov for å sette en fast lagringsperiode som foreslått.

Det er riktig som NEK/NK-BTTF 116-2 at vi vanskelig kan kontrollere at en annen kollega blåser for en beruset sjåfør. Et slikt tilfelle vil likevel være et brudd på regelverket.

Til YTF sin merknad om tilbakekall av godkjenning ønsker vi å bemerke at regionvegkontoret i Statens vegvesen kan midlertidig eller permanent tilbakekalle alkoholverkstedets godkjenning dersom det avdekkes avvik i kravene til datahåndtering av alkoholåsen. Til de øvrige reaksjonene som kan benyttes viser vi til våre kommentaret til § 22 i høringsnotatet.

Vegdirektoratet opprettholder bestemmelsens ordlyd slik den lød i høringsnotatet.

2.23 Forslag til § 21. Tilsyn

2.23.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 21. Tilsyn

Regionvegkontoret fører tilsyn med virksomheter som utfører arbeid på alkoholåser og at de etterlever denne forskriften.

Alkoholverkstedet plikter å gi regionvegkontoret adgang til lokalene, og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvise og utlevere til kontroll utstyr og dokumenter som angår arbeid på alkoholåsen og virksomheten for øvrig.

Regionvegkontoret kan som en del av tilsynet utføre stikkprøvekontroll på arbeidet med alkoholåsen. Dersom det er nødvendig for å utføre tilsynsoppgavene kan regionvegkontoret også innkalle kjøretøyet til stikkprøvekontroll.

Vegdirektoratet foreslo i første ledd at regionvegkontoret fører tilsyn med at alkoholverkstedene følger kravene i forskriften. Tilsynsmyndigheten legges til regionvegkontorene begrunnet i at disse allerede har lang erfaring med tilsyn med eksempelvis kontrollorganer, kjøretøyverksteder og fartskriververksteder.

I annet ledd foreslo vi å forskriftsfeste at alkoholverkstedene plikter å bistå ved tilsyn ved å oppgi opplysninger og fremlegge dokumentasjon og utstyr til kontroll, som tilsynet anser som nødvendig.

I bestemmelsens tredje ledd det ble foreslått at regionvegkontoret skal kunne føre stikkprøvekontroll på arbeid med alkoholåsen, samt at de kan innkalle kjøretøy til en trafikkstasjon for samme type kontroll der. Tilsynsmyndigheten vil også kunne observere en installasjon av alkoholåsen for å kontrollere at alkoholåsen installeres i tråd med krav fastsatt i denne forskriften. Tilsynsmyndigheten får også adgang til å kontrollere et kjøretøy med innmontert alkoholåsen etter installasjonen.

2.23.2 Høringsinstansenes merknader

Norsk Transportarbeiderforbund viser til at det i dag finnes egne regler for godkjenning og tilsyn med bilverksteder og disse reglene vil etter deres syn være dekkende også for alkoholåsen.

Statens vegvesen region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

2.23.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet mener egen regulering av tilsyn med alkolåsverksteder er nødvendig all den tid verkstedforskriftens tilsynshjemler, som Norsk Transportarbeiderforbund viser til, ikke omfatter godkjenning av alkolåsverksteder. Vi foreslo ikke å regulere godkjenning av alkolåsverksteder i verkstedforskriften, men hjemlet i stedet egne alkolåsverksteder i vegtrafikklovens bestemmelse om godkjenning av spesialverksteder, jf. foreslått ny vtrl. § 19 c (dagens vtrl. § 13 femte ledd).⁴ Ettersom vegtrafikklovens bestemmelse om spesialverksteder er en fullmaktshjemmel, kreves det nærmere regulering av både godkjenning og tilsyn med et slikt verksted i forskrift. Se for øvrig vår vurdering i punkt 2.15.3.

2.24 Forslag til § 22. Reaksjoner mot alkolåsverksteder

2.24.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 22. Reaksjoner mot alkolåsverksteder

Som ledd i regionvegkontorets tilsyn kan alkolåsverkstedet gis pålegg om retting som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med forskriften.

Dersom pålegg om retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan regionvegkontoret fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2. Tvangsmulkt inndrives av regionvegkontoret.

For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.

Regionvegkontoret kan midlertidig eller permanent tilbakekalle alkolåsverkstedets godkjenning dersom det avdekkes:

- a) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til lokaler, utstyr, kompetanse, kvalitetsstyring og datahåndtering,*
- b) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til installasjon og dokumentasjon,*
- c) at pålegg ikke etterkommes eller at skriftlig advarsel ikke tas til følge,*
- d) at alkolåsverkstedet unndrar seg tilsyn.*

I vurderingen av om godkjenningen skal tilbakekalles skal det tas hensyn til i hvilken grad verkstedets administrative ledelse kan bebreides for overtredelsen.

Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra tre til seks måneder, andre gangs tilbakekalling fra seks til tolv måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Ved tilbakekall av en godkjenning av alkolåsverkstedet skal regionvegkontoret tilbakekalle godkjenningsbeviset som nevnt i § 13 annet ledd.

Vegdirektoratet foreslo gjennom forskriftsforslaget til § 22 å videreføre samme reaksjonsformer som tilsynet utfører mot virksomheter som er godkjent av Statens vegvesen. Dette er først og fremst pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av verkstedgodkjenningen. Formålet med reaksjonene er å sikre at alkolåsverkstedene

⁴ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1753132>

oppretholder et visst nivå av kvalitet, og at driften er forsvarlig. Denne adgangen for tilsynet med å gå nødvendige pålegg, ble foreslått gjennom bestemmelsens første ledd.

I annet ledd foreslo vi å innføre tvangsmulkt som en alternativ reaksjon til tilbakekalling. Formålet med å innføre alternativet tvangsmulkt da dette i noen tilfeller vil kunne være et hensiktsmessig reaksjon, sammen med pålegg om retting, og i noen tilfeller kunne sies å gi et bedre oppfyllelsespress enn for eksempel tilbakekalling av godkjenning som alkolåsverksted.

Vi foreslo i tredje ledd forskriftsfestet hjemmel for reaksjonsformen advarsel. Formålet med å ha en mulighet for å gi alkolåsverkstedet advarsel er at den skal skape forbedring slik at mottakeren for fremtiden følger regelverket.

Bestemmelsens fjerde ledd inneholdt forslag om at regionvegkontoret midlertidig eller permanent kan tilbakekalle godkjenningen til et alkolåsverksted. I bokstavene a–d er det angitt hvilke brudd på forskriften som kan danne grunnlag for en slik tilbakekalling.

I femte ledd ble det gitt forslag om at skyldspørsmålet i vurderingen av om et verksted sin godkjenning skal tilbakekalles blir et skjønnsstema, i tillegg til hvor kvalifisert avviket er.

Bestemmelsens sjette ledd angir varigheten av tilbakekallingen, herunder varigheten av første tilbakekalling og eventuelle senere tilbakekallinger. Tilbakekallingene er tidsbegrenset, men i særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles permanent.

Bestemmelsens syvende og siste ledd angir at når regionvegkontoret treffer vedtak om tilbakekall av godkjenning, skal de også tilbakekalle godkjenningsbeviset verkstedet fikk tildelt da godkjenning som alkolåsverksted ble innvilget.

2.24.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør mener bestemmelsens tredje ledd er feilplassert. Første og annet ledd i bestemmelsen beskriver pålegg og tvangsmulkt, mens tredje ledd beskriver advarsel for mindre grove forhold. Regionen forstår intensjonen med advarsel som reaksjon, men det syns å være mer rett at advarsel blir beskrevet etter midlertidig eller permanent tilbakekalling. Regionen foreslår at advarsel kommer inn som siste ledd i bestemmelsen, og mener at det på denne måten blir mer opplagt at advarsel gis for mindre grove tilfeller enn vilkår for tilbakekalling.

Norsk Transportarbeiderforbund støtter ordlyden i bestemmelsen, gitt at det ikke finnes tilstrekkelige reaksjonsmuligheter innenfor eksisterende regelverk om godkjenning og tilsyn av autoriserte bilverksteder.

Statens vegvesen Region øst støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

Norges Bilbransjeforbund mener det i tillegg til de reaksjonene som er foreslått, bør vurderes en reaksjon som gir Statens vegvesen mulighet til å midlertidig kunne stanse virksomheten, eksempelvis der det avdekkes avvik av midlertidig karakter.

2.24.3 Vegdirektoratets vurderinger

Forslaget fra Region sør om å flytte forvaltningsreaksjonen advarsel etter reaksjonen tilbakekalling tas ikke til følge. Vår strukturering av § 22 bygger på at reaksjonene til rådighet skal beskrives «fra det mindre til det mer». Reaksjonen advarsel foreslås hjemlet i tredje ledd. Advarselen har i seg selv ingen direkte virkning, men medfører at det skal mindre til for at en godkjenning kan kalles tilbake ved neste overtredelse. Advarselen har som formål å skape en forbedring og slik at mottakeren får en tydelig oppfordring til å følge regelverket for fremtiden. Reaksjonen advarsel vil kunne nyttes i kombinasjon med pålegg om retting.

Vedrørende Norges Bilbransjeforbund sitt forslag til ytterligere reaksjonsalternativ gjennom stansing av virksomheten, må Vegdirektoratet gjøre oppmerksom på at dette alternativet ikke var en del av høringsforslaget og kan følgelig ikke vurderes nærmere i denne omgang.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette ordlyden i § 22 slik den ble presentert i høringsforslaget.

2.25 Forslag til § 23. Kontroll langs veg

2.25.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 23. Kontroll langs veg

Regionvegkontoret kan gjennomføre vegkantkontroll av alkohol i kjøretøy som nevnt i § 2 første ledd. Kontroll kan omfatte alkoholen med tilhørende komponenter.

Regionvegkontoret kan gi fører og transportvirksomheten pålegg, som disse straks plikter å etterkomme. For øvrig gjelder lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk sine bestemmelser om kontroll langs veg så langt de passer.

Vi foreslo at alkohol ikke skal bli en del av den periodiske kontrollen, men at bruk av alkohol i tilstrekkelig grad vil følges opp og kontrolleres gjennom tilsyn og krav om service på alkoholen ved alkoholverkstedene. Begrunnelsen for å gjøre kontroll av alkohol som en del av den periodiske kontrollen er at påbudet handler om hvorvidt kjøretøyet nyttes i persontransport og ikke selve kjøretøyet. Kontroll med alkohol som en del av periodisk kontroll vil etter vårt syn verken være formålstjenlig eller effektivt.

Derimot vurderte vi det slik at kontroll langs veg er et viktig element for å opprettholde trafikksikkerhetsnivået, og at det er tilstrekkelig å kontrollere etterlevelsen av påbudet om bruk av alkohol gjennom kontroll langs veg.

2.25.2 Høringsinstansenes merknader

KGK Norge AS viser til forslaget om at utekontrollen skal begrense seg til å sjekke hvorvidt en alkohol er montert i det aktuelle kjøretøyet, om alkoholen har strømtilførsel og om alkoholen er kalibrert. KGK Norge AS mener en slik overflatisk kontrollmetode ikke vil avdekke om en alkohol er manipulert, feilkoblet eller fungerer slik en alkohol etter hensikten skal fungere. KGK Norge AS mener derfor at en alkohol bør funksjonstestes, ved å teste om kjøretøyet starter før pusteprobe er avgitt.

Norges Bilbransjeforbund mener også at det ved kontroll langs vei må inngå en funksjonskontroll av alkolåsen.

KGK Norge AS viser til Vegdirektoratets vurdering i høringsnotatet som at alkolås ikke skal kontrolleres ved periodisk kontroll, fordi alkolåspåbudet er knyttet til hvorvidt kjøretøyet nyttes i persontransport og ikke til selve kjøretøyet. *KGK Norge AS* forstår ikke nevnte argumentasjon, og mener hvorvidt kjøretøyet benyttes til persontransport eller ikke, ikke kan være et argument for å ikke kontrollere alkolåsen ved en periodisk kontroll. Etter deres syn må alkolåsen fungere hele tiden, ikke bare under persontransport og at en alkolås som ikke fungerer i verste fall kan utgjøre en sikkerhetsrisiko.

Autobransjens Leverandørforening har avgitt samme høringsinnspill som *KGK Norge AS*.

Agder politidistrikt nevner som praktiske utfordringer at en kontrollfunksjon vil medføre særskilt kompetanse for den enkelte kontrollør. Dersom noen skal tildeles slik kompetanse, vil det etter politiets syn være naturlig at denne tildeles spesialenhet innen Utrykningspolitiet.

Utrykningspolitiet har ikke innsigelser til at kontrollen med alkolåser tilligger regionvegkontorene, da alkolåsen er et preventivt kvalitetssikringsverktøy, og ikke et bevissikringsinstrument.

Politidirektoratet er av den oppfatning av det er prinsipielt betenkelig og uheldig dersom man i særforbudslik som forskrift om alkolås, innskrenker politiets kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven. Det nevnes videre at kontroll av alkolåser vil ligge innenfor politiets kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven § 10. Det er bedt om at Vegdirektoratet vurderer om det er rettslig adgang til i forskrift å begrense politiets kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven på denne måten, slik at politiet avskjæres fra å kontrollere en type utstyr. Det vises i denne sammenhengen til at politiet vil kunne kontrollere at alkolås er installert, at den er tilkoblet og virksom, og at slik kontroll ikke krever særlig teknisk kompetanse.

Oslo politidistrikt viser også til forslaget om at kun personell fra Statens vegvesen kan drive kontroll og tilsyn med alkolås langs vei. Politiet mener vurderingen til Statens vegvesen om at det ikke er nødvendig at politiet utfører slik kontroll, ikke er et argument for å frata politiet slik kontrollmyndighet. Det vises videre til at politiet har tilstrekkelig kompetanse til å drive en faglig forsvarlig kontroll på vei, og at det benyttes forskjellige kompetansegivende kurs og utdanning samt samarbeid med Statens vegvesen. Politiet mener de på bakgrunn av dette ikke kan være forhindret fra å foreta enkelt funksjons- og kalibreringskontroll av alkolås.

Kongelig Norsk Automobilklub mener også føreren bør ha et ansvar ved grov uaktsomhet eller forsettlig involvering ved brudd på forskriften som oppdages ved kontroll langs veg.

Region sør opplyser at begrepet «vegkantkontroll» er nytt for dem, og stiller spørsmål om «kontroll langs veg» eller «trafikkontroll» er et bedre begrep å bruke. Regionen foreslår på bakgrunn av dette følgende endring i ordlyden:

Regionvegkontoret kan gjennomføre trafikk kontroll av kjøretøy med alkohol som nevnt i § 2, første ledd».

Når det gjelder henvisningen til vegtrafikkloven, mener Region sør at denne bør lyde:

«Bestemmelsene i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjelder tilsvarende så langt de passer».

2.25.3 Vegdirektoratets vurderinger

På bakgrunn av blant annet KGK Norge AS og Norges Bilbransjeforbund sine innspill om at alkoholene bør funksjonstestes i kontroll langs veg har Vegdirektoratet foretatt en nærmere vurdering av kontrollmetode, enn hva vi så det som nødvendig å gjøre i høringsnotatet. Vi mener at Statens vegvesens kontrollører ikke har hjemmel for å kunne funksjonsteste alkoholen i kontroll langs veg. Vi mener en slik funksjonstest har for stor nærhet med «testing av ruspåvirkning» i vegtrafikkloven § 22 a. Myndighet til å utføre en «alkotest» etter denne hjemmelen er kun gitt politiet, jf. første ledd. En systematisk funksjonskontroll av alkoholer i alle busser og minibusser i kontroll langs veg vil ved oppstart av kjøretøyene etter kontroll, etter vår vurdering, tilsvare en systematisk kontroll av promille hos fører. Etter en funksjonstest av alkoholen ville føreren måtte blåse i alkoholen på nytt for å kunne starte kjøretøyet. Føreren vil dermed enten kunne kjøre videre, dersom alt er i orden, eller alternativt ikke få start på kjøretøyet, dersom alkoholen gir utslag på promilleholdig utpust. Et utslag på alkoholpåvirket utpust kan være forårsaket av feil på alkoholen, men i utgangspunktet er en slik positiv blåseprøve en indikasjon på promilleholdig utpust, som i likhet men politiets alkotest, kan gi grunn til å tro at fører av kjøretøyet har et promillenivå over tillatt nivå etter vegtrafikkloven, jf. § 22 a annet ledd. Vi mener derfor at en funksjonstest av alkoholen langs veg i praksis vil bli en test av om føreren er alkoholpåvirket eller ikke, noe våre kontrollører altså ikke har hjemmel til.

Som vi viste til i høringsnotatet legger Vegdirektoratet til grunn i denne vurderingen at politiets alkotest vil fungere som en tilleggskontroll av alkohols funksjon. At politiet foretar sine alkotester, selv om kjøretøyet har installert en alkohol, anses følgelig både som nødvendig og anbefalt. En alkotest av en fører av kjøretøy med montert alkohol vil for eksempel kunne avdekke eventuelle alkoholer som ikke fungerer som de skal, dersom politiets alkotest indikerer at føreren er ruspåvirket.

Vi vil videre kommentere KGK Norge AS sitt innspill om at kontroll av alkohol bør skje ved periodisk kontroll av kjøretøyet fordi en montert alkohol etter deres syn bør fungere uavhengig av om kjøretøyet brukes i person- eller godstransport. Det nye regelverket stiller foreløpig bare krav om alkohol i kjøretøy som brukes til persontransport, og vi kan følgelig ikke pålegge kjøretøyeier å ha en funksjonell alkohol i kjøretøy som ikke faller inn under rammene for det nye regelverket.

Videre viser vi til vår vurdering i høringsnotatet, hvor vi finner alkohol som en del av periodisk kjøretøykontroll lite hensiktsmessig fordi påbudet om alkohol i kjøretøyet kun gjelder når kjøretøyet brukes til persontransport. Alkohol ville følgelig kun være påbudt installert når kjøretøyet brukes til persontransport ved den periodiske kontrollen, noe det

hadde vært svært vanskelig for kontrollørene å påvise. Kontroll med alkolås som en del av en periodisk kjøretøykontroll ville etter Vegdirektoratets vurdering derfor verken være formålstjenlig eller effektivt.

En funksjonsfeil ved en installert alkolås kan imidlertid føre til at andre komponenter ved kjøretøyet blir påvirket. En slik avledet feil vil kunne fanges opp ved periodisk kontroll, gjennom mangelmerknad til andre kontrollpunkter. Slike avledede mangler vil følgelig kunne resultere i en mangelmerknad ved periodisk kontroll, selv om vi nå velger å ikke innta alkolås som et eget kontrollpunkt.

Til Politidirektoratet sitt innspill vil Vegdirektoratet først bemerke at det ikke har vært meningen å innskrenke politiets myndighet til kontroll av utstyr i kjøretøy langs veg, selv om vi ser at det kan synes slik gjennom vår formulering i høringsnotatet.

Vår tanke i høringsnotatet var at politiet i alle tilfeller kunne kontrollere alkolåser installert i kjøretøy, uavhengig av om de er omfattet av påbudet eller ikke, jf. politiets kontrollmyndighet i vegtrafikkloven § 10. Politiet kan følgelig kontrollere alkolåser i kjøretøy på den måten de selv finner hensiktsmessig.

Ettersom Politidirektoratets oppfattet en innskrenking av politiets kontrollmyndighet som betenkelig og uheldig og Vegdirektoratet oppfatter det slik at de ønsker at politiet skal kontrollere alkolås langs veg, endrer vi ordlyden i forskriften § 23 første punktum til også å omfatte politiet, slik at det ikke er noen tvil om at også politiet kan kontrollere alkolås i kjøretøy. Ettersom bestemmelsen er utformet som en «kan»-regel vil politiet selv avgjøre i hvilken grad de ønsker å gjennomføre kontroll av påbudet om alkolås regulert i den nye forskriften.

Hvordan organiseringen av slik kontroll, samt tilegnelse av nødvendig kompetanse skal skje innad i politiet kan ikke Vegdirektoratet uttale seg om, jf. innspillet fra Agder politidistrikt.

Vi kan tilføye at risikoen for eksempelvis feilinstallasjon eller annet, som kan medføre en sikkerhetsrisiko, anses å være hensyntatt i tilstrekkelig grad gjennom kravene stilt til installasjonen av alkolåsen gjennom blant annet monteringsanvisning og installasjonsbekreftelse, årlig service og kalibrering, i tillegg til tilsyn med alkolåsverkstedenes arbeid.

Vedrørende Kongelig Norsk Automobilklub sin tilbakemelding om at de ønsker et ansvar også på fører ved grov uaktsomhet eller forsettlig involvering i brudd på kravene til alkolåsen, vil Vegdirektoratet bemerke at et slikt ansvar ikke er hørt og at vi derfor ikke vil vurdere dette nærmere. Vi vil imidlertid påpeke at fører er tatt inn i § 23 annet ledd og at føreren følgelig kan få et pålegg rettet mot seg i tilfeller hvor kontrolløren finner et pålegg rettet mot føreren, og ikke transportvirksomheten, hensiktsmessig.

I tillegg til å korrigere § 23 annet ledd siste punktum delvis i tråd med Region sør sitt innspill, ser vegdirektoratet også fordelene av å avvente bruk av nye begreper, som «vegkantkontroll», til slike begreper er innarbeidet i det øvrige utekontrollregelverket. Vi mener begrepet «kontroll langs veg» vil være bedre å bruke så lenge ikke

utekontrollregelverket har innført «vegkantkontroll» som nytt begrep. Vi korrigerer følgelig ordlyden i henhold til denne vurderingen.

Bestemmelsen foreslås etter dette slik:

§ 23. Kontroll langs veg

Regionvegkontoret kan gjennomføre kontroll langs veg av alkoholås i kjøretøy som nevnt i § 2 første ledd. Kontroll kan omfatte alkoholåsen med tilhørende komponenter.

Regionvegkontoret kan gi fører og transportvirksomheten pålegg, som disse straks plikter å etterkomme.

Bestemmelsene om kontroll langs veg i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjelder for øvrig så langt de passer.

2.26 Forslag til § 24. Overtredelsesgebyr

2.26.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 24. Overtredelsesgebyr

Regionvegkontoret kan ilegge transportvirksomheten overtredelsesgebyr på kroner 8 000 dersom kjøretøyet som nevnt i § 2 andre ledd ikke har installert alkoholås.

Bestemmelsene i forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven §§ 3, 5, 6, 7, 8 og 9 gjelder så langt de passer.

Overtredelsesgebyr ilegges ikke dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller av andre særlige grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning etter vegtrafikkloven § 31 første ledd.

Vi foreslo en egen bestemmelse med hjemmel for myndighet til regionvegkontoret til å kunne ilegge overtredelsesgebyr. Denne sanksjonsmuligheten ble ansett som nødvendig, for i større grad å kunne sikre at de som er omfattet av påbudet retter seg etter det. Det presiseres at i henhold til vegtrafikkloven § 31 første ledd er overtredelse av bestemmelse gitt i loven og i forskrift til loven straffbare, herunder overtredelse av vtrl. ny § 13 b med tilhørende forskrift om alkoholås.

Vi vurderte det slik at overtredelsesgebyret måtte ha en størrelse som gjør at det måtte lønne seg å unnlate å følge påbudet med installasjon og bruk av alkoholås og virke preventivt, men likevel ikke slik at det oppfattes som uforholdsmessig og urimelig for transportvirksomheten. I bestemmelsens første ledd ble det derfor foreslått ileggelse av overtredelsesgebyr på kroner 8 000 dersom et kjøretøy, som nevnt i forskriftsforslagets § 1, ikke har installert alkoholås. Gebyrileggelsen er ment å gjelde de tilfeller der kjøretøyet mangler alkoholås. Gebyret ble foreslått ilagt transportvirksomheten, med grunnlag i en objektivt ansvar, det vil si uten form for utvist skyld.

Det ble i annet ledd foreslått at bestemmelsene etter gebyrforskriften §§ 3 og 5–9 skal gjelde så langt de passer ved ileggelse av overtredelsesgebyr etter forskrift om alkoholås, jf. annet ledd.

I tredje ledd ble det foreslått en særskilt bestemmelse om at overtredelsesgebyr ikke skal ilegges dersom overtredelsen fremstår som særlig graverende eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølgning.

2.26.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør mener bestemmelsens første ledd viser til feil ledd i § 2, og at bestemmelsens første ledd bør lyde:

«Regionvegkontoret kan ilegge transportvirksomheten overtredelsesgebyr på kroner 8 000 dersom kjøretøyet som nevnt i § 2 første ledd ikke har installert alkolås.»

2.26.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet ser at henvisningen i § 24 første ledd er feil og korrigerer ordlyden i henhold til Region sør sin merknad.

2.27 Forslag til § 25. Klage på vedtak

2.27.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 25. Klage på vedtak

Vedtak fattet i medhold av denne forskriften kan påklages i henhold til lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven).

Vi foreslo å henvise til forvaltningslovens bestemmelser, herunder muligheten for å klage, i forskriften, da dette ble ansett som hensiktsmessig for å klargjøre hvilke bestemmelser som gjelder ved saksbehandling av saker om alkolås.

2.27.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen høringsinnspill til bestemmelsen om klagerett på vedtak, og vil derfor opprettholde bestemmelsen i sin opprinnelige foreslåtte form.

2.28 Forslag til § 26. Unntak

2.28.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 26. Unntak

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra denne forskriften dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Regionvegkontoret kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskriften, når det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Vi foreslo en egen bestemmelse som gir Vegdirektoratet adgang til å gjøre unntak fra forskriften såfremt det foreligger tungtveiende grunner. Begrunnelsen for en slik hjemmel er å kunne fange opp åpenbart urimelige tilfeller som tilsier unntak, eksempelvis der kravene i regelverket gir utilsiktede virkninger. Regionvegkontoret ble foreslått som myndighet i tilsvarende saker, i enkelttilfeller. Unntaksbestemmelsen er ment å være en sikkerhetsventil, og det skal være en høy terskel for å gjøre unntak etter bestemmelsen.

2.28.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen høringsinnspill til § 26, og vil beholde ordlyden i bestemmelsen slik det ble presentert i høringsforslaget.

2.29 Forslag til § 27. Overgangsordninger

2.29.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 27. Overgangsordninger

Kjøretøy som er registrert før ikrafttredelse av forskriften må ha installert alkolås senest innen 2 år.

Vi foreslo på høringstidspunktet at kjøretøy som er registrert uten alkolås og som vil bli omfattet av påbudet, gis en overgangsordning på to år fra ikrafttredelse av forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Hensikten med en overgangsordningen var å gi transportvirksomhetene en viss tid til å planlegge innfasing av alkolåspåbudet, og en overgangsperiode på to år ble i denne sammenhengen ansett som tilstrekkelig.

2.29.2 Høringsinstansenes merknader

Buskerud fylkeskommune mener det bør vurderes en overgangsperiode på 5 år for ettermontering av utstyr i eksisterende busser, men at alkolåsen vil kunne innføres raskere dersom staten bidrar med finansiering.

Hedmark fylkeskommune ønsker å bemerke at bestemmelsen om ettermontering innen 2 år fra ikrafttredelse, vil kunne påføre Hedmark Trafikk FKF en kostnad for ettermontering av alkolås i de bussene som ikke allerede har dette montert.

MA – Rusfri trafikk støtter den foreslåtte overgangsordningen på to år for busser som ikke allerede har alkolås før forskriften trer i kraft, og mener dette er tilstrekkelig tid for transportkjøpere å tilpasse seg påbudet om alkolås.

Norges Bilbransjeforbund mener krav til alkolås ikke bør gjelde busser eldre enn 10 år.

Arbeidsgiverforeningen Spekter mener overgangsordningen er for kort og dermed for kostnadsdrivende. Det vises til Oslo Economic sin anbefaling om overgangsperiode på fem år, og at en utvidet overgangsperiode gjør at man kan dra nytte av den underliggende utskiftingstakten, og slipper å installere mange alkolåser i busser med kort gjenværende levetid. For å bedre kostnadseffektiviteten og redusere totalkostnaden for samfunnet, anbefaler Spekter at overgangsperioden utvides til fem år.

Så langt det gjelder kostnadene til innføring av vedlikehold av alkolås, mener Spekter at dersom dette ikke kompenseres fra staten og fylkeskommunene ikke omprioriterer i sine budsjetter, vil kravet medføre at billettprisen må heves eller antallet avganger reduseres. Det kan etter Spekters syn gi overgang til personbil eller at færre bytter fra personbil til tryggere busstransport.

Endelig mener Spekter at staten i overgangsperioden bør bidra med kostnadsdekning som busselskap som monterer alkolås. Det vises i den sammenheng til kostnadsdekningen som ytes til togselskapene for montering av nødvendig utstyr om bord i togmateriellet i forbindelse med innføring av nytt signalsystem på jernbanen, der det gis 50 % økonomisk bistand i form av direkte bevilgninger basert på dokumenterte kostnader.

Trygg Trafikk mener den foreslåtte overgangsperioden på to år for busser er i tråd med anbefalinger fra bransjen, og vil sikre en god og sikker innfasing i en bransje som allerede har bruk av alkolåser i bussanbud.

NHO Transport viser til at de fleste busser i Norge er knyttet til fylkeskommunale anbudskontrakter, som stort sett har en varighet på 7 år med muligheter for forlengelse i ytterligere 3 år. Bussene varer ofte ut anbudsperiodene, og utskiftingstakten lavere enn forutsatt i høringsvaret. NHO Transport mener dermed primært at kravet om alkolås kun skal gjelde for nye busser registrert etter en viss dato. Skal det likevel være en begrenset overgangsperiode, må denne være på minst fem år og dermed i tråd med Oslo Economics sin anbefaling. Etter NHO Transport sitt syn vil man da komme mer på linje med naturlig utskiftingstakt, og kostnadene blir spredd utover et lengre tidsrom. Alternativt foreslår de å differensiere etter bruken av ulike kjøretøy ved at fristen for busser i daglig drift kan være noe kortere enn 5 år, mens fristen for reservemateriell blir lengre.

2.29.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet vil først presisere at så langt det gjelder kjøretøy som allerede har montert alkolås i dag, vil det ikke kreves at disse skal innom godkjent alkolåsverksted før overgangsperioden er over. Dette begrunnes i at det vil gå utover kapasiteten og ressursbruken på alkolåsverkstedene å stille krav om at alle kjøretøy med alkolås må innom godkjenning av denne. Alkolåser skal være innstilt på årlig serviceintervall av alkolåsprodusenten. Vegdirektoratet mener dermed at hensyn som skal sikre at alkolås fungerer riktig til enhver tid, vil bli fanget opp gjennom servicen, og at det derfor ikke er nødvendig at allerede monterte alkolåser må fremvises for godkjenning innenfor overgangsperioden.

Vegdirektoratets anbefaling har på høringstidspunktet vært at kjøretøy som er registrert uten alkolås og som vil bli omfattet av påbudet, gis en overgangsordning på to år fra ikrafttredelse av forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv.

Basert på høringsrunden og selvstendige vurderinger, ser Vegdirektoratet for seg to alternative løsninger for overgangsordninger, og som vil beskrives i det følgende, etterfulgt av Vegdirektoratets anbefaling;

Alternativ 1

Et første alternativ for implementering av påbudet, er å sette en overgangsperiode utover to år, og som avløser noe av behovet for å vurdere statlige støtteordninger. Hvor lang en slik overgangsperiode skal settes til, vil være en totalvurdering basert på den samfunnsøkonomiske analysen til Oslo Economics, den naturlige utskiftingstakten til kjøretøyene som omfattes av påbudet, høringsinnspillene som er mottatt og selvstendige vurderinger gjort av Vegdirektoratet.

Oslo Economics har i sin samfunnsøkonomiske analyse uttalt at for å lette byrden for aktørene vil det kunne være naturlig å ta utgangspunkt i en implementeringsperiode som reflekterer den gjennomsnittlige utskiftingstakten for kjøretøy i næringene. Dette tilsier en

implementeringsperiode på 5 år for busser, da utskifting av busser skjer rundt hvert femte år. En overgangsperiode på fem år, vil ifølge Oslo Economics, redusere den ubeleiligheten transportselskapene påføres ved et alkolåspåbud, samt potensielt fordele kostnaden ved å installere alkolås utover et lengre tidsrom. Fordelen med en slik løsning er at overgangsperioden vil skyve kostnadene ut i tid, men ulempen kan være at også nytteeffektene skyves utover i tid. Samtidig vil en lengre overgangsordning sikre at transportselskapene får større fleksibilitet med tanke på at de ikke trenger å skifte ut kjøretøyene tidligere enn ved utskifting for å overholde påbudet om alkolås. I praksis vil en overgangsperiode på 5 år innebære at dersom det skjer en utskifting av en buss, vil den nye bussen måtte ha alkolåsen. Bussen som blir skiftet ut vil få en overgangsperiode på 5 år fra ikrafttredelse av forskriften til å montere alkolås eller tas ut av drift.

Også blant høringsinstansene er det et gjennomgående ønske at det vurderes en overgangsordning på 5 år for ettermontering av alkolås i eksisterende busser, og at den foreslåtte overgangsperioden på to år er for kort. Busselskapene og fylkeskommunene begrunner en lengre overgangsperiode med at man kan dra nytte av den underliggende utskiftingstakten for kjøretøyene, og slippe å installere alkolås i busser med kort gjenværende levetid.

Alternativ 1

En annen alternativ løsning er å opprettholde det opprinnelige forslaget om en overgangsordning på to år. I så måte mener Vegdirektoratet at det bør vurderes statlige incentiver, som en slags kompensasjon for at overgangsordningen settes til to år. Hvilken form for støtteordningen som kunne vært aktuelle, må i så fall utredes nærmere.

Vegdirektoratet ser imidlertid flere ulemper med en overgangsperiode på to år kombinert med statlig støtteordning. En slik løsning ville først og fremst generere ytterligere kostnader og bruk av ressurser for å administrere støtteordningen. En incentivordning ville kunnet motivert selskapene til raskere implementering og økt nytte, men medfører samtidig økte kostnader. Selv om flere alkolåsleverandører har uttrykt at de har høy ledig kapasitet, vil en overgangsperiode på to år kunne antas å skape visse kapasitetsbegrensninger.

I denne sammenheng må det også bemerkes at flere busselskaper allerede i dag har frivillig installert alkolås i kjøretøy og stiller krav om dette i anbudsutlysning, uten at det eksisterer noen form for støtteordninger for installering av alkolås. Dette kan tyde på at det også vil være vilje til etterlevelse av påbudet uten bruk av statlige støtteordning eller incentiver.

Vegdirektoratets anbefaling til overgangsordning

Vegdirektoratet har merket seg høringsinnspillene hvor det blant annet går fram at busser har en hyppigere utskiftingstakt sammenlignet med privatbiler. Utskifting av busser skjer rundt hvert femte år. Vegdirektoratet støtter høringsinstansenes syn om at fristen for tilpassing bør tilpasses kjøretøyenes naturlige utskiftingstakt. Transportselskapene vil med dette få fleksibilitet til å installere alkolås når de skifter ut kjøretøyene sine, og vil slippe å få dette som en kostnad før kjøretøyene skal skiftes ut i et naturlig løp. For å lette byrden for

byrden for bransjen, taler gode grunner for å ta utgangspunkt i den implementeringsperiode på fem år for busser. En slik implementeringsperiode vil også skyve kostnadene utover i tid.

På bakgrunn av det ovennevnte er Vegdirektoratets anbefaling derfor at overgangsperioden settes til fem år – og uten bruk av statlige støtteordninger eller incentiver.

2.30 Forslag til § 28. Ikrafttredelse

2.30.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 28. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft fra det tidspunktet departementet bestemmer.

Vi foreslo at forskriften skal tre i kraft 6 måneder etter at forskriften er vedtatt. Perioden på seks måneder er satt for å sikre at busser som allerede er i bestilling (uten alkolås), får en viss tidsfrist til å forberede seg på kravet om alkolås.

2.30.2 Høringsinstansenes merknader

Arbeidsgiverforeningen Spekter mener den foreslåtte ikrafttredelsesperioden på seks måneder er noe kort. Av hensyn til anbudsprosessene for offentlig kjøp av busstransport og anskaffelser bør ikrafttredelsesperioden – ifølge Spekter – gjøres lenger.

NHO Transport viser til at det går lang tid fra anbudsutlysning til bestilling og levering av busser, og at den foreslåtte tiden på 6 måneder fra forskriften er vedtatt til ikrafttredelse, er noe knapp. Dette begrunnes videre med at vil ta lengre tid å få godkjent et kritisk antall alkolåsverksteder innen dette tidsrommet såfremt de rigide kravene i forskriftens kapittel 3 og 4 skal legges til grunn.

2.30.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet tar innspillene fra høringsinstansene til etterretning, og anbefaler at det tas høyde for de utfordringene som trekkes fram i forbindelse med anbudsprosesser. Vi anbefaler med dette at forskriften trer i kraft ett år etter at forskriften er vedtatt.

3 Alkolås og straffbart forsøk

3.1 Høringsinstansenes merknader

Norsk Transportarbeiderforbund uttrykker bekymring over at det fortsatt ikke er gitt en avklaring på hvilken betydning alkolåsen kan ha når det gjelder spørsmålet om grensen for straffbart forsøk på å kjøre i påvirket tilstand er overtrådt, jf. vegtrafikkloven § 31.

Utrykningspolitiet bemerker at spørsmålet om positiv pusteprobe ved bruk av alkolås skal anses som forsøk på kjøring i ruspåvirket tilstand er avhengig av en vurdering av om det foreligger fullbyrdelsesforsett i den enkelte sak.

Politidirektoratet er enig i at det å avgi en prøve til alkolåsen i beruset tilstand i seg selv ikke vil være en overskridelse av forsøkets nedre grense. De peker imidlertid på at det kan tenkes tilfeller hvor en fører foretar en pusteprobe med for stor alkoholkonsentrasjon i pusten, men at føreren deretter forsøker å finne en person som kan avgi prøve for seg. Politiet anser dette for å være situasjon hvor det er relevant å hente ut data som viser at føreren har avgitt prøve med for stor alkoholkonsentrasjon i pusten. Dette fordi en slik handling peker mot fullbyrdelsesforsett.

Kongelig Norsk Automobilklub anser det helt klart at «rødt» på obligatorisk alkotest som gjør at kjøretøyet ikke starter, ikke juridisk kan betraktes som forsøk på kjøring i påvirket tilstand etter vegtrafikkloven § 31, jf. § 22. Høringen er etter deres mening noe reservert om dette.

NHO Transport tar opp visse dilemmaer som kan oppstå på arbeidsgiversiden ved utslag på alkolås. Det vises til at mange arbeidstakere allerede har kjørt til bussdepotet i sine privatbiler, og vil dermed høyst sannsynlig allerede ha kjørt ned ulovlig promille når alkolåsen slår ut. NHO Transport mener arbeidsgiver kan føle en etisk og moralsk forpliktelse til å anmelde saken.

Yrkestrafikkforbundet støtter Vegdirektoratets vurdering om at en sjåfør som innretter seg etter alkolåsen ikke gjør noe straffbart ved å blåse i den, men at det først kan bli snakk om straffbart forsøk hvis en sjåfør forsøker å omgå alkolåsen og kommer forbi de straffri forberedelsene. Yrkestrafikkforbundet baserer dette på at det å blåse i alkolås må anses som et absolutt utjenlig forsøk, altså at det ikke vil være mulig å få start å bussen i beruset tilstand der alkolås er installert.

Justis- og beredskapsdepartementet mener reglene for overskridelsen av den nedre grensen for straffbart forsøk er noe unyansert omtalt i høringsnotatet, og at spørsmålet om hvorvidt en sjåfør som blåser i alkolås har overskredet den nedre grensen for forsøk, må vurderes konkret. Justis- og beredskapsdepartementet viser til at lagret data på alkolås vil være bevis som kan brukes i en straffesak, og hvilken vekt beviset skal tillegges, vil på vanlig måte være opp til retten. Etter deres syn kan det ikke legges til grunn at blåse i alkolås aldri vil være overskridelse av den nedre grensen for forsøk. Det er vist til Hålogaland lagmannsretts dom av 6. mars 2017 (LH-2016-189838), som illustrasjon for den konkrete vurderingen som må foretas.

3.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet presisere at punktet i høringsnotatet om straffbart forsøk på promillekjøring kun var ment som en betraktning i forbindelse med spørsmålet om resultatene fra pusteprobene skulle lagres.

Vi har ikke ment å uttømmende gjøre rede for grensene for hvor grensene for straffbart forsøk skal gå. Politiet og Justis- og beredskaps departementet har rett i at vår beskrivelse av problemstillingen er noe forenklet og unyansert. Vi er enige i at Hålogaland lagmannsretts

dom av 6. mars 2017 (LH-2016-189838) illustrere hvordan bevisvekten må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Spørsmålet om bevisvekten til dataene fra alkolåsen er likevel ikke avgjørende for om opplysninger om pustepøver bør lagres eller ikke. Vegdirektoratet vil fastholde at resultatene fra pustepøvene ikke skal lagres.

Når det gjelder innpillene som går på spørsmålet om hvor grensen for straffbart forsøk går med tanke på å kjøre i påvirket tilstand, går det utenfor rammene av denne høringen å avklare dette spørsmålet.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Innledning

De økonomiske og administrative konsekvensene av ny forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. påvirker dels transportbransjen og dels offentlige myndigheter som forvalter reglene om alkolås.

4.1.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for transportbransjen

Utenom Statens vegvesens virksomhet, vil transportselskaper være direkte berørt av påbudet. Oslo Economics har i sin samfunnsøkonomiske analyse⁵ gjort en vurdering av kostnadene for transportselskapene.

Det er anslått at kostnadene for transportvirksomhetene ved tiltak først og fremst er til innkjøp av alkolåser for installasjon, montering, service (inkludert) kalibrering og avinstallering;

Tabell 4-1. Kostnad per alkolås, inkl. mva

Kostnadskomponent	Kostnad i kroner
Pris per alkolås	9 500
Ettermontering	3 000
Avinstallering	2 000
Service (inkl. kalibrering)	1 500

Når kostnaden slår inn for selskapene, vil avhenge av når utskifting eller innkjøp av nye kjøretøy finner sted og på registreringstidspunktet for disse. Når alkolåsen først er innmontert, vil det medføre en tidskostnad at det tar noe tid hver gang kjøretøyet startes opp. Denne tidskostnaden er imidlertid å anse som neglisjerbar, da det normalt bare tar noen få sekunder å bruke alkolåsen.

⁵ Oslo Economics' samfunnsøkonomiske analyse punkt 3.4, tabell 3-8. Kostnad per alkolås, inkl. mva

Påbudet vil i forlengelsen av dette utløse også konsekvenser på leverandørsiden av alkolåser, og for verksteder som må godkjennes for å kunne installere, kontrollere og foreta service av disse.

Flere fylkeskommuner har gitt tilbakemelding på at påbudet om alkolås vil kunne påføre fylkeskommunene en kostnad for ettermontering av alkolås i de bussene som ikke allerede har dette montert. Her mener Vegdirektoratet at fylkeskommunene må kalkulere kostnadene til innføring av påbudet om alkolås inn i sine anbudskontrakter, og gjøre nødvendige kontraktsrettslige tilpasninger.

4.1.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter

Innføring av påbudet om alkolås vil føre til en rekke økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen gjennom ansvaret for ordningen regulert i forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. Dette er i form av ressurser som må settes av til den løpende utviklingen av regelverket, utarbeiding av retningslinjer for tilsyn og holde disse oppdatert.

Videre regner vi med økt ressursbruk til den manuelle saksbehandlingen blant annet i forbindelse med godkjenning av alkolåsverksteder, gebyr for behandling av godkjenning, kontroll- og tilsynsaktiviteter, planlegging og gjennomføring av operativt tilsyn, samt forberedelse av klagesaker.

Det vil også være et behov for ressurser til å utvikle og vedlikeholde PKK- og verkstedregisteret samt ressurser som må avsettes i forbindelse med opplæring og vedlikehold av kompetansen til kontroll- og tilsynsansatte.

Det er vanskelig å angi ressursbruken konkret, men det er likevel realistisk å konkludere med at omfanget av tilsynet med kontrollorganene i perioden vil medføre en reell økning i ressursbruken på dette feltet for håndhevelse av forskriften. Arbeidet med godkjenning av alkolåsverkstedet vil rent ressursmessig konkurrere med tilsynet med kontrollvirksomheter og opplæringsvirksomheter. Dette særlig sett i lys av at dette utgjør en ny oppgave som vil konkurrere med tilsynet med kontrollorganene. Inntektene fra godkjenningsgebyrene vil i all hovedsak kunne kompensere for den økte ressursbruken som godkjenningsarbeidet innebærer.