



Statens vegvesen

Vedlegg 2- Høringsnotat om ny forskrift om fartsskriverversteder

Høring om forslag til ny forskrift om fartsskriververksteder og opphevelse av dagens forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
29. januar 2018

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	4
1.1	Generelt.....	4
1.2	Bakgrunn	4
2	Merknader til forslag til ny forskrift.....	5
2.1	Innledning	5
2.2	Kapittel 1 – Innledende bestemmelser	6
2.2.1	§ 1 – Gjennomføring av forordning om fartsskriver innen vegtransport.....	6
2.2.2	§ 2 – Virkeområde.....	6
2.2.3	§ 3 – Definisjoner	6
2.3	Kapittel 2 – Godkjenning av fartsskriververksted	7
2.3.1	§ 4 – Godkjenning av fartsskriververksted	7
2.3.2	§ 5 – Krav til lokaler	8
2.3.3	§ 6 – Krav til kontrollutstyr	9
2.3.4	§ 7 – Plomberingsverktøy.....	9
2.3.5	§ 9 – Ansvarlig leder og stedfortreder.....	9
2.3.6	§ 10 – Krav til mekaniker	10
2.3.7	§ 11 – Krav til skikkethet	11
2.3.8	§ 12 – Gebyr for godkjenning	13
2.3.9	§ 13 – Elektronisk register	13
2.4	Kapittel 3 – Fartsskriververkstedets plikter	14
2.4.1	§ 14 – Sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted	14
2.4.2	§ 15 – Plikt til å opprette system for kvalitetsstyring	14
2.4.3	§ 16 – Utforming og innhold av system for kvalitetsstyring for arbeid på fartsskrivere	14
2.4.4	§ 17 – Krav og rutiner vedrørende verkstedkort	15
2.4.5	§ 18 – Verkstedkort i kvalitetsstyringssystemet	15
2.4.6	§ 20 – Krav til habilitet.....	16
2.4.7	§ 21 – Øvrige plikter	17
2.5	Kapittel 4 – Krav til gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver	18
2.5.1	§ 22 – Gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver	18
2.5.2	§ 23 – Nedlasting av data.....	18
2.5.3	§ 24 – Informasjon om nedlastede data	18
2.5.4	§ 25 – Dokumentasjon	19

2.5.5	§ 26 – Reparasjon	19
2.6	Kapittel 5 – Tilsyn og reaksjoner.....	20
2.6.1	§ 27 – Tilsyn	20
2.6.2	§ 28 – Krav til tilsynspersonellet	20
2.6.3	§ 29 – Reaksjoner mot fartsskriververksted	21
2.7	Kapittel 6 – Avsluttende bestemmelser	26
2.7.1	§ 30 – Unntak	26
2.7.2	§ 31 – Overgangsordninger.....	26
2.7.3	§ 32 – Ikrafttredelse mv.	27
3	Økonomiske og administrative konsekvenser	27

Høring om forslag til ny forskrift om fartsskriververksteder

1 INNLEDNING

1.1 Generelt

Vegdirektoratet sender med dette på vegne av Samferdselsdepartementet forslag om ny forskrift om fartsskriververksteder på offentlig høring.

Hovedsiktemålet med forslaget er å gjennomføre i norsk rett forordning (EU) nr. 165/2014 om fartsskriverer innen veitransport, oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport. Rådsforordning (EØF) 3821/85 vedlegg 1B oppheves ikke.

Forslaget til ny fartsskriververkstedforskrift rekker imidlertid lengre enn til bare å ivareta forpliktelsene etter forordning (EU) nr. 165/2014. Vegdirektoratet har sett det som nødvendig med en gjennomgang og modernisering av forskriften. Det foreslås bl.a. et mer nyansert og fleksibelt reaksjons- og sanksjonssystem ved at det innføres nye forvaltningsreaksjoner (stansing og tvangsmulkt).

Frist for gjennomføring av forordning (EU) nr. 165/2014 var i mars 2016.

1.2 Bakgrunn

Ny fartsskriverforordning ble vedtatt i EU 4. februar 2014. Artiklene 24, 34 og 35 trådte i kraft i EU 2. mars 2015, de øvrige delene 2. mars 2016 med forbehold for de overgangsordninger som nevnes i forordningen artikkel 46. Forordningen legger til rette for senere utfyllende rettsakter (gjennomføringsforordninger).

Forordning (EU) nr. 165/2014 erstatter rådsforordning (EØF) 3821/85, med unntak av vedlegg 1B til rådsforordning 3821/85 som videreføres. Hovedformålene med den nye forordningen er bl.a. å hindre juks med og manipulering av fartsskriver, verne sjåførene og fremme like konkurransevilkår. Forordningen skal også bidra til å redusere administrative kostnader for transportforetakene og kontroll- og tilsynsmyndighetene, samt modernisere regelverket.

Hoveddelen av den nye fartsskriverforordningen kan gjennomføres direkte ved endringer i gjeldende forskrifter på området. Forordningen inneholder imidlertid også krav som det i dag ikke er hjemmel for i vegtrafikkloven. Prop. 8 LS (2017–2018) Endringer i vegtrafikkloven (køyretøykontroll og fartsskrivar) og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014 foreslår bl.a. endring av vegtrafikkloven § 13 femte ledd (ny § 19 b). Proposisjonen er til behandling i Stortinget. Det ble i samme proposisjon også foreslått lovhjemler som rekker

lengre enn til bare å ivareta forpliktelsene etter EØS-avtalen, jf. pkt. 1.1 foran. Forslaget til endring av forskrift om fartsskriververksteder fremmes med forbehold om Stortingets godkjenning av forslaget til endring av bl.a. vegtrafikkloven § 13 femte ledd.

2 Merknader til forslag til ny forskrift

2.1 Innledning

Vegdirektoratet vil innledningsvis bemerke at forslag til ny forskrift innebærer at flere av bestemmelsene i gjeldende forskrift tas helt ut. Begrunnelsen for dette er at fartsskriverforordningen er tatt inn i norsk rett i sin helhet, og skal gjelde slik den lyder. Vegdirektoratet har derfor ikke sett det som hensiktsmessig at de samme bestemmelsene som står i forordningen gjentas i forskriften.

De aktuelle bestemmelsene i gjeldende forskrift som foreslås utelatt er:

- § 19 Distanse, hastighet og tid
- § 20 Registering av kjøre- og hviletid
- § 21 Kilometerfaktor (w)
- § 22 Måling av dekkenes rulleomkrets
- § 23 Utskifting av bevegelsessensor
- § 24 Plombering
- § 30 Installasjon
- § 31 Regelmessig kontroll

Innholdet i disse bestemmelsene følger allerede av forordningen, og det er etter Vegdirektoratets vurdering tilstrekkelig at § 18 henviser til at alt arbeid med fartsskriver skal gjennomføres i henhold til forordning (EØF) 3821/85 vedlegg 1b kapittel V og VI.

I punkt 2.2 og 2.7 nedenfor redegjør vi nærmere for de enkelte bestemmelsene i forslag til ny forskrift om fartsskriververksteder.

Der hvor endringene sammenlignet med dagens forskrift er tilføyelser eller forslag til nye bestemmelser, er dette markert med kursiv skrift. Der hvor endringen består i at tekst i dagens forskrift foreslås fjernet, er dette markert med gjennomstreking.

I forslag til ny forskrift er det gjort enkelte språklige endringer som vi mener gjør bestemmelsene mer leservennlig uten at bestemmelsens innhold blir endret. Disse endringene kommenteres ikke særskilt for den enkelte bestemmelse. Videre er flere henvisninger i forskriften endret på grunn av endret nummerering, blant annet som følge av forslaget til ny § 1. Dette kommenteres heller ikke særskilt såfremt henvisningen går til en bestemmelse som innholdsmessig er lik i gjeldende forskrift.

Som det vil fremgå av forslaget har vi valgt å bygge om forskriften slik at vilkårene for å bli godkjent som fartsskriververksted samles i et nytt kapittel 2, benevnt *Godkjenning av fartsskriververksted*. Kravene til fartsskriververkstedene i drift har vi samlet i kapitlene 3 og

4. Reglene om tilsyn og reaksjoner er samlet i kapittel 5. Kapittel 6 omhandler sluttbestemmelser.

Forslaget til forskriftsendringer er for øvrig omarbeidet på den måten at det i større grad enn tilfellet er i gjeldende forskrift henvises til relevante artikler i forordning (EU) nr. 165/2014. Vi bemerker at EU-forordninger skal gjennomføres i norsk rett ved inkorporering, noe som innebærer at forordningen gjelder som norsk forskrift og utgjør et vedlegg til forskrift om fartsskriververksteder.

2.2 Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

2.2.1 § 1 – Gjennomføring av forordning om fartsskriver innen vegtransport

Forslaget til § 1 omhandler blant annet gjennomføring av forordningen om fartsskriver, og lyder:

§ 1. Gjennomføring av forordning om fartsskriver mv. innen vegtransport

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 21, 21a, 21b, 21ba, 21bb, 21bc, 24 e og 24 eb gjelder som forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.

Forordning (EF) 561/2006 gir regler om kjøre- og hviletid for sjåførere.

Forordning (EU) 165/2014 gir regler om fartsskriver.

Forordning (EU) 165/2014 vedlegg 1 fastsetter tekniske spesifikasjoner for analog fartsskriver.

Forordning (EØF) 3821/85 vedlegg 1B fastsetter tekniske spesifikasjoner for første generasjons digital fartsskriver som definert i forordning (EU) 2016/799 artikkel 2 annet ledd nr. 1.

Forordning (EU) 2016/799 vedlegg 1C fastsetter tekniske spesifikasjoner for digital smart fartsskriver som definert i forordning (EU) 2016/799 artikkel 2 annet ledd nr. 7.

Bestemmelsen er tatt inn for å tydeliggjøre at forskrift om fartsskriververksteder bygger på forordningene. I henhold til EØS-avtalen skal forordninger gjennomføres i norsk rett i sin helhet, og forordningene i § 1 skal gjelde som norsk forskrift.

2.2.2 § 2 – Virkeområde

Forslaget til § 2 om virkeområde, som i gjeldende forskrift er i § 1, foreslås videreført med samme ordlyd, med unntak av henvisningen i bestemmelsen forskyves fra § 3 til § 4.

2.2.3 § 3 – Definisjoner

Forslaget til § 3 om definisjoner, som i gjeldende forskrift er i § 2 foreslås endret slik:

§ 3. Definisjoner

Definisjonene i forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 2 får anvendelse for denne forskriften.

~~I denne forskrift forstås med:~~

~~a) Godkjent fartsskriververksted: Virksomhet som er godkjent av regionvegkontoret for å utføre~~

~~arbeid på farts skriver i samsvar med § 3.~~

~~b) *Analog farts skriver*. Innretning i samsvar med tekniske krav i forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1.~~

~~c) *Digital farts skriver*. Innretning i samsvar med tekniske krav i forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1B.~~

~~d) *Mekaniker*. Person som fyller vilkårene for å arbeide med farts skriver og er ansatt i et godkjent farts skriververksted.~~

~~f) *Verkstedkort*. Farts skriverkort for mekaniker ansatt i godkjent verksted.~~

Endringen begrunnes med at det i artikkel 2 i forordningen finnes det som trengs av definisjoner for å kunne forstå og tolke forskriftsbestemmelsene på en hensiktsmessig måte. Dette med unntak av definisjonene av godkjent fartsskriververksted og mekaniker. Definisjonene av disse synes imidlertid overflødige all den tid hva som er å regne som et godkjent fartsskriververksted fremgår direkte av gjeldende § 3 (ny § 4). Hva som er å regne som mekaniker framgår av forskriften § 10.

2.3 Kapittel 2 – Godkjenning av fartsskriververksted

2.3.1 § 4 – Godkjenning av fartsskriververksted

Forslaget til § 4 om godkjenning av fartsskriververksted, som i gjeldende forskrift er i § 3, foreslås supplert med et nytt tredje ledd om utstedelse av verkstedkort. Bestemmelsen lyder etter endringene slik:

§ 4 Godkjenning av fartsskriververksted

Regionvegkontoret gir verksted som oppfyller vilkårene i ~~denne forskriften~~ *dette kapitlet* godkjenning til å installere, aktivere, kalibrere, etterprøve, kontrollere og reparere fartsskrivere og tilhørende komponenter. Dokumentasjon for at vilkårene for å oppnå godkjenning er oppfylt skal vedlegges søknad om godkjenning.

Godkjent fartsskriververksted tildeles godkjenningsbevis og identifikasjonsnummer. Skilt utstedes av Statens vegvesen.

Regionvegkontoret utsteder verkstedkort med PIN-kode som definert i forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1B kapittel 1. Søknad om verkstedkort skal skrives på fastsatt skjema, og gyldig legitimasjon skal fremlegges. Verkstedkort skal bare utstedes til godkjent fartsskriververksted (korteier), og skal bare benyttes av mekaniker (kortbruker) utpekt av verkstedet. Mekaniker som arbeider for flere verksteder skal ha ett verkstedkort for hvert verksted. Verkstedkort er kun tillatt brukt når det er gyldig etter denne forskriften. Verkstedkortets gyldighetstid er ett år.

Den foreslåtte endringen begrunnes med at kapittel 2 i forslag til endret forskrift angir uttømmende hvilke vilkår som må være oppfylt for å kunne bli godkjent som fartsskriververksted. Øvrige kapitler inneholder ikke krav til godkjenning, men heller krav til drift. Av denne grunn foreslås det også at første ledd i nåværende forskrift § 8, om utstedelse av verkstedkort, flyttes og blir nytt tredje ledd i § 4.

Det er i Prop. 8 LS (2017–2018) forslag til endring av vegtrafikkloven § 13 femte ledd (ny § 19 b) foreslått lovhjemmel for å kunne gi forskrift om personlig godkjenning av personer i

fartsskriververkstedene (ansvarlig leder og mekanikere). Forslaget tar utgangspunkt i forordningen artikkel 24 som sier at medlemsstaten autoriserer de installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter som skal utføre arbeid på fartsskriver. Det knyttes også vandelskrav til bl.a. installatørene. Slik artikkel 24 i forordningen er utformet fremstår det ikke som umiddelbart klart om uttrykket «installatører» retter seg mot virksomhetene eller mot personene i virksomhetene. Det ble i høringen konkludert med at formuleringene i artikkel 24 peker i retning av personlig godkjenning, men at dette måtte utredes nærmere i forskriftsgangen.

Vegdirektoratet har, etter å ha gjennomgått forordningen på nytt, kommet til at kravet i forordningen ikke omfatter personlig godkjenning. Det er tilstrekkelig at virksomhetene godkjennes. Det vises bl.a. til forordningen artikkel 2 pkt. k) som har formuleringen «... personale ... hos en installatør ...», jf. også artikkel 24 der det skilles mellom personale og installatører. Vi tolker derfor uttrykket «installatør» til å være virksomheten som sådan. Det foreslås etter dette ikke noen regulering i form av personlige godkjenninger. Ordningen her vil således skille seg fra ordningen for kontrollorganet det er foreslått personlig godkjenning av teknisk leder og kontrollører som følge av et direkte krav om slik personlig godkjenning med tilhørende kompetansekrav i direktiv 2014/45/EU om periodisk kjøretøykontroll.

Vi nevner likevel at det i forslag til § 11 om krav til skikkethet stilles krav om vandel for ansvarlig leder og stedfortreder. Se mer om dette i punkt 2.3.7.

2.3.2 § 5 – Krav til lokaler

Forslag til § 5 første ledd om krav til lokaler, som i gjeldende forskrift står i § 4, foreslås tilføyd et nytt annet ledd om ambulerende verkstedvirksomhet. Bestemmelsen lyder etter endringene slik:

§ 5. Krav til lokaler

«Lokaler som skal benyttes av godkjent fartsskriververksted etter denne forskriften skal være egnet til formålet.

Ambulerende verkstedsvirksomhet (verkstedvirksomhet utøvd utenfor virksomhetens lokaler) kan finne sted, men kun hvis de krav som følger av forordning (EU) nr. 165/2014 og denne forskrift ivaretas. Det er videre krav om at tilsynsmyndigheten varsles rimelig tid i forkant.»

Forslaget til nytt annet ledd representerer en endring fra den nåværende forskrift om fartsskriververksteder. Vegdirektoratet foreslår at det i forskriften åpnes opp for at fartsskriververkstedene kan komme til kjøretøyene i tilfeller hvor dette er mest hensiktsmessig. Hvis en virksomhet har mange kjøretøy som det skal utføres fartsskriverarbeid på til samme tid, kan både ressursøkonomiske hensyn og miljøhensyn tilsi at verkstedet skal kunne komme til virksomheten, i stedet for motsatt. De krav til fartsskriververkstedet som følger av fartsskriverforordningen og av forskriften vil uansett gjøre seg gjeldende for fartsskriververkstedet selv om arbeid utføres utenfor egne lokaler.

Det er i bestemmelsen tatt inn et krav om at hvis ambulerende virksomhet som

fartsskriverversted skal finne sted, så må tilsynsmyndigheten varsles i rimelig tid i forkant. Dette kravet er nødvendig for at regionvegkontorene skal kunne ivareta tilsynsoppgaven.

Hva som er rimelig tid i forkant vil avhenge av begrunnelsen for den ambulerende virksomheten. Hvis begrunnelsen er at det skal gjøres en nødreparasjon langs veg må varslet gis tidligst mulig. Hvis det derimot skal gjennomføres planlagt ambulerende verkstedvirksomhet legger Vegdirektoratet til grunn at tilsynsmyndigheten bør varsles skriftlig minst en uke i forkant.

2.3.3 § 6 – Krav til kontrollutstyr

Forslag til § 6 om krav til kontrollutstyr, som i gjeldende forskrift står i § 5, foreslås tilføyd et nytt andre ledd:

Kontrollutstyr skal ha brukerveiledning og nødvendige spesifikasjoner for kalibrering, ~~samt kalibreres av kompetent organ~~ *samt kalibreres ved bruk av anerkjente kalibreringsmetoder* og i henhold til fabrikantens anvisninger.

Det er krav om at det tekniske utstyr som benyttes til kontroller har tilstrekkelig nøyaktighet. For å sikre denne nøyaktigheten er det krav om at kontrollutstyr kalibreres.

Av gjeldende regelverk følger det at kalibreringen skal utføres av kompetent organ og i henhold til fabrikantens anvisninger. Vegdirektoratet ønsker at det rettes et større fokus mot kalibreringsmetodene enn hvem som utfører kalibrering. Det legges til grunn at dette vil være en mer praktisk regel som skaper bedre mulighet for etterprøving. Arbeidet som gjøres under en kalibrering må følge de til enhver tid gjeldende standarder.

Øvrige deler av bestemmelsen er en videreføring av gjeldende krav til kontrollutstyr.

2.3.4 § 7 – Plomberingsverktøy

Forslag til § 7 om plomberingsverktøy, som i gjeldende forskrift står i § 6, er innholdsmessig videreført med unntak av henvisningen til § 25. Forslaget lyder:

§ 7. Plomberingsverktøy

Plombering skal foretas med plomberingsverktøy godkjent av regionvegkontoret. Godkjent fartsskriververksted tildeles plombenummer av regionvegkontoret. Fartsskriververksted skal på forespørsel fra regionvegkontoret oppgi hvor mange plomberingsverktøy det har. Tap eller tyveri av plomberingsverktøy skal meldes fra skriftlig til regionvegkontoret.

~~Plombering skal skje i overensstemmelse med forskriften § 25.~~

Fjerningen av henvisningen til § 25 er hovedsakelig begrunnet med at deler av innholdet i gjeldende fartsskriverforskrift foreslås fjernet som følge av at det er krav som følger direkte av forordninger. Se mer om dette nedenfor i punkt 2.5.4.

2.3.5 § 9 – Ansvarlig leder og stedfortreder

Forslag til § 9 om ansvarlig leder og stedfortreder, som i gjeldende forskrift også er regulert i § 9, er noe endret:

§ 9. Ansvarlig leder og stedfortreder

Fartsskriververksted skal ha en ansvarlig leder. Denne skal *være heltidsansatt og* oppfylle kompetansekravene til mekaniker etter § 10. ~~og ha førerett for alle kjøretøy som fartsskriververkstedet kontrollerer etter denne forskriften.~~

Ansvarlig leder er ansvarlig for at arbeid på fartsskriver gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk. *Ansvarlig leder* skal samordne arbeidet og er verkstedets kontaktperson i forhold til regionvegkontoret. Ansvarlig leder skal bl.a.:

- a) rettlede personalet og påse at arbeidet utføres i samsvar med denne forskriften
- b) påse at mekanikere oppfyller kravene etter § 10, herunder at etterutdanning av mekanikere gjennomføres ved behov. *Ansvarlig leder plikter å påse at fartsskriververkstedet dokumenterer opplæring gjennomført av mekanikere tilknyttet virksomheten*
- c) sørge for at virksomheten til enhver tid har personale som har kjennskap til og ansvar for datasikkerhet og datahåndtering, samt fartsskriververkstedets system for kvalitetsstyring.

Ansvarlig leder kan også godkjennes på grunnlag av annen relevant utdanning eller praksis dersom regionvegkontoret finner denne likeverdig med forannevnte, eller på grunnlag av tilsvarende kvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat i samsvar med direktiv 2005/36/EF. Det kan stilles krav om prøveperiode eller egnethetsprøve i samsvar med direktivets artikkel 14.

Ved ansvarlig leders fravær skal det utpekes en stedfortreder. Denne skal oppfylle kravene til å være ansvarlig leder. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra kravet om stedfortreder når kravet vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse.

Det foreslås at kravet til førerkort, slik dette kommer til uttrykk i § 9 første ledd første setning, tas bort. Dette innebærer at kravet til kompetanse hos ansvarlig leder og stedfortreder fullt ut dekkes av henvisningen til § 10, førerkortkravet inkludert.

Videre er det tatt inn krav om at ansvarlig leder skal være heltidsansatt. Med heltid menes det som er normal full tid i virksomheten. I praksis innebærer dette at man kun kan være ansvarlig leder ved ett fartsskriververksted. Der virksomheten består av flere fysiske enheter, må det være en ansvarlig leder for hver enhet. Kravet er det samme som for teknisk leder etter gjeldende forskrift om kjøretøyverksteder.

Endelig foreslås det å flytte tredje ledd i § 10 inn under § 9 andre ledd, bokstav b) da dette er et spesifikt krav knyttet til ansvarlig leder og derfor mest naturlig hører hjemme i bestemmelsen som oppstiller kravene til ansvarlig leder.

2.3.6 § 10 – Krav til mekaniker

Forslag til § 10 om krav til mekaniker, som i gjeldende forskrift også står i § 10, foreslås å lyde som følger:

§ 10. Krav til mekaniker

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

Mekaniker skal ha gjennomgått relevant opplæring om fartsskriver, herunder om fartsskriverens funksjon, kontrollmetoder og formål. Opplæringen skal omfatte:

- a) gjeldende regler for utføring av arbeid på fartsskriver
- b) fartsskriverens funksjon
- c) arbeidsmetoder og utstyr ved installering, ettersyn og reparasjon
- d) metoder og utstyr for gjennomføring av arbeid på fartsskriver
- e) dokumentasjon for utført installering, reparasjon, ettersyn og kontroll
- f) datasikkerhet og datahåndtering for digital fartsskriver
- g) *prosedyrer for behandling av elektroniske data tilknyttet fartsskriveren*
- h) *prosedyre sikring av habiliteten ved arbeid på og kontroll av fartsskriver.*

~~Ansvarlig leder plikter å påse at fartsskriververkstedet dokumenterer opplæring gjennomført av mekanikere tilknyttet virksomheten.~~

Mekanikere som selv skal prøvekjøre kjøretøyene de arbeider på, må ha førerrett for dette, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. Unntak i førerkortforskriften § 12-2 første ledd gjelder.

Hva angår forslaget til ny bokstav g) og h) i annet ledd vises det til kravet til nye prosedyrer i § 16 bokstav g) og h) samt forslaget til ny § 20 om krav til habilitet.

Det foreslås tatt inn et krav om førerkortkompetanse i et nytt tredje ledd (erstatte tidligere tredje ledd som foreslås flyttet til § 9).

Kravet til førerkort er i gjeldende forskrift om fartsskriververksteder knyttet opp mot ansvarlig leder og er et absolutt krav. Vi finner det imidlertid mer riktig at kravet knyttes opp mot mekaniker i fartsskriververksted, og at det ikke gjøres absolutt. Kravet gjøres bare gjeldende i den grad mekaniker i fartsskriververksted rent faktisk prøvekjører kjøretøy vedkommende arbeider på. Det presiseres imidlertid at i det samlede mekanikerkorpsset i virksomheten må gjenfinnes alle de føreretter som er aktuelle for å kunne foreta prøving av de kjøretøyene det arbeides på.

Ordningen blir etter dette den samme som for kontrollører i kontrollorgan og mekanikere i ordinære kjøretøyverksteder. Forslaget innebærer for øvrig at ansvarlig leder ikke nødvendigvis må ha førerkort for de aktuelle kjøretøyklassene. Denne kan overlate prøvekjøring til mekaniker i virksomheten.

2.3.7 § 11 – Krav til skikkethet

Forslag til § 11 om krav til skikkethet er ny, og foreslås å lyde:

§ 11. Krav til skikkethet

«Virksomhet som søker om godkjenning må godtgjøre med ordinær politiattest at dens ansvarlige leder og stedfortreder har slikandel at de finnes skikket til å ivareta fartsskriververkstedets plikter og krav.

Overgangsordning for virksomheter som var godkjent før ikrafttredelse av denne forskriften følger av § 31 annet ledd.»

Det fremgår av forordningen artikkel 24 nr. 2 bokstav c) at medlemsstatene skal sørge for at installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene skal være kvalifiserte og pålitelige, og at de er skikket til oppgavene.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at kravet om skikkethet i forordningen sikres på en hensiktsmessig måte ved at det stilles krav til at skikkethet dokumenteres ved hjelp av ordinær politiattest. Videre at kravet om skikkethet rettes mot ansvarlig leder og stedfortreder ved fartsskriververkstedet da det er disse som står ansvarlig utad for at arbeidet på fartsskriver skjer i henhold til gjeldende regelverk. Den foreslåtte løsningen blir med dette den samme som gjelder etter yrkestransportforskriften, jf. yrkestransportforskriften §§ 6 og 10.

Vilkårene for å kreve politiattest etter politiregisterloven anses oppfylt, jf. § 37 første ledd nr. 1 (lovbruddet gjør en person uegnet, og manglende utelukkelse vil kunne medføre betydelige skadevirkninger), nr. 2 (manglende utelukkelse vil kunne virke støtende eller motvirke den alminnelige tillit) og andre ledd (folkerettslige forpliktelser krever dokumentasjon av straff mv.).

Slik kravet er formulert i forordningen legger vi til grunn at det er tilstrekkelig at kravet til skikkethet undersøkes i tilsyn dersom det foreligger opplysninger som gir oppfordring til nærmere undersøkelse. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at kravet bør gjøres gjeldende allerede ved første gangs godkjenning av fartsskriververksted, og at dette dokumenteres ved hjelp av ordinær politiattest, jf. politiregisterloven § 40.

Begrunnelsen for å stille krav til skikkethet allerede ved første gangs godkjenning har den åpenbare fordelen at man slipper å gi godkjenning til en virksomhet som det i ettertid (tilsyn) viser seg likevel ikke oppfylte kravet på godkjenningstidspunktet.

Hvilke eventuelle straffbare forhold i politiattesten som skal anses som så alvorlige at vedkommende virksomhet ikke anses skikket må bero på en konkret vurdering av regionvegkontoret. Det legges imidlertid til grunn at det først og fremst er straffbare forhold knyttet til vinningslovbrudd, økonomisk kriminalitet samt uriktig opplysning til offentlig myndighet som vil kunne føre til kravet til skikkethet ikke er oppfylt. Begrunnelsen for dette er at arbeid på fartsskriver, herunder bl.a. regelmessig kontroll, er basert på tillit. Det er derfor viktig at virksomhetene kan dokumentere at ansvarlig leder og stedfortreder har en skikkethet som gjør at godkjenningmyndigheten kan ha tillit til at arbeidet og kontrollene foretas og dokumenteres med riktig innhold. Vegdirektoratet vil utarbeide nærmere retningslinjer for regionvegkontorenes vurderinger.

Vegdirektoratet er for øvrig av den oppfatning at vi ved å etablere en ordning med vurdering allerede ved godkjenning av fartsskriververksted ikke stenger for etterfølgende kontroll av skikkethet, så lenge det ikke er snakk om en obligatorisk ordning og det er saklig grunn for slik kontroll, jf. politiregisterloven § 43.

Bestemmelsens annet ledd henviser til forskriften § 31 annet ledd for det som er bestemt om overgangsregler for virksomheter som var godkjente før ny forskrift trer i kraft. Merknader til dette følger under § 31.

2.3.8 § 12 – Gebyr for godkjenning

Forslaget til § 12 om gebyr for godkjenning, som i gjeldende forskrift står i § 34 foreslås å lyde:

§ 12. Gebyr for godkjenning

For behandling av søknad om godkjenning som fartsskriververksted, skal verkstedet betale et godkjenningsgebyr på kr. 14.940,-. Gebyrets størrelse vil bli årlig indeksregulert.

Gjeldende fartsskriververkstedforskrift har allerede regler om godkjennings- og tilsynsgebyr, jf. § 34.

Slik Vegdirektoratet vurderer er det gode grunner for at ordningen med godkjenningsgebyr videreføres. Godkjenningsgebyret har til formål å finansiere det som betegnes som «myndighetsbestemte tjenester». Godkjenningsgebyret kjennetegnes for øvrig ved at det er opp til den enkelte virksomhet selv å søke om godkjenning. Man er ikke pålagt av offentlig myndighet å tilby arbeid på og kontroll av fartsskriver.

Finansdepartementet har i rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) uttalt at det er et vilkår for å etablere en gebyrordning at det har som formål å finansiere en myndighetsbestemt tjeneste. Videre at det ikke betales for noe annet eller mer. Gebyr skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser gis i forskrift.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at godkjenning av fartsskriververksted er en oppgave som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for å beregne godkjenningsgebyrets størrelse vil være timekostnader til dokumentgjennomgang og saksbehandling samt time- og reisekostnader til befarung av lokaler og utstyr.

Vegdirektoratet har etter å ha foretatt en ny beregning av gebyrets størrelse kommet til at det skal settes til kr 14.940. Kostnadskomponentene som danner grunnlaget for beregningen er timekostnader samt kostnader til utvikling og drift av registeret hvor de ulike godkjenningen skal registreres. Det foreslåtte godkjenningsgebyret er redusert i forhold til gjeldende gebyr som lyder på kr. 22 000. Gebyrets størrelse foreslås årlig indeksregulert.

Tilsynsgebyret som i dag står i forskriften § 34 annet ledd, foreslås tatt inn som nytt tredje ledd i ny § 27, jf. omtalen i punkt 2.6.1 nedenfor.

2.3.9 § 13 – Elektronisk register

Forslag til § 13 om elektronisk register er ny og foreslås å lyde:

§ 13. Elektronisk register

«Regionvegkontoret kan registrere opplysninger, herunder personopplysninger om ansvarlig leder og stedfortreder samt mekanikere, i Statens vegvesens elektroniske register i forbindelse

med godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder. Opplysningene skal bare brukes i samsvar med artikkel 7 Vern av personopplysninger i forordning (EU) 165/2014.»

Bestemmelsen er tatt inn for å regulere adgangen til registrering og lagring av opplysninger som det er saklig behov for å ha oversikt over for å kunne ivareta godkjennings- og tilsynsforpliktelsene. Videre må bruken av opplysningene ligge innenfor de krav som oppstilles i artikkel 7 i forordning (EU) nr. 165/2014.

2.4 Kapittel 3 – Fartsskriververkstedets plikter

Som nevnt innledningsvis foreslås det en renyrkning av de forskjellige kapitlene i forskriften, slik at kapittel 2 kun gjelder godkjenninger og kapittel 3, 4 og 5 gjelder krav til fartsskriververksteder i drift. Tidligere Kapittel 3. System for kvalitetsstyring er derfor nå benevnt *Kapittel 3. Fartsskriververkstedets plikter*.

2.4.1 § 14 – Sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted

Forslag til § 14 om sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted, som i gjeldende forskrift står i § 15, foreslås videreført i samme ordlyd med unntak av at tittelen er endret. Bestemmelsen utgjør etter forslaget en innledende bestemmelse i det nye kapitlet om fartsskriververkstedet plikter.

2.4.2 § 15 – Plikt til å opprette system for kvalitetsstyring

Forslag til § 15 om plikt til å opprette system for kvalitetsstyring er en videreføring av § 11 i gjeldende forskrift med likelydende ordlyd.

2.4.3 § 16 – Utforming og innhold av system for kvalitetsstyring for arbeid på fartsskrivere

Forslag til § 16 med krav til utforming og innhold av system for fartsskrivere, er en videreføring av § 12 i gjeldende forskrift, med unntak av at de foreslås tilføyd en ekstra prosedyre. Følgende ordlyd foreslås:

§ 16. Utforming og innhold av system for kvalitetsstyring for arbeid på fartsskrivere

Kvalitetsstyringssystemet skal beskrive 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, vedlikehold og videreutvikling av kompetanse
- c) prosedyrer for kalibrering og periodisk vedlikehold av utstyr
- d) prosedyrer for gjennomføring av arbeid i henhold til denne forskriften
- e) prosedyrer for oppbevaring av teknisk informasjon om fartsskriver
- f) prosedyrer for å gjøre relevant og oppdatert lov- og forskriftsverk kjent og tilgjengelig i virksomheten
- g) prosedyrer for behandling av elektroniske data tilknyttet fartsskriveren
- h) *prosedyre for sikring av habiliteten ved arbeid på og kontroll av fartsskriver.»*

Begrunnelsen for tilføyelsen av bokstav h) kan leses i forslaget til § 20.

2.4.4 § 17 – Krav og rutiner vedrørende verkstedkort

Forslag til § 17 om krav og rutiner vedrørende verkstedkort er en delvis videreføring av § 8 i gjeldende forskrift. Gjeldende § 8 første ledd er foreslått overført til ny § 4 tredje ledd. Dette da denne delen av § 8 er knyttet opp mot godkjenningsordningene. De øvrige deler av gjeldende § 8 er i hovedsak videreført i forslaget til § 17, med unntak av at vi foreslår å endre adgangen til å ta verkstedkort ut av verkstedet. Forslag til ordlyd er følgende:

§ 17. Krav og rutiner vedrørende verkstedkort

Korteier og kortbruker er ansvarlig for at kortet brukes i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1B. Kort og PIN-kode må oppbevares atskilt og på en sikker måte. PIN-koden er personlig for kortbruker og skal ikke oppgis til andre, heller ikke andre på verkstedet. Kortbruker er ansvarlig for at verken kort eller kode kommer uvedkommende i hende. Verkstedkortet skal oppbevares nedlåst i sikkerhetsskap eller lignende i tilknytning til verkstedet når det ikke er i bruk. *Verkstedkort kan tas ut fra verkstedet ved ambulerende verkstedvirksomhet jf. § 5 annet ledd og ved behov for gjennomføring av nødreparasjon langs veg. Regionvegkontoret kan i særlige tilfelle gi skriftlig samtykke til at verkstedkortet tas ut fra verkstedet.*

Verkstedkort utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger skal tilbakekalles av regionvegkontoret. Regionvegkontoret kan også vedta tilbakekall av verkstedkort ved bruk av en annens verkstedkort, forfalskning av verkstedkort, eller annen bruk i strid med denne forskriften.

Kortbruker skal rapportere til verkstedet dersom det er mistanke om at kortet er blitt misbrukt. Skadet eller på annen måte defekt kort skal korteier eller bruker returnere til regionvegkontoret uten ugrunnet opphold. Er kortet tapt, stjålet eller misbrukt, skal korteier eller bruker uten ugrunnet opphold melde fra om dette til regionvegkontoret. Verkstedkort som er meldt tapt eller stjålet og som gjenfinnes skal ikke brukes. Unntak gjelder dersom det registreres ved et regionvegkontor at kortet er kommet tilbake til rette korteier eller kortbruker, og det ikke er blitt utstedt et erstatningskort.

Kortbruker er ansvarlig for nedlastingen og de nedlastede data fra kortet inntil data er overført til fartsskriververkstedet, jf. § 14. Dersom kortbruker slutter hos vedkommende verksted, eller verkstedet slutter sin virksomhet med fartsskriver, skal kortbruker eller korteier returnere verkstedkort uten PIN-kode til regionvegkontoret.

Statens vegvesen fører register over utstedte, stjålne, tapte og defekte verkstedkort.»

Forslagets første ledd siste setning om adgangen til å ta verkstedkort ut av verkstedet, må sees i sammenheng med forslaget til nytt annet ledd i § 5 som åpner for ambulerende verkstedvirksomhet. Ved gjennomføring av både planlagt ambulerende verkstedvirksomhet og ved nødreparasjoner langs veg må verkstedkortet medbringes.

2.4.5 § 18 – Verkstedkort i kvalitetsstyringssystemet

Forslagets § 18 om verkstedkort i kvalitetssystemet er en videreføring av innholdet i § 13 i gjeldende forskrift, med unntak av at overskriften endres til «verkstedkort i

kvalitetssystemet». Dette for å tydeliggjøre forskjellen mellom forslaget § 17 og § 18, samtidig som det bidrar til å synliggjøre bestemmelsens innhold.

2.4.6 § 20 – Krav til habilitet

Forslag til § 20 om habilitet er ny, og det foreslås følgende ordlyd:

§ 20. Krav til habilitet

Ansvarlig leder, stedfortreder og mekanikere i fartsskriververksted har ikke anledning til å utføre arbeid på og kontroll av fartsskriver i kjøretøy de selv eller deres nærstående eier eller råder over. De har heller ikke anledning til å utføre slikt arbeid eller kontroll på kjøretøy som kollegaer eller overordnede i verkstedet eier eller råder over.

Dersom fartsskriververkstedet utfører arbeid på fartsskriver i kjøretøy det selv eier eller på annen måte har råderett over eller har vesentlig interesse i, skal kontrollorganet ha særlige rutiner som sikrer objektivitet og kvalitet i arbeidet, jf. § 16 bokstav h).

Det følger av forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 24 nr. 4 at medlemsstatens og deres vedkommende myndigheter skal treffe egnede tiltak for å hindre interessekonflikter mellom installatører eller verksteder og transportforetak. Særlig skal det, dersom det er alvorlig risiko for interessekonflikter, treffes ytterligere særlige tiltak for å sikre at installatøren eller verksteder er i samsvar med denne forordning.

Slik Vegdirektoratet vurderer det er artikkel 24 nr. 4 i forordningen å regne som en habilitetsbestemmelse.

Forslaget til § 20 første ledd innebærer at ansvarlig leder, stedfortreder og mekanikere avskjæres fra å gjennomføre kontroll av kjøretøy de selv – ikke virksomheten – har en særlig interesse i. Forslaget til bestemmelse medfører rent praktisk at de ikke har anledning til å gjennomføre kontroller dersom vedkommende rammes av inhabilitetsgrunnene oppregnet i forvaltningsloven § 6. De kan f.eks. ikke kontrollere egne kjøretøy eller kjøretøy nærstående eier eller har rådighet over, jf. forvaltningsloven § 6 første ledd. Kontroll av kjøretøy som overordnede eller kollegaer eier eller råder over vil etter Vegdirektoratets vurdering rammes av habilitetsbestemmelsen i forvaltningsloven § 6 andre ledd som bestemmer at en person er inhabil til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse dersom det foreligger andre særegne forhold som er egnet til å svekke tilliten til hennes eller hans upartiskhet.

Forslaget til § 20 andre ledd – til forskjell fra første ledd – regulerer habilitetsspørsmålet for det tilfelle fartsskriververkstedet som sådant eier, råder over eller på annen måte har vesentlig interesse i kjøretøy som er underlagt kravene til arbeid på og kontroll av fartsskriver i kjøretøy.

Vegdirektoratet har vurdert alternative løsninger for arbeid på og kontroll av fartsskriver i kjøretøy som verkstedet selv eier eller råder over eller på annen måte har vesentlig økonomisk interesse i, herunder stenge for slike kombinasjoner. Vi har likevel kommet til at det kan tillates slike kombinasjoner dersom det knyttes særlige vilkår til slike løsninger. Et slikt vilkår kan være at det i verkstedets kvalitetssystem, jf. § 16 stilles krav om at det skal

fastlegges og beskrives en prosedyre for sikring av habilitet i arbeidet på og kontrollen av fartsskrivere.

Uttrykket «råder over» dekker de situasjoner der verkstedet f.eks. leier eller leaser kjøretøy. Uttrykket «har vesentlig interesse i» dekker de situasjoner der verkstedet inngår i konsern der verkstedet er datterselskap til transportvirksomhet og transportselskapet i egenskap av morselskap har bestemmende innflytelse over datterselskapet. Slik Vegdirektoratet vurderer det vil også i disse situasjonene være så sterke bindinger mellom enhetene at det bør gjelde særlige habilitetsregler.

Forslaget til regulering av habilitet bygger for øvrig på den forutsetning at det vil bli reagert strengt dersom det i tilsyn avdekkes feil ved arbeid på og kontroll av fartsskriver i kjøretøy som verkstedet selv eier, råder over eller har vesentlig interesse i, da dette kan innebære et grovt brudd på den tillitt man er gitt gjennom godkjenningen. Slike feil kan danne grunnlag for tilbakekalling av verkstedets godkjenning. Det kan også være gode grunner til å ha særskilt fokus på denne gruppen fartsskriververksteder i de uanmeldte tilsynene som skal gjennomføres årlig.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på forslaget til regulering av habilitet både i forhold til personer i fartsskriververksteder (§ 20 første ledd) og i forhold til verkstedet som sådant i de tilfeller det selv står som eier mv. av kjøretøy som er underlagt kravene til arbeid på og kontroll av fartsskriver i kjøretøy (§ 20 andre ledd).

2.4.7 § 21 – Øvrige plikter

Forslag til § 21 om øvrige plikter er ny, og det foreslås følgende ordlyd:

§ 21. Øvrige plikter

Ved endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen, herunder opphør, flytting, endring av organisasjonsnummer, bytte av ansvarlig leder eller stedfortreder samt pliktig utstyr, skal det straks gis melding til regionvegkontoret.

I de tilfeller hvor det er gjennomført kontroll av kjøretøy langs veg, og kontrollmyndigheten beslutter at ytterligere kontroll skal gjøres ved fartsskriververksted, plikter fartsskriververkstedet å stille lokaler, utstyr og personell til disposisjon for å bistå kontrollmyndigheten. Fartsskriververkstedet kan fakturere kontrollmyndigheten som rekvirerte bistand vanlig timesats for arbeidet.

Forslaget til bestemmelsens første ledd er den samme som for kjøretøyverksteder og kontrollorgan og gir ledelsen ved fartsskriververksted plikt til å melde fra til regionvegkontoret dersom det foretas endringer som kan ha betydning for godkjenningen. Meldingen vil danne grunnlag for regionvegkontorets vurdering av om verkstedet fortsatt oppfyller kravene til å være godkjent.

Forslagets andre ledd er også nytt og bygger på de krav som følger av fartsskriverforordningen art. 38 nr. 2 og nr. 3. Etter art. 38 nr. 2 skal kontrollmyndighetene kunne beordre et kjøretøy som kontrolleres langs veg til ytterligere undersøkelser ved fartsskriververksted. Vilkårene for at det skal kunne gis et slikt pålegg foreslås å fremkomme

av endret forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Pålegget om at kjøretøyet skal kontrolleres på et fartsskriververksted vil også være en beslutning om at fartsskriververkstedet skal ta kjøretøyet imot for de undersøkelser som er bestemt. For fartsskriververkstedet vil dette representere et enkeltvedtak som utløser de ordinære rettigheter og plikter etter forvaltningsloven.

Fartsskriververkstedet som er gjenstand for pålegget må få betalt for arbeidet etter de satser som verkstedet normalt opererer med. Kontrollmyndigheten som ga pålegget vil være rett mottaker av fakturaen. Det finnes i dag ikke hjemmel for å pålegge kjøretøyets eier betaling av denne utgiften. Vegdirektoratet presiserer imidlertid at dette ikke må medføre at muligheten for å gi pålegg ikke benyttes der hvor det faglig er begrunnet.

2.5 Kapittel 4 – Krav til gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver

Kapitlet er i hovedsak en videreføring av innholdet i gjeldene forskrift, men bestemmelsene er systematisert mer hensiktsmessig. Dette gjør at forslaget til § 22 er gjeldende § 18, forslaget til § 23 er gjeldende § 26 (med et lite unntak) og forslaget til § 24 er gjeldende § 27.

2.5.1 § 22 – Gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver

Forslag til § 22 om gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver er en videreføring av § 18 i gjeldende forskrift.

2.5.2 § 23 – Nedlasting av data

Forslag til § 23 om nedlasting av data er en videreføring av § 26 med en tilføyelse om at kopi av nedlastede data sendes til transportforetaket uten ugrunnet opphold. Forslagets ordlyd er som følger:

§ 23. Nedlasting av data

Ved reparasjon eller utskifting av digital fartsskriver skal fartsskriververkstedet laste ned alle data fra fartsskriveren før reparasjon eller utskifting påbegynnes. Nedlastede data skal oppbevares i et eksternt lagringsmedium i ett år og deretter destrueres. *Kopi av nedlastede data sendes til transportforetaket uten ugrunnet opphold.* I tilfeller hvor nedlasting ikke er teknisk mulig eller data har gått tapt skal verkstedet bekrefte dette skriftlig overfor dataenes eier med kopi til regionvegkontoret. Kopi av bekreftelsen skal fartsskriververkstedet oppbevare sammen med kontrollskjemaet i tre år.

Begrunnelsen til å tilføye passusen om oversendelse av data til transportforetaket, er for å sikre at dataenes eier skal kunne ivareta eierskapet til egne data.

2.5.3 § 24 – Informasjon om nedlastede data

Forslag til § 24 om informasjon om nedlastede data er en videreføring av § 27 i gjeldende forskrift.

2.5.4 § 25 – Dokumentasjon

Forslag til ny § 25 om dokumentasjon er en videreføring av § 28 i gjeldende forskrift, samtidig som det er tilføyd et nytt tredje ledd. Forslag til ordlyd er som følger:

§ 25. Dokumentasjon

Utført arbeid på fartsskriver skal registreres på et kontrollskjema godkjent av Statens vegvesen, og oppbevares i originalt eksemplar av fartsskriververkstedet i minst tre år. Skjemaet skal uten ugrunnet opphold utleveres til regionvegkontoret på skriftlig anmodning.

Verkstedet skal føre journal over avdekkede feil, mangler og avvik på fartsskriverer i kjøretøyer som de utfører arbeid på. Journalen skal inneholde opplysninger om både fartsskriverens og kjøretøyets fabrikat og type, samt registrering og beskrivelse av konstaterte mangler.

Ved kontroll av fartsskriver skal det kontrolleres at det på kjøretøyet ikke finnes anordninger eller programvare som kan ødelegge eller forstyrre fartsskriverens funksjon. Funn av forstyrrende anordning eller programvare på kjøretøyet eller forsøk på montering av slikt utstyr skal registreres som mangel.

Nytt tredje ledd er i hovedsak en videreføring av § 25 i gjeldende forskrift om forstyrrende anordninger. I tillegg til at forstyrrende anordning er en mangel slik det følger av dagens regelverk, er bestemmelsen utvidet til at det også foreligger en mangel ved forsøk på montering av slikt utstyr. Videre er det tatt med at *programvare* omfattes av bestemmelsen. Dette er en klargjøring av at det ikke kun er fysiske innretninger som omhandles, men også innstallering/ending av IKT-programmer som kan ødelegge eller forstyrre fartsskriverens funksjon.

2.5.5 § 26 – Reparasjon

Forslag til § 26 om reparasjon er en videreføring av § 29 i gjeldende forskrift, men unntak av en mindre tilføyelse. Forslag til ordlyd er som følger:

§ 26. Reparasjon

Fartsskriver skal etter utført reparasjon kontrolleres i overensstemmelse med denne forskrift og de metoder angitt av produsenten av fartsskriveren eller produsentens representant. *Kun godkjente fartsskriververksteder kan utføre arbeid og/eller reparasjoner på fartsskriverensystemet.* Fartsskriverens evne til å vise og registrere avstand og hastighet skal kontrolleres. Testutstyret skal trinnløst kunne generere alle hastigheter innenfor fartsskriverens visnings- og registreringsområde med en måleusikkerhet mindre enn 0,3 km/h. Fartsskriverens evne til å vise og registrere hastighet skal kontrolleres i minst tre punkter jevnt fordelt innenfor fartsskriverens visnings- og registreringsområde.

Resultatet av de utførte kontroller skal for

- a) analog fartsskriver føres på prøvediagramskive og oppbevares sammen med kontrollskjemaer i tre år
- b) digital fartsskriver registreres på verkstedkortet, kopieres til et eksternt lagringsmedium og oppbevares i tre år.

Det følger av forskriften for øvrig at arbeid/repasasjon av fartsskriversystemer kun kan utføres av godkjente fartsskriververkstedet. Vegdirektoratet har likevel funnet det hensiktsmessig å presisere dette direkte i bestemmelsen.

2.6 Kapittel 5 – Tilsyn og reaksjoner

2.6.1 § 27 – Tilsyn

Forslag til § 27 om tilsyn, som i gjeldene forskrift står i § 16, inneholder noen nye bestemmelser om tilsynet. Forslag til ordlyd er følgende:

§ 27. Tilsyn

Regionvegkontoret skal føre tilsyn med at fartsskriververksted utfører arbeid i samsvar med denne forskriften og det enkelte verkstedets godkjenning. *Tilsynet skal ha en hyppighet og et innhold som beskrevet i forordning (EU) 165/29 artikkel 24 nr. 3 a) og b).*

Fartsskriververksted plikter å gi regionvegkontoret adgang til lokaler og *bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvise og utlevere dokumenter som angår arbeid på fartsskriver og virksomheten for øvrig.* Regionvegkontoret kan utføre kontroll med pågående arbeid på fartsskrivere. Dersom det er nødvendig for å gjennomføre tilsynet kan regionvegkontoret innkalle kjøretøy til kontroll.

Ved gjennomført årlig tilsyn betales et gebyr på kroner 5000.

Første ledd fastsetter hvem som er tilsynsmyndighet, hva som skal undersøkes i tilsynet, samt tilsynets hyppighet og innhold. Hyppigheten og innholdet i tilsynet følger av forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 24 nr. 3 bokstavene a) og b), hvor det fremgår at det hvert annet år skal føres tilsyn med fremgangsmåten som godkjente fartsskriververksteder anvender når de håndterer fartsskrivere. Tilsynet skal fokusere særlig på sikkerhetstiltak som er truffet og håndtering av verkstedkort. Det skal i tillegg årlig foretas uanmeldt tilsyn av minst 10 % av godkjente fartsskriververksteder for å kontrollere kalibreringer, kontroller og installasjoner som er utført.

Bestemmelsen er identisk med gjeldende forskrift, men med en presisering av plikten til å fremvise og utlevere dokumenter til gjennomsyn. Dokumentene som kreves fremvist og utlevert skal være saklig begrunnet i hva som skal undersøkes i tilsynet. Sentrale dokumenter vil være kvalitetssystemet, pliktig regelverk, nødvendige tillatelser, arbeidsordrer, kontrollrapporter mv.

I forslaget tredje ledd videreføres dagens ordning med tilsynsgebyr.

2.6.2 § 28 – Krav til tilsynspersonellet

Forslag til § 28 om krav til tilsynspersonellet er ny, og det foreslås følgende ordlyd:

§ 28 Krav til tilsynspersonellet

Personell som fører tilsyn etter denne forskriften skal ha nødvendig kompetanse for å vurdere kvaliteten på verkstedenes arbeid og kontroll på fartsskrivere, ha nødvendig kompetanse til å

vurdere om kravene til etablering og drift av fartsskriververksteder er oppfylt samt vurdere hensiktsmessige reaksjoner.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere krav til kompetanse og opplæring for personer som fører tilsyn etter denne forskriften.

Det følger av artikkel 39 i forordning (EU) nr. 165/2014 at medlemsstatene skal sørge for at kontrollmedarbeiderne får en passende utdanning til å analysere og registrere data og kontrollere fartsskriverer for å oppnå effektiv og harmonisert kontroll og håndhevelse. Det fremkommer videre i samme artikkel at det vil komme gjennomføringsrettsakter med nærmere beskrivelse av innholdet i grunn- og etterutdanningen av kontrollører.

Kravet om passende utdanning retter seg – slik Vegdirektoratet vurderer det – ikke bare mot kontrollører i kontroll langs veg, men også medarbeidere som skal godkjenne og føre tilsyn med fartsskriververkstedene. Vi finner det derfor hensiktsmessig at det i forskriften reguleres hva kompetansen til tilsynspersonellet skal dekke, men at det overlates til Vegdirektoratet å fastsette de nærmere kravene.

Tilsynet med fartsskriververkstedene forutsettes gjennomført av personell ved regionvegkontorene. Opplæringen av tilsynspersonalet vil foregå innenfor rammene av den ordinære opplæringen av tilsynspersonellet i Statens vegvesen, slik denne er regulert i etatenes Trafikant- og kjøretøystudium med en egen påbygning for godkjenning og tilsyn med fartsskriververksteder. Påbygningen vil ta opp i seg krav som måtte komme i gjennomføringsrettsaktene til forordning (EU) nr. 165/2014.

2.6.3 § 29 – Reaksjoner mot fartsskriververksted

2.6.3.1 Innledning

Forslag til § 29 om reaksjoner mot fartsskriververksted, som i gjeldende forskrift står i § 17, er vesentlig endret. Forslag til ordlyd er følgende:

§ 29. Reaksjoner mot fartsskriververksted

Som ledd i tilsynet kan regionvegkontoret gi fartsskriververksted pålegg som er nødvendig for at arbeid på fartsskriver utføres i samsvar med gjeldende regelverk og, om nødvendig, gi pålegg om stansing av alt arbeid til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling av godkjenning er avgjort.

Dersom retting ikke er foretatt innen en 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 tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2. Tvangsmulkt inndrives av regionvegkontoret.

Regionvegkontoret skal tilbakekalle godkjenningen dersom vilkårene for godkjenning slik dette følger av forskriften kapittel 2 samt § 11 og/eller godkjenningsvedtak ikke lenger er oppfylt.

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

- a) *Vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til lokaler, utstyr, kompetanse, registrering og rapportering, habilitet eller kvalitetsstyring.*
- b) *Vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til arbeid med fartsskriver.*
- c) *At pålegg som er nødvendig for at arbeid på fartsskriver utføres i samsvar med gjeldende regelverk ikke etterkommes eller at skriftlig advarsel ikke tas til følge.*
- d) *At fartsskriververkstedet unndrar seg tilsyn, herunder ikke svarer på henvendelser eller følger opp frister.*

For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.

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

Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra en til seks måneder, andre gangs tilbakekalling fra 6 til 12 måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst 12 måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Ved tilbakekall av godkjenning skal både skilt og godkjenningsdokument som nevnt i § 4 annet ledd leveres til regionvegkontoret.

Før det fattes vedtak om tilbakekall av godkjenning skal det gis skriftlig advarsel eller pålegg med frist for å bringe aktuelle forhold i orden. Skriftlig advarsel eller pålegg om utbedring kan likevel unnlates når særlig alvorlig forhold gjør seg gjeldende.

Bestemmelsen fastsetter hvilke forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som tilsynet kan iverksette dersom det avdekkes avvik fra de krav som stilles til etablering og drift av fartsskriververksted. Forslaget til regulering tar utgangspunkt i artikkel 41 i forordning (EU) nr. 165/2014 der det bestemmes at medlemsstatene i samsvar med nasjonale forfatningsordninger skal fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av forordningen og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og ikke medføre forskjellsbehandling.

Artikkel 41 går ikke langt i å binde opp medlemsstatenes handlefrihet. Det stilles ikke nærmere krav til sanksjonenes art eller omfang. Vegdirektoratet legger for øvrig til grunn at uttrykket sanksjoner i direktivet både omfatter det vi i vår terminologi betegner som henholdsvis forvaltningsreaksjoner (andre forvaltningstiltak) og forvaltningssanksjoner (administrative sanksjoner). Reaksjonene/sanksjonene som forslås tatt inn i forslaget til endret § 29 ivaretar etter vår vurdering fullt ut kravene oppstilt i forordningen artikkel 41.

Artikkel 24 nr. 6 i forordning (EU) nr. 165/2014 sier at godkjenning skal trekkes tilbake, permanent eller midlertidig, hvis de ikke oppfyller vilkårene etter forordningen. Vegdirektoratet forstår dette som at vilkårene for godkjenning til enhver tid skal være oppfylt også etter innvilget godkjenning. Det er for eksempel krav om at fartsskriververkstedet skal ha ansvarlig leder. Hvis dette godkjenningvilkåret på et senere tidspunkt ikke er oppfylt skal godkjenningen tilbakekalles. Bestemmelsen om at godkjenning skal trekkes tilbake hvis godkjenningvilkår har bortfalt følger nå av forslaget til § 29 tredje ledd.

Andre, mindre alvorlige, avvik kan også medføre tilbakekalling etter forslaget § 29 fjerde ledd, men da med bakgrunn i en konkret vurdering.

Reaksjonene pålegg om retting, stansing og tvangsmulkt har alle det til felles at de er forvaltningsreaksjoner (andre forvaltningstiltak), jf. terminologien i NOU 20013:15 Fra bot til bedring og Prop. 62 L Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.). De kan ilegges på objektivt grunnlag (uten hensyn til skyld). De følger forvaltningslovens krav til saksforberedelse og til vedtaks form og innhold. Vedtakene kan på vanlig måte påklages etter forvaltningslovens system, og gyldigheten av vedtakene kan også prøves for domstolene. Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres for brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Formålet med reaksjonene er først og fremst å sikre at fartsskriververkstedenes leveranser holder riktig kvalitet, og at driften for øvrig er forsvarlig. Reaksjonene skal bidra til at virksomhetene oppfyller de pliktene som følger av godkjenningen og som er nærmere regulert i forskrift og godkjenningsvedtak. Reaksjonene er således i sin natur fremtidsrettet og skal bidra til at kontrollorganene lojalt innretter seg etter de plikter som følger med godkjenningen.

Tilbakekalling av godkjenning og advarsel vil – noe avhengig av hva som er formålet med tiltaket – også kunne gis den rettslige karakteristikken forvaltningsreaksjon (annet forvaltningstiltak). Dette gjelder særlig dersom tilbakekallingen har sin årsak i at tilsynssubjektet ikke lenger oppfyller nærmere definerte vilkår for å være godkjent eller det knyttes særlige vilkår til gjenerverv av godkjenningen. I slike tilfeller vil tilbakekallingen hovedsakelig ha som formål å virke frem i tid.

Annerledes stiller det seg imidlertid dersom tilbakekallingen eller advarselen i det vesentlige har et straffemessig formål. Dette vil bl.a. kunne være tilfelle dersom det treffes vedtak om tilbakekalling av godkjenning etter at regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil en tilbakekalling av godkjenning etter omstendighetene kunne ha mer karakter av å være en administrativ sanksjon, nærmere bestemt et administrativt rettighetstap, enn en ordinær forvaltningsreaksjon.

Om tilbakekalling av godkjenning og advarsel blir å regne som annet forvaltningstiltak eller administrativ sanksjon får først og fremst betydning for om det skal gjelde et skyldkrav som vilkår for sanksjon, avhengig av om tilbakekallingen rettes mot fysisk eller juridisk person, hvilke krav som stilles til bevisbyrde/beviskrav, hvilke eventuelle særlige saksbehandlingsregler som skal gjelde, vernet mot selvinkriminering og mot gjentatt forfølgning av samme forhold (forbudet mot dobbeltstraff) samt domstolenes prøvingsrett.

Det vises for øvrig til Prop. 62 L (2015–2016) Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv) hvor administrative rettighetstap defineres nærmere og hvor det også gis en bred omtale av hvilke særlige rettslige spørsmål administrative rettighetstap og andre administrative sanksjoner reiser. Fremgangsmåten i sak vedrørende tilbakekalling av godkjenning som fartsskriververksted må tilpasses de krav som fremkommer i endret forvaltningslov. Dette reguleres imidlertid best gjennom interne retningslinjer fra Vegdirektoratet til regionvegkontorene etter at forskriften er vedtatt.

2.6.3.2 Nærmere om forslag til nytt første ledd

Det foreslås at bestemmelsen om tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg om retting av feil og mangler i gjeldende forskrift suppleres med myndighet til – om nødvendig – også å kunne stanse virksomheten til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om tilbakekalling er vurdert og avgjort.

Selv om det ikke forekommer ofte, vil det i tilsynet kunne avdekkes avvik fra kravene til etablering og drift som er av en slik alvorlighetsgrad at det er behov for å stanse virksomheten. Eksempler på slike forhold kan være at virksomheten driver uten ansvarlig leder eller at det foretas arbeid på fartsskriver med utstyr som ikke oppfyller forskriftens krav. I slike tilfeller kan det være hensiktsmessig at det til et eventuelt pålegg om retting også treffes vedtak om stansing inntil retting er foretatt, eventuelt til spørsmålet om tilbakekalling av godkjenning er vurdert og avgjort.

Stansing av virksomhet er rettslig å betrakte som et pålegg om opphør av et ulovlig forhold og vil gjerne være et utgangspunkt for ytterligere reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves, f.eks. ilegging av tvangsmulkt. Stansing av virksomhet vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil en stansingsrett kunne bidra til at tilsynsmyndigheten i mindre grad må gjøre bruk av midlertidig eller permanent tilbakekalling av godkjenningen til virksomheten. Reaksjonene/sanksjonene kan på denne måten treffe mer målrettet enn hva tilfellet er med dagens reaksjons-/sanksjonsregime. Et stansingsvedtak har også det fortrinn at det vil være opp til virksomheten gjennom egne tiltak å bestemme lengden av stansingen. Når pålegget om retting er etterkommet, vil også grunnlaget for stansing falle bort. Dette med mindre de forhold som utløste vedtak om stansing vurderes så alvorlige og klanderverdig at det er grunnlag for tilbakekalling av godkjenning selv om regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil stansingen ha mer karakter av å være et midlertidig vedtak i påvente av at det tas stilling til om godkjenningen skal tilbakekalles for en periode eller for alltid.

2.6.3.3 Nærmere om forslag til nytt annet ledd

Det foreslås å innføre en ordning med tvangsmulkt som kan tas i bruk dersom pålegg gitt av regionvegkontoret etter tilsyn ikke respekteres. Tvangsmulkt vil i noen tilfeller kunne være et hensiktsmessig supplement til pålegg om retting og stansing rettet mot virksomhetene. I noen tilfeller kan også tvangsmulkt være et hensiktsmessig alternativ til tilbakekalling av godkjenning. Tvangsmulkt vil i noen tilfeller også kunne gi et bedre oppfylleelsespress enn en tilbakekalling. Trussel om tvangsmulkt vil blant annet være et egnet virkemiddel der overtredelsene er av en slik karakter at tilbakekalling av godkjenning fremstår som for inngripende, f.eks. tilfeller der det avdekkes feil og mangler ved et fartsskriververkstedets kvalitetssystem.

Formålet med tvangsmulkten er at den som er ansvarlig for at vedtak fra tilsynsmyndigheten følges, skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve vedtaket. Tvangsmulkt er ikke å betrakte som en administrativ sanksjon. Det virker fremover i tid, og det vil alltid være mulig

for den ansvarlige å unngå den. Den har virket etter sin hensikt dersom den ansvarlige innretter seg etter vedtaket slik at vedkommende slipper å betale.

Vedtaket om tvangsmulkt vil være et forvaltningsvedtak på lik linje med pålegg om retting og stansing. Vegdirektoratet legger til grunn at et eventuelt vedtak om tvangsmulkt kan treffes allerede sammen med vedtak om f.eks. pålegg om retting og stansing. Selve avgjørelsen om trussel om tvangsmulkt er likevel et enkeltvedtak i seg selv og må derfor også forhåndsvarsles og gis klagerett. Tidspunktet for når en eventuell tvangsmulkt begynner å løpe, størrelsen på tvangsmulkten osv. må således fremkomme i vedtaket. Det foreslås at tvangsmulkten enten gis som et engangsbetrag eller som en løpende mulkt.

Vegdirektoratet ser det som mest hensiktsmessig at den nærmere reguleringen av bruken av tvangsmulkt gis i form av retningslinjer fra Vegdirektoratet til regionvegkontorene.

2.6.3.4 Nærmere om forslag til tredje ledd

Bestemmelsen er en såkalt «skal-regel» og innebærer at godkjenningen skal tilbakekalles dersom virksomheten ikke lenger oppfylder vilkårene for å være godkjent slik dette fremkommer i forskriften og i godkjenningsvedtaket.

2.6.3.5 Nærmere om forslag til nytt fjerde ledd

Forslaget til nytt fjerde ledd er utformet som en «kan-regel» der det er opp til regionvegkontorets skjønn om godkjenningen skal tilbakekalles. Hva som kan betinge tilbakekalling av godkjenning er foreslått regulert slik at reaksjonene/sanksjonene står bedre i sammenheng med hva som rent faktisk skal undersøkes i tilsynet. Det presiseres imidlertid at det å unndra seg tilsyn likestilles med vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til etablering og drift og til kvaliteten på arbeidet med fartsskriver.

2.6.3.6 Nærmere om forslag til femte ledd

Forslaget til femte ledd viderefører ordningen med at det for mindre vesentlige avvik fra forskriften kan gis advarsel i stedet for tilbakekalling av godkjenning.

2.6.3.7 Nærmere om forslag til sjette ledd

Forslaget til sjette ledd innebærer at skyldspørsmålet blir et skjønnstema i tillegg til hvor markert avvik det er snakk om. Dersom ledelsen ikke er å klandre kan det fremstå som urimelig å tilbakekalle godkjenningen som fartsskriververksted. I slike tilfeller kan det heller være riktig å gi pålegg om retting, eventuelt kombinert med en advarsel. Skyldspørsmålet aktualiseres for øvrig av at en tilbakekalling lett kan karakteriseres som straffemessig reaksjon. Vegdirektoratet er innforstått med at skyldkravet som vilkår for å iverksette en straffemessig sanksjon først og fremst kommer til anvendelse ved iverksettelse av straffemessige sanksjoner rettet mot fysiske personer, jf. omtalen i Prop. 62 L Endringer i forvaltningsloven mv (administrative sanksjoner mv.) punkt 10.3.2, jf. også kap. 11, og ber derfor spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

2.6.3.8 Nærmere om forslag til nytt syvende ledd

Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstillet i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres på brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Skjønnsutøvelsen inkluderer også hvor strengt det eventuelt skal reageres.

Vegdirektoratet foreslår at skjønnen med hensyn til hvor strengt det skal reageres i tilfelle tilbakekalling, reguleres direkte i forskriften. Begrunnelsen for dette er først og fremst å hindre usaklig forskjellsbehandling.

2.7 Kapittel 6 – Avsluttende bestemmelser

Forslaget til nytt kapittel 6 om Avsluttende bestemmelser inneholder på samme måte som gjeldende kapittel 7 bestemmelser om unntak fra forskriften, overgangsordninger og ikrafttredelse. Kapitlet har imidlertid ikke en bestemmelse om gebyr, slik som gjeldende § 34, da gebyrbestemmelsene i forslaget foreslås tatt inn i § 12 i kapitler om godkjenning av fartsskriververksted, jf. punkt 2.3.8 om dette.

2.7.1 § 30 – Unntak

Forslag til § 30 om unntak er hovedsakelig en videreføring av gjeldende forskrift § 32, med unntak av et par presiseringer. Forslag til ordlyd er som følger:

§ 30. Unntak

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra denne forskriften. Regionvegkontoret kan *i særlige tilfeller* og ved enkeltvedtak gjøre unntak fra § 9. *Unntak må ikke komme i strid med forordning (EU) 165/2014.*

Forslagets siste setninger er tatt inn for å presisere at forordningen legger visse begrensninger på adgangen til å gi unntak. Videre er det tatt inn en passus i andre setning om at unntak kan gis i «særlige tilfeller». Dette for å tydeliggjøre at unntak fra forskriften ikke vil være aktuelt på normalsituasjoner, det må kreves noe mer.

2.7.2 § 31 – Overgangsordninger

Forslag til ny § 31 har regler om overgangsordninger, som i gjeldende forskrift står i § 32. Endringer består i at noe er tatt bort, og noe er tilføyd. Forslag til ordlyd er som følger:

§ 31. Overgangsordninger

Fartsskriververksted, med unntak av plomberingsverksted, som er godkjent for å utføre arbeid på fartsskriverer i samsvar med forskrift 28. september 1993 nr. 910 om kjøre- og hviletid m.v. kapittel V *eller forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder*, beholder sin godkjenning. ~~Fartsskriververksted med midlertidig godkjenning for å utføre arbeid på fartsskriverer etter forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg IB, gitt før denne forskriften trer i kraft må oppfylle kravene i denne forskrift for å få videre godkjenning.~~

Virksomheter som omtalt i § 11 annet ledd må innen tre år etter ikrafttreddelsen av denne forskrift godtgjøre med ordinær politiattest at dens ansvarlige leder og stedfortreder har slik vandel at de finnes skikket til å ivareta fartsskriververkstedets plikter og krav.

Endringene i første ledd er begrunnet med at fartsskriververksteder med midlertidig godkjenning etter forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg 1B ikke eksisterer lenger.

I forslag til nytt annet ledd er det tatt inn krav om at også for tidligere godkjente fartsskriververksteder skal ansvarlig leder og stedfortreder godtgjøre vandel etter forskriften § 11. Fristen for slik godtgjøring er tre år etter denne forskriftens ikrafttredelse.

Vegdirektoratet har etter en totalvurdering funnet det riktig at de samme krav til å dokumentere vandel bør gjelde for eksisterende fartsskriververksteder som for de som skal godkjennes etter ny forskrift. De samme hensyn gjør seg gjeldende for alle fartsskriververksteder uavhengig av etableringstidspunkt. Fartsskriververkstedene utfører oppgaver som forutsetter tillitt fra samfunnet. Det kan vanskelig begrunnes at kontrollen med eksisterende fartsskriververksteder skal være mindre enn for de som kommer.

Kravet om godtgjøring av vandel med ordinær politiattest vil gjelde for fremtidig drift og er således ikke i strid med bestemmelser mot tilbakevirkende kraft.

Vegdirektoratet er av den oppfatning av at gjennom en tre-årig overgangsregel vil fartsskriververkstedene ha rimelig frist til å innrette seg etter kravet.

2.7.3 § 32 – Ikrafttredelse mv.

Forslag til ny § 32 om ikrafttredelse, som i gjeldende forskrift står i § 38, foreslås å lyde:

§ 32. Ikrafttredelse mv.

Forskriften trer i kraft dd.mm.yy. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder.

Bestemmelsen har ny formulering som naturlig følge av at det blir nytt ikrafttredelsestidspunkt for ny forskrift samt at tidligere regelverk oppheves.

3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet antar at forslaget til ny forskrift om fartsskriververksteder vil ha minmale økonomiske og administrative konsekvenser.

Forskriftsendringene er i første rekke begrunnet i behovet for å gjennomføre i norsk rett forordning (EU) nr. 165/2014 om fartsskriverer innen veitransport. Vegdirektoratet har imidlertid samtidig foreslått en modernisering av forskriften.

Fartsskriververkstedene vil ved innføring av forskriftsforslaget måtte forholde seg til enkelte nye krav, for eksempel til habilitet, vandel og prosedyrer for behandling av elektroniske data. På den annen side åpner forskriftsforslaget i større grad opp for

ambulerende fartsskriververkstedvirksomhet og det løses opp på kravet til førerrett for ansvarlig leder.

Etter forordningen artikkel 24 skal det føres tilsyn med alle fartsskriververksteder minst hvert annet år samt gjennomføring av uanmeldt tilsyn med minst 10% av verkstedene årlig. Dette er en økt tilsynsaktivitet sett opp mot dagens krav, noe som vil påvirke tilsynsmyndighetens ressursbehov. Videre vil verkstedene gjennom økt tilsynsaktivitet kunne oppleve at noe mer ressurser går med til å sikre regelverksopplyselse.

Forslaget om at kontrollmyndigheten skal betale i de tilfeller et kjøretøy videresendes for utvidede undersøkelser ved et fartsskriververksted vil medføre økte utgifter for kontrollmyndigheten. Hvor store disse utgiftene blir vil avhenge av i hvilken grad slike pålegg blir gitt.