



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endringer i forskrift om alkoholås, alkoholåverksteder mv.

Fag tilsyn
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
27. november 2023

1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse	2
2	Innledning	4
3	Høringsfrist mv.	5
4	Ny rettsutvikling siden 2019	5
5	Kapittel 1 Innledende bestemmelser	6
5.1	§ 2 Virkeområde	6
5.1.1	Forslag om å utvide virkeområde til kjøretøy i gruppe M1	6
5.1.2	Forslag om at krav om alkolås også skal gjelde for utenlandskregistrerte kjøretøy 7	
5.1.3	Forslag om at krav om alkolås også skal gjelde for kjøretøy som frakter farlig gods 8	
5.2	§ 3 Definisjoner	8
5.2.1	Forslag til endringer i § 3	8
5.2.2	Forslag til ny ordlyd	9
6	Kapittel 2 Krav til alkolås	9
6.1	§ 5 Alkoholkonsentrasjon i pusteprøven	9
6.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 5.....	9
6.1.2	Forslag til ny ordlyd	9
6.2	§ 6 Godkjent pusteprøve	10
6.3	§ 11 Monteringsinstruksjon	10
6.3.1	Forslag til endringer i § 11	10
6.4	§ 12 Installasjonsbekreftelse ved ettermontering.....	10
6.4.1	Forslag til endringer i § 12	10
7	Vilkår og plikter for alkolåsverksteder	11
7.1	§ 13 Godkjenning av alkolåsverksted	11
7.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 13	11
7.1.2	Forslag til ny ordlyd	12
7.2	§ 15 Krav til lokaler og utstyr	12
7.2.1	Forslag til endringer i gjeldende § 15	12
7.2.2	Forslag til ny ordlyd	13
7.3	§ 16 Krav til ansvarlig leder og stedfortreder	13

7.4	§ 18 Krav til kvalitetssystem.....	15
7.4.1	Forslag til ny § 18	15
7.4.2	Nærmere om forslaget til § 18	16
7.5	§ 19 Ansvar for informasjon om bruk av alkoholås	18
7.5.1	Forslag til endringer i § 19	18
7.6	§ 20 Krav til utstyr for sikkerhet og datahåndtering	19
7.6.1	Forslag til endringer i § 20	19
7.6.2	Forslag til endringer i § 20	21
8	Kapittel 4 Tilsyn med og reaksjoner mot alkoholåsværksteder	22
8.1	§ 22 Reaksjoner mot alkoholåsværksteder	22
8.1.1	Forslag til ny ordlyd	22
9	Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser.....	23
9.1	§ 24 - Overtredelsesgebyr.....	23
9.1.1	Forslag til endringer i § 24	23
9.2	§ 27 Overgangsordninger.....	25
9.2.1	Forslag til endringer i gjeldende § 27	25
9.2.2	Forslag til ny ordlyd	25
9.3	§ 28 Ikrafttredelse	25
9.3.1	Forslag til ny ordlyd	25
10	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	26

2 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på offentlig høring forslag til endringer i forskrift av 30. mai 2018 nr. 777 om alkolås, alkolåsverksteder mv (heretter alkolåsforskriften).

Statens vegvesen er forskriftsmyndighet for alkolåsforskriften, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704, og fått delegert myndighet gjennom forskrift til å fastsette detaljerte regler om alkolås, herunder virkeområdet, krav til alkolåsen, krav til alkolåsverksteder, kontroll av alkolås mv.

Forslagene i denne høringen har først og fremst bakgrunn i at forskriften har vært i virke siden 1. januar 2019. Statens vegvesen anser det både som nødvendig og hensiktsmessig at forskriften underlegges en totalrevisjon for å se på endringsbehovene samlet. Kravet om å ha alkolås gjelder i dag for alle minibusser (M2) og busser (M3) som benyttes til persontransport mot vederlag under bestemte løyvetyper. Ved ikrafttredelse av forskriften den 1. januar 2019 ble det stilt krav om at alle minibusser og busser som benyttes til persontransport mot vederlag og som førstegang registreres fra og med 1. januar 2018, skal ha alkolås montert. For kjøretøy som allerede var registrert ved forskriftens ikrafttredelse, er det gitt en overgangsperiode på 5 år. Disse kjøretøyene må få montert alkolås innen 1. januar 2024. Ettersom overgangsfristen nærmer seg, anser vi det som naturlig at høringen også kan tjene som en påminnelse om påbudet til virksomheter omfattet av overgangsordningen.

Ikke hvem som helst kan montere alkolås eller utføre annet arbeid på alkolås i kjøretøy. Alkolåsforskriften stiller krav om at kun virksomheter godkjent som alkolåsverksted kan utføre arbeid med og på alkolås i kjøretøy underlagt påbudet i forskriften. Vi har i dag 233 godkjente alkolåsverksteder, og Statens vegvesen fører tilsyn med disse alkolåsverkstedene.

Noen av de foreslåtte endringene i denne høringen er språklige endringer uten noen endringer i det materielle innholdet. Vi foreslår også endringer som en ren «opprydding» for å fjerne utdatert innhold, dvs. overgangsbestemmelsene som går ut 1. januar 2024.

Andre endringer er materielle endringer som følge av behov for harmonisering med de andre verkstedforskriftene (forskrift om arbeid på kjøretøy og forskrift om fartsskriververksteder). Dette gjelder særlig forslag til omarbeidede krav til innholdet i kvalitetsstyringssystemet for alkolåsverksteder.

Statens vegvesen har hatt dialog med alkolåsbransjen, og spesielt gjelder dette alkolåsleverandørene og større bransje- og interesseorganisasjoner. Det har vært gjennomført flere møter der interessentene har meldt inn endringsforslag til forskriften. En stor del av denne høringen vil derfor naturlig nok omhandle innspill vi har mottatt fra bransjen.

3 Høringsfrist mv.

Høringsfristen settes til 15. februar 2024.

De foreslåtte regelverksendringene vil tre i kraft den 1. mars 2024.

4 Ny rettsutvikling siden 2019

Siden forskrift om alkolås, alkolåsverksteder mv. trådte i kraft 1. januar 2019, har det skjedd noen relevante endringer som berører alkolås både nasjonalt og internasjonalt.

Det nasjonale påbudet om alkolås i busser og minibusser som blir benyttet til persontransport mot vederlag, gjaldt som nevnt over fra og med 1. januar 2019. I begynnelsen av 2020 opplevde verden begynnelsen på en global pandemi, etterfulgt av flere nedstenginger og restriksjoner på ulike samfunnsområder. Statens vegvesen – blant mange andre regulatoriske myndigheter – måtte av risikoreduserende hensyn gi ulike tilpasninger og unntak fra gjennomføring av krav. Det ble med virkning fra 13. mars 2020 gitt et nasjonalt og midlertidig unntak fra kravet om bruken av alkolås i busser og minibusser i Norge. Dette unntaket ble opphevet den 10. mars 2022. Man gikk fra dette tidspunktet over til «normalsituasjonen» igjen slik at alle busser og minibusser som benyttes til persontransport mot vederlag skal ha alkolås montert.

Situasjonen beskrevet over viser at selv om kravet om alkolås i Norge ble innført med virkning fra 1. januar 2019, har kravet delvis vært satt til side i perioden frem til nå. Vi har derfor ikke fått utnyttet virketiden for forskriften til det fulle for å danne oss erfaringer med påbudet knyttet til minibusser og busser.

Påbudet om alkolås er likevel utvilsomt å regne som et trafikk sikkerhetstiltak som hindrer en sjåfør i å kunne kjøre en buss eller minibuss med passasjerer, dersom vedkommende har overtrådt promillegrensen. Etersom det er forbundet stor risiko- og skadepotensiale med kjøretøy som frakter personer, er det derfor i dag fremdeles forsvarlig å ha påbud om alkolås i disse kjøretøyene.

På den internasjonale fronten, har det også skjedd endringer som gjelder alkolås spesifikt. Den nye sikkerhetsforordningen (EU) 2019/2144 av 27. november 2019 gir rammer for flere nye sikkerhetstiltak som vil bli krav i årene 2022–2026. Ett av kravene omhandler konkret muligheten til å kunne installere alkolås. I artikkel 6 nr. 1(b) heter det at kjøretøy (M og N) skal være utstyrt med tilrettelegging for ettermontering av alkolås (dansk oversettelse):

b) mulighed for eftermontering af alkolås

Forordning (EU) 2021/1243 gir detaljerte bestemmelser om ettermontering av alkolås i bil, nærmere bestemt regler om grensesnitt for ettermontering av alkolås i kjøretøy. Disse

kravene gjelder for nye typegodkjenninger fra 6. juli 2022 og for alle nyregistrerte kjøretøy fra 7. juli 2024.

De harmoniserte EU/EØS-kravene pålegger altså kjøretøyfabrikant å sørge for at kjøretøyet er tilrettelagt for å kunne ettermontere en alkolås. Forordningen stiller også krav til at det skal finnes et installasjonsdokument som inneholder en detaljert beskrivelse, diagrammer og bilder som forklarer installasjonen av en alkolås. Krav til installasjonsdokument jf. standard EN 50436-7:2016 tilsvarer vårt nasjonale krav til monteringsanvisning, men innskrenkes i forordningen ved at bare kjøretøyprodusent kan lage dokumentet (til forskjell fra det nasjonale kravet i alkolåsforskriften § 11 andre ledd som åpner for at også alkolåsprodusenten kan utarbeide en monteringsinstruksjon).

Når det gjennom EU-rettsakter blir krav om at kjøretøy i gruppen M og N skal være tilrettelagt for å kunne ettermontere alkolås, melder det seg naturligvis spørsmål om tiden er moden for å utvide det nasjonale kravet om alkolås til andre kjøretøygruppen enn M2 og M3. Det vil i denne sammenheng være naturlig særlig å vurdere om man gjennom innføringen av de europeiske harmoniserte kravene, også bør vurdere om kravet om ettermontering av alkolås også bør gjøres gjeldende for kjøretøy i gruppe M1 som benyttes til persontransport mot vederlag (drosjer).

5 Kapittel 1 Innledende bestemmelser

5.1 § 2 Virkeområde

I forbindelse med regelverksarbeidet til evalueringen av alkolåsforskriften har Norges Alkolåskomite NEK/NK-BTTF 116-2 (heretter NEK) gitt konkrete innspill om forskriftens virkeområde.

5.1.1 Forslag om å utvide virkeområde til kjøretøy i gruppe M1

NEK mener at forskriften bør endres slik at også kjøretøy i gruppe M1 (i praksis drosjer) omfattes av alkolåskravet. Som begrunnelse har NEK vist til at Stortinget (Innst. 282 (2014–2015)) opprinnelig bad regjeringen om å innføre krav om alkolås for alle kjøretøy som benyttes til persontransport mot betaling, det vil si busser, minibusser og taxi. De viser videre til fullmaktshjemmelen i vegtrafikkloven § 18, som gir hjemmel til å kunne gi bestemmelser om virkeområde og hvilke grupper kjøretøy som skal omfattes av kravet. NEK mener derfor at man i denne forskriftsendringen bør utvide kravet om alkolås til å omfatte alle kjøretøy som benyttes til persontransport, og at dette vil være et viktig steg for oppfyllelse av vegtrafikkloven § 18.

Statens vegvesen støtter NEK på at når forskriften nå har fått virke i 5 år, er det naturlig å utrede nødvendigheten og hensiktsmessigheten av å utvide kravet også til å gjelde for kjøretøy i gruppe M1 (drosjer). Dette må særlig sees i sammenheng med at det gjennom harmoniserte EU-krav som nevnt i punkt 4, fra sommeren 2024 vil bli krav om at nye kjøretøy er tilrettelagt for ettermontering av alkolås. Det er imidlertid en kjensgjerning at

dersom kravet om alkolås skal utvides til å gjelde M1 som utfører persontransport mot vederlag, utgjør dette en stor gruppe kjøretøy i Norge. Spørsmålet om utvidelse av påbudet til drosjer vil derfor kreve en grundigere og separat utredning utenom denne høringen. Det må avklares med Samferdselsdepartementet og politisk miljø om det er tilslutning til å fase inn kravet også for kjøretøy i gruppe M1. Vi ønsker å utrede nærmere erfaringer med bruken av alkolås i busser og minibusser og vil muligens ha behov for en ny samfunnsøkonomisk analyse som skal vurdere alle aspektene av å innføre alkolås i kjøretøy i gruppe M1 (drosjer).

Endelig har Statens vegvesen i tillegg behov for å gjøre vurderinger av de tekniske aspektene ved å kreve montering av alkolås i nyere drosjer. Selv om det blir krav om tilrettelegging av kjøretøy til å kunne ettermontere alkolås i 2024, vil ettermontering av alkolås på nyere personbiler, likevel kunne by på enkelte utfordringer. Dette fordi det ikke er krav om å ha noe standard tilkoblingspunkt på kjøretøy. Statens vegvesen må derfor ut fra et kjøretøyteknisk perspektiv, ha sikkerhet for at kjøretøy kan pålegges å ettermontere alkolås på en sikker og forsvarlig måte.

Statens vegvesen har på bakgrunn av dette utelatt spørsmålet om utvidelse av kravet om alkolås til å gjelde kjøretøy i gruppe M1 (drosje) fra denne høringen. Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill til innføring av alkolås for M1 –kjøretøy, slik at vi kan ta med innspillene i neste utredningsarbeid.

5.1.2 Forslag om at krav om alkolås også skal gjelde for utenlandskregistrerte kjøretøy

NEK har ved flere anledninger gitt innspill om at man ved revisjon av forskriften bør fjerne unntak om alkolås på utenlandskregistrerte kjøretøy. De peker på at så lenge man skal frakte passasjerer mot vederlag i Norge, bør de aktuelle kjøretøyene ha krav om alkolås. NEK mener dagens situasjon gir utenlandske aktører en liten fordel ved transport av passasjerer i Norge, og at man bør fjerne denne ulikheten.

I likhet med NEK ser Statens vegvesen gode grunner til at kravet om alkolås også bør gjøres gjeldende for utenlandskregistrerte kjøretøy som benyttes til persontransport. Dette fordi hensikten med kravet som et trafikkisikkerhetstiltak gjør seg like fullt gjeldende for disse kjøretøyene som benyttes til persontransport på norske veger. Det er imidlertid ikke mulig å gjøre kravet gjeldende for utenlandskregistrerte kjøretøy uten videre eller ved en endring i vår nasjonale forskrift. Dersom kravet skal gjelde for utenlandskregistrerte kjøretøy, må det gjennomføres en egen EØS-høring om dette.

Statens vegvesen ber særskilt om høringsinstansenes syn på om kravet om alkolås også bør utvides til å gjelde utenlandskregistrerte kjøretøy. Dersom det på bakgrunn av høringsinstansens innspill og Statens vegvesen egne vurderinger blir besluttet at kravet bør utvides til å gjelde for utenlandskregistrerte kjøretøy, vil Statens vegvesen innta dette temaet i neste høring sammen med spørsmålet om utvidelse av kjøretøy i gruppe M1.

5.1.3 Forslag om at krav om alkolås også skal gjelde for kjøretøy som frakter farlig gods

NEK mener at ADR-kjøretøy (kjøretøy som transporterer farlig gods) også bør ha krav om alkolås. Det er vist til at mange av disse kjøretøyene allerede i dag på frivillig basis har montert alkolås.

Statens vegvesen ser at kjøring med farlig transport er forbundet med en særlig risiko for skadepotensiale, og promillekjøring øker risikoen betraktelig. Vi har imidlertid per i dag ikke sterke holdepunkter for at promillekjøring blant førere av disse kjøretøyene utgjør et trafiksikkerhetsproblem som forsvarer at de pålegges krav om alkolås. Vi ser det også som utfordrende at dersom det hadde vært innført krav om alkolås for ADR-kjøretøy, så ville likevel noen kjøretøy som transporterer farlig gods falt utenfor påbudet. Eksempelvis finnes det kjøretøy som transporterer farlig gods, men der lasten er emballert på en slik måte at kjøretøyet faller utenfor kravet om ADR-godkjenning. Et eksempel på dette er stykkgoods av små lightere pakket i mindre beholdere, som bare vil ha krav om oransje merking, men ikke ADR-godkjenning. Et krav om alkolås som gjelder for ADR-kjøretøy ville medført at disse kjøretøyene ikke ville vært omfattet av kravet om alkolås, til tross for at de transporterer farlig gods. Et krav om alkolås knyttet til ADR-kjøretøy ville derfor uansett ikke klart å fange opp alle kjøretøy som transporterer farlig gods.

Statens vegvesen presiserer i denne sammenhengen at selv om det ikke er krav om alkolås for ADR-kjøretøy, er vi kjent med at flere større transportselskap som et kvalitetssikringsverktøy, frivillig har innført krav om alkolås på sine kjøretøy (eksempelvis lastebiler). Arbeidet med å styrke trafiksikkerheten er ikke bare en myndighetsoppgave, men et ansvar som tilligger flere samfunnsaktører. Det er derfor ingenting i veien for at transportvirksomheter selv på frivillig basis innfører krav om alkolås på sine kjøretøy.

Statens vegvesen ser på bakgrunn av dette ikke hensiktsmessigheten av å innføre et nasjonalt påbud om alkolås for kjøretøy omfattet av ADR-regelverket.

5.2 § 3 Definisjoner

5.2.1 Forslag til endringer i § 3

Det fremgår av § 9 at transportvirksomheten skal følge anvisningene til alkolåsprodusenten for service og vedlikehold. Etter § 3 bokstav e defineres service av alkolåsen som både kalibrering og vedlikehold av alkolåsen i henhold til produsentens anvisning, men også kontroll av dennes installasjon i kjøretøyet og av funksjoner som skal sikre at alkolåsen fungerer korrekt.

NEK har gitt innspill om at det er behov for at Statens vegvesen avklarer rekkevidden av § 9 for å sikre at innholdet ikke kommer i konflikt med § 3 bokstav e. Slik vi oppfatter innspillet mener bransjen det er behov for å klargjøre om alkolåsverkstedet i forbindelse med service på alkolåsen også kan kontrollere alkolåsen og funksjonsteste den.

Statens vegvesen har vurdert innspillet til NEK, og vil presisere at § 3 bokstav e må leses i sammenheng med § 9. Det betyr at det er alkolåsprodusentens anvisninger som skal legges til grunn når alkolåsverkstedet skal utføre kalibrering og vedlikehold av alkolåsen. Dersom produsenten som en del av anvisningen sin har forutsatt at det skal utføres en kontroll eller funksjonstest av alkolåsen før, under eller etter arbeid på alkolåsen, er det dette som vil gjelde. Dersom produsenten har satt krav om å kontrollere eller teste funksjonen i alkolåsen etter kalibrering eller vedlikehold, vil dette være ivaretatt gjennom utstyrprodusentens krav, og ikke nødvendig å regulere i § 3 bokstav e.

5.2.2 Forslag til ny ordlyd

Vi foreslår følgende endringer i § 3 bokstav e:

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.~~

6 Kapittel 2 Krav til alkolås

6.1 § 5 Alkoholkonsentrasjon i pustepøven

6.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 5

Det fremgår av gjeldende § 5 at alkolåsen skal være innstilt slik at kjøretøyet bare kan startes hvis den som blåser har en alkoholkonsentrasjon mindre enn 0,10 milligram per liter luft.

NEK har gitt Statens vegvesen innspill om at det i tillegg til angivelsen av grensen på 0,10 milligram per liter, også bør vises til 0,2 i promillegrense ettersom det er et mer kjent begrep.

Statens vegvesen støtter NEK sitt forslag om at det i § 5 også bør vises til den norske promillegrensen. Promillegrensen på 0,2 angir alkoholkonsentrasjonen i blodet og er regulert i vegtrafikkloven § 22. Vi anser i likhet med NEK det som hensiktsmessig at det i alkolåsforskriften § 5 vises til den promillegrensen som man i dagligtalen kjenner igjen.

6.1.2 Forslag til ny ordlyd

Statens vegvesen foreslår følgende endringer i § 5:

§ 5. Alkoholkonsentrasjon i pustepøven

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 (tilsvarende 0,2 i promille).

6.2 § 6 Godkjent pusteprøve

Denne bestemmelsen krever at føreren må avgi en godkjent pusteprøve for å kunne starte eller sette kjøretøyet i bevegelse. NEK har gitt innspill om at det bør tydeliggjøres i forskriften at også transportvirksomheten har krav om å sikre rutiner og opplæring til sine sjåførere for å sikre at bruken av alkolås, herunder avlegging av godkjent pusteprøve, gjøres på korrekt måte.

Statens vegvesen presiserer at transportvirksomheten har det hovedsakelige ansvaret med å påse at førere av deres kjøretøy får nødvendig og tilstrekkelig opplæring i bruk av alkolåsen. Gjeldende § 19 inneholder regler om ansvarsforholdet for informasjon om bruk av alkolås. Etter vår oppfatning er det hensiktsmessig at dette innspillet fra NEK vurderes under omtalen av § 19, se punkt 7.5.

6.3 § 11 Monteringsinstruksjon

6.3.1 Forslag til endringer i § 11

NEK har pekt på at man i § 11 kan vise til de nye typegodkjenningsforordningene 2018/858 og 2019/2144 som etter deres oppfatning gir utfyllende og forsterkede krav til alkolåsprodusenter og kjøretøyprodusenter for montering av alkolås. De mener reguleringen for eksempel kan ha krav om at kjøretøy registrert etter en gitt dato skal følge kjøretøy- og alkolåsprodusentens anvisning.

Statens vegvesen viser i denne sammenheng til kapittel 5 i høringen, og anser det som hensiktsmessig at dette temaet blir vurdert i forbindelse med utredning om utvidelse av kravet om alkolås til andre kjøretøygrupper.

6.4 § 12 Installasjonsbekreftelse ved ettermontering

6.4.1 Forslag til endringer i § 12

NEK har gitt Statens vegvesen innspill om at alkolås som monteres i utlandet hos påbygger eller på fabrikk, ofte ikke vil tilfredsstille dagens forskrift. De ønsker at det stilles som krav at kjøretøy som har fått montert alkolås i utlandet, bør kontrolleres av et godkjent alkolåsverksted i Norge før kjøretøyet tas i bruk, og at man da usteder en tilpasset installasjonsbekreftelse.

Til dette vil Statens vegvesen bemerke at kravene til montering av alkolås gjelder for godkjente norske alkolåsverksteder, og ikke for montering av alkolås gjort av fabrikant eller påbygger i utlandet. Det kan derfor ikke stilles krav om en ny kontroll av installasjoner gjort i utlandet av et norsk alkolåsverksted.

Statens vegvesen ser på bakgrunn av dette ikke noe endringsbehov i gjeldende § 12, og foreslår at den videreføres uendret.

7 Vilkår og plikter for alkolåsverksteder

Kapittel 3 i forskriften dekker godkjennings- og driftskravene til virksomheter som skal utføre arbeid på alkolås i kjøretøy (godkjente alkolåsverksteder). Paragraf 13 stadfester godkjenningsplikten ved at virksomheter som skal tilby arbeid på alkolås i kjøretøy, må søke om godkjenning som alkolåsverksted fra Statens vegvesen.

7.1 § 13 Godkjenning av alkolåsverksted

7.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 13

Et av de sentrale driftskravene for verksteder er at de har en administrativ plikt til å melde fra om endringer som kan ha betydning for godkjenningen til Statens vegvesen. Dette kan eksempelvis være endringer av ansvarlig leder, stedfortreder, flytting til annet verkstedlokale, selskapsendringer (eksempelvis bytte av organisasjonsnummer) eller andre endringer som kan få betydning for godkjenningen. Denne administrative plikten for verksteder til å melde Statens vegvesen om endringer som kan ha betydning for godkjenningen de har fått, er regulert uttrykkelig i de øvrige verkstedforskriftene gjennom verkstedforskriften § 14 første ledd for kjøretøyverksteder og i forskrift om fartsskriververksteder § 21 første ledd for fartsskriververksteder. Vi mangler imidlertid denne reguleringen for alkolåsverksteder i alkolåsforskriften. At denne plikten på tilsvarende vis ikke er tatt inn i alkolåsforskriften for godkjente alkolåsverksteder, skyldes en åpenbar inkurie. Vi foreslår derfor at tilsvarende plikt blir tatt inn i alkolåsforskriften i gjeldende § 13.

I forbindelse med regelverksarbeidet har KGK som har både rollen som alkolåsleverandør og alkolåsverksted, stilt spørsmål om et godkjent alkolåsverksted i regi av sin godkjenning kan gi pålegg til transportvirksomhet om reparasjon eller ombygging av en alkolåsinstallasjon dersom de oppdager at installasjon eller alkolåsens funksjon ikke er i tråd med forskriftens krav, og om dette eventuelt skal rapporteres til myndighetene.

Dette innspillet er i utgangspunktet ikke et regelverksinnspill med forslag om endring av forskriften, men Statens vegvesen omtaler det likevel i høringen som en presisering av gjeldende regulering av alkolåsverksteder og deres myndighet og kompetanse.

Hvis et alkolåsverksted oppdager feil med montering eller funksjonen av alkolås, har alkolåsverkstedet verken hjemmel eller myndighet til å kunne gi pålegg til kjøretøyeier om feilen. Dersom et alkolåsverksted oppdager slike tilfeller, skal dette meldes til Statens vegvesen som rette myndighet. Statens vegvesen vil på bakgrunn av alkolåsverkstedets tips kunne innkalle kjøretøyet til en plasskontroll etter vegtrafikkloven § 19, og om nødvendig gi nødvendig pålegg om utbedring og i verste fall bruksforbud inntil avvikene er rettet. Statens vegvesen foreslår at alkolåsverkstedene i slike tilfeller enten benytter tipskanalen på www.vegvesen.no, alternativt sender relevant informasjon til firmapost@vegvesen.no. Denne informasjonen vil også bli innarbeidet i retningslinjer til alkolåsforskriften, som vil være tilgjengelige for bransjen på våre nettsider for verkstedbransjen.

7.1.2 Forslag til ny ordlyd

§ 13. Godkjenning av alkolåsverksted

Virksomheter som oppfyller vilkårene i denne forskriften, kan søke Statens vegvesen 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.

Statens vegvesen registrerer virksomheten 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 ansvarlig leder. Registeret skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.

Ved endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen, herunder opphør av virksomheten, flytting, endring av organisasjonsnummer, bytte av ansvarlig leder eller stedfortreder, skal det straks gis skriftlig melding til Statens vegvesen.

7.2 § 15 Krav til lokaler og utstyr

7.2.1 Forslag til endringer i gjeldende § 15

Paragraf 15 tredje ledd regulerer anledningen til å tilby mobil verksteddrift (utføre arbeid andre steder enn verkstedets fysiske lokaler). Det presiseres at alkolåsverkstedet i regi av å ha fått godkjenning som alkolåsverksted, har lov til å tilby arbeid på alkolås andre steder enn i verkstedets faste fysiske lokaler. Ambulerende verksteddrift krever derfor ingen egen godkjenning eller tilleggstillatelse.

Det fremgår av gjeldende § 15 tredje ledd at alkolåsverkstedet kan utføre arbeid på alkolås utenfor verkstedets faste lokaler (mobile verkstedtjenester), forutsatt at dette gjøres på forsvarlig måte med riktig utstyr. Statens vegvesen har i retningslinjer til forskriften satt noen vilkår som må være oppfylt for at alkolåsverkstedet skal kunne tilby ambulerende verkstedvirksomhet.

Ettersom de detaljerte vilkårene for å kunne lovlig utføre ambulerende verksteddrift er fastsatt i retningslinjer til forskriften, foreslår Statens vegvesen at det fremgår i denne bestemmelsen av nytt fjerde ledd at Statens vegvesen kan fastsette de nærmere kravene for å kunne utføre ambulerende verkstedvirksomhet i retningslinjer til forskriften.

7.2.2 Forslag til ny 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 andre steder enn i verkstedets lokaler forutsatt at dette gjøres på forsvarlig måte med pliktig utstyr.

Statens vegvesen fastsetter nærmere vilkår for adgangen til å utføre ambulerende verkstedvirksomhet, herunder til omfang, kompetanse, lokasjon, verktøy og utstyr.

7.3 § 16 Krav til ansvarlig leder og stedfortreder

Statens vegvesen har vurdert om det skal innføres krav om personlig godkjenning av rollene som ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverksteder.

Det er i Prop. 8 LS (2017–2018) og gjennom vegtrafikkloven § 19 b tredje ledd gitt lovhjemmel til å kunne gi regler i forskrift om personlig godkjenning av personer på alkolåsverkstedene (ansvarlig leder og stedfortreder):

Departementet kan i forskrift gi regler om vilkårene og overgangsordninger for godkjenning av virksomheter som nevnt i første og andre ledd, godkjenning av virksomhetens leder, og om tilsyn med slik virksomhet. Departementet kan også gi regler om godkjennings- og tilsynsmyndighet, om plikt til å bistå tilsynsmyndigheten og om gebyrer for godkjenning og tilsyn. Departementet kan i forskriften gi regler om pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, om stansing av virksomheten og om tvangsmulkt.

Med virkning fra 1. november 2020 er det i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) innført krav om personlig godkjenning av ansvarspersoner (teknisk leder og stedfortreder) på de ordinære kjøretøyverkstedene. Spørsmålet er derfor om det er behov for å innføre tilsvarende ordning for ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverksteder. Godkjenning av alkolåsverksteder er regulert gjennom en spesialtillatelse særregulert i egen forskrift. Det samme gjelder for godkjenning av fartsskriververksteder regulert av forskrift om fartsskriververksteder.

Til sammenligning er forskrift om fartsskriververksteder i skrivende stund på offentlig høring¹. Statens vegvesen har i denne høringen vurdert behovet for en ordning med

¹ [Forslag til endringer i forskrift om fartsskriververksteder | Statens vegvesen](#)

personlig godkjenning for ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksteder. Vurderingene fra denne høringen er spesielt relevante for alkolåsverksteder.

Dersom Statens vegvesen i dag etter tilsyn avdekker avvik og mangler på alkolåsverkstedet eller at verkstedets drift er i strid med kravene i alkolåsforskriften, vil det måtte vurderes om verkstedet skal følges opp med nødvendige reaksjoner for å sikre etterlevelse av regelverket. I dag gir regelverket kun anledning til å reagere mot virksomheten som sådan.

Det kan imidlertid oppstå situasjoner der våre tilsyn avdekker avvik, men der det fremstår åpenbart at det er enkeltpersoner, for eksempel ansvarlig leder eller stedfortreder som er å bebreide for avvikene, men der vi – i mangel av andre tilsynssubjekter – er nødt til å ilegge reaksjoner mot virksomheten som sådan. I ytterste konsekvens vil det kunne medføre at verkstedet må stanse driften sin, eller kan miste sin godkjenning, på grunn av feil og forsømmelser som direkte kan knyttes til enkeltpersoner. Dette vil i mange tilfeller kunne fremstå som urimelig. Innføring av personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på alkolås, vil gi Statens vegvesen flere mulig rettssubjekter å knytte skyldvurderingen til, og i større grad kunne reagere mot den som er å bebreide for de avdekkede avvikene. Dette er også begrunnet i at ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverksted har egne definerte plikter etter § 16, og feil som direkte kan knyttes til forsømmelse av disse pliktene bør rettes mot ansvarspersonene, og ikke hele virksomheten som sådan.

På den annen side er våre erfaringer etter tilsyn med alkolåsverksteder, at det generelt er få saker der vi avdekker avvik av en alvorlighetsgrad som tilsier at det må ilegges en reaksjon. I de tilfellene det ilegges en reaksjon, er det gjerne pålegg om retting og som med rette gis til virksomheten på grunnlag av forhold som verkstedet er ansvarlig for. Det oppstår med andre ord ikke samme behovet for å ha flere pliktsubjekter å fordele skyld på. Statens vegvesen som tilsynsmyndighet ser derfor ikke i dag et tvingende behov for å innføre personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverkstedene.

Vi nevner også i denne sammenhengen særskilt at dersom det innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverksteder, vil det innebære at alle som skal få disse rollene først vil måtte søke om personlig godkjenning fra Statens vegvesen. Først etter å ha fått personlig godkjenning fra Statens vegvesen vil de kunne bli registrert som ansvarlig leder eller stedfortreder på et godkjent alkolåsverksted. En slik ordning vil derfor innebære økt administrativt merarbeid og belastning for både alkolåsverkstedene søkere og for Statens vegvesen og godkjenning- og tilsynsmyndighet.

I tillegg vil innføringen av en ordning med personlig godkjenning medføre at det må innføres et eget gebyr for personlig godkjenning av ansvarspersoner på alkolåsverkstedene, noe som igjen vil føre til økte kostnader for verkstedene.

Vi gjør oppmerksom på at dersom det på bakgrunn av høringsinnspillene besluttes at det likevel skal innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og

stedfortreder, må dette vedtas gjennom en ny egen høring. Dette har blant annet sammenheng med at det – som nevnt over – i så fall må innføres gebyr for denne godkjenningsordningen, og at det tar noe tid å få på plass nytt godkjenningsgebyr.

I denne høringen ønsker Statens vegvesen høringsinstansenes prinsipielle synspunkter på om det i det hele tatt bør innføres krav om personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på alkolåsverkstedene.

7.4 § 18 Krav til kvalitetssystem

Godkjente alkolåsverksteder har gjennom gjeldende § 18 krav til å utarbeide, ajourholde og bruke et virksomt kvalitetsstyringssystem for arbeid på alkolås.

Kravene til kvalitetsstyringssystem for kjøretøyverksteder ble vesentlig omarbeidet og «modernisert» i 2020 i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften §§ 15–17). Samme omarbeiding av kravene til kvalitetsstyringssystemet er foreslått for fartsskriververksteder i høring om forslag til endringer i forskrift om fartsskriververksteder. Statens vegvesen ser et tilsvarende behov for å harmonisere forskrift om alkolåsverksteder, da begrunnelsen for endringene er de samme.

Statens vegvesen foreslår en omarbeiding av kravene til innholdet i alkolåsverkstedets kvalitetsstyringssystem. Hensikten med omarbeidingen er at kvalitetsstyringssystemet i større grad enn dagens regulering, skal sikre at kvalitetspraksis registreres (dokumenteres) og evalueres for på denne måten å bidra til kontinuerlig forbedring.

For disse endringene anser vi det som hensiktsmessig først å presentere forslaget til nytt innhold til bestemmelsen, og dernest kommentere bestemmelsens innhold.

7.4.1 Forslag til ny § 18

§ 18. *Krav til kvalitetsstyringssystem*

Den som er gitt godkjenning som alkolåsverksted skal etablere og ajourholde et kvalitetsstyringssystem for alkolåsverkstedets aktiviteter knyttet til arbeid med alkolås slik dette er definert i denne forskrift og nærmere avgrenses i Statens vegvesens vedtak om godkjenning. Systemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med ansvarlig leder og personalet.

Formålet med kvalitetsstyringssystemet er å sikre riktig kvalitet på arbeidet, at arbeid med alkolås oppfyller kravene i denne forskrift og gjennom kontinuerlig forbedring bidrar til økt kundetilfredshet.

Kvalitetsstyringssystemet skal inneholde nødvendige beskrivelser, prosedyrebeskrivelser og krav til registreringer for å sikre formålet. Med prosedyrebeskrivelse menes et dokument som angir fremgangsmåten for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess. Med registreringer menes et dokument som beviser oppnådd resultat eller gjennomførte aktiviteter.

Kvalitetsstyringssystemet skal som minimum inneholde følgende:

- a. Beskrivelse av hvordan arbeidet på alkolås er organisert; hvilke roller som inngår, hvilke oppgaver (arbeidsinstruks) som er knyttet til de ulike rollene og hvem som til enhver tid innehar de ulike rollene.*
- b. Beskrivelse av hvilke krav til kompetanse som gjelder ved tilsetning i de ulike rollene, virksomhetens plan for vedlikehold av kompetanse samt registreringer av de ansattes faktiske kompetanse.*
- c. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kalibrering og periodisk vedlikehold av utstyr, herunder registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningssattester for teknisk utstyr.*
- d. Beskrivelse av hvilke tjenester virksomheten tilbyr, registreringer av eventuelle samarbeidsavtaler (utstyr og kjøp av tjenester).*
- e. Prosedyrebeskrivelse for gjennomføring av arbeid, herunder dokumentasjon på monteringsinstruksjon, installasjonsbekreftelse, navn på installatøren som utfører arbeid med alkolåsen og hvilket kjøretøy arbeidet ble utført på.*
- f. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kontroll med kvaliteten på utført arbeid.*
- g. Prosedyrebeskrivelse for behandling av elektroniske data tilknyttet alkolåsen.*
- h. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering.*

Ansvarlig leder plikter å føre tilsyn med at arbeidet organiseres og gjennomføres slik dette er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet.

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

7.4.2 Nærmere om forslaget til § 18

Vår dialog med alkolåsverkstedene og tilsyn av disse, viser at måten kravene til kvalitetsstyringssystemet er utformet i dag først og fremst blir oppfattet som et myndighetskrav og ikke som et kvalitetsverktøy for å forbedre egne leveranser og tjenester. Vi ser derfor at det er et behov for å klargjøre hva som er formålet med etablering og ajourhold av et kvalitetsstyringssystem og hvem som er ansvarlig for at man til enhver tid har et virksomt kvalitetsstyringssystem. Det er også behov for klargjøring av kravene til innholdet i kvalitetsstyringssystemet.

Forslaget til første ledd presiserer at det er alkolåsverkstedet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som alkolåsverksted), i praksis verkstedets administrative ledelse, som har ansvaret for at kvalitetsstyringssystemet blir etablert og ajourholdt. Dette i tråd med moderne kvalitetstenking der det forutsettes at øverste ledelse har en aktiv rolle i å etablere, vedlikeholde og fremme virksomhetens kvalitetspolitikk og kvalitetsmål. Kravet om at kvalitetsstyringssystemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med ansvarlig leder og personale er bl.a. begrunnet med at det er disse – også det i tråd med moderne kvalitetstenking – som anvender kravene i kvalitetsstyringssystemet

i praksis og som gjennom sin praksis og erfaring kan bidra til kontinuerlig forbedring av virksomhetens tjenesteleveranser.

Forslaget til andre ledd definerer hva som er selve *formålet* med å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem. Viktig i denne sammenheng er at det å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem ikke er et mål i seg selv, men at det er et hjelpemiddel for å sikre riktig kvalitet på arbeidet. Riktig kvalitet på arbeidet sikres igjen gjennom at kvalitetsstyringssystemet underbygger en praksis som sikrer at myndighetskrav og kundenes forventinger til tjenesteleveransene blir oppfylt.

Statens vegvesen mener kvalitetsstyringssystemet i større grad må beskrive at det må finnes en prosedyrebeskrivelse og registreringer for aktivitetene til verkstedet. Vi mener det er et behov i forskriften for å definere at verkstedet skal ha en *prosedyrebeskrivelse*, dvs. et dokument som viser en bestemt fremgangsmåte for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess, for eksempel en monteringsinstruksjon.

Prosedyrebeskrivelsen skal angi hva som er *formålet* med prosedyren, *hva prosedyren beskriver* (omfang), *hvilke roller som inngår i prosedyren*, hvem som har ansvar for utarbeiding og ajourhold av prosedyren, *hvilke aktiviteter (steg for steg) som inngår og hvem som gjør hva*. Det skal fremgå av prosedyren *når den ble etablert og når den sist ble revidert*. Referanser til forskriftsbestemmelser, monteringsinstruksjoner, rutiner, instruksjoner mv. som har betydning for utføringen av oppgaven bør fremkomme.

Hensikten med å ha en beskrivelse etter forslaget til bokstav a er å synliggjøre hvilke personer som har oppgaver knyttet til arbeid med og på alkolåser, hvilket ansvar (roller) de har og hvilke spesifikke arbeidsoppgaver de skal ivareta. Det siste kan gjerne dokumenteres med arbeidsinstruks dersom dette finnes.

Forslaget til bokstav b er formulert slik at det – i tillegg til at det skal finnes en kompetanseplan – for de som har oppgaver i tilknytning til arbeid på alkolås i kjøretøy – også skal dokumenteres hvordan denne følges opp. Deltakelse på kurs mv. skal med andre ord registreres.

Etter bokstav e må verkstedet ha prosedyrebeskrivelse på hvordan arbeid på alkolås i kjøretøy gjennomføres. Prosedyrebeskrivelsen må vise til monteringsinstruksjon for de kjøretøyene alkolåsverkstedet tilbyr arbeid på og ha registreringer av utført arbeid i form av installasjonsbekreftelse.

Tanken om at kvalitetsstyringssystemet skal bidra til bedre systematikk av arbeidsprosesser, bygger i stor grad på metodikken om «planlegge–utføre–sjekke ut–justere» (kvalitetssirkelen PDCA). Vi ser imidlertid at den delen av dagens bestemmelse som gjelder avvikshåndtering i kvalitetsstyringssystem, ikke kan gjenfinnes i dagens bestemmelse, og foreslår at dette tas inn som ny bokstav h. Det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik knyttet til arbeid på og med alkolås i kjøretøy. I praksis gjelder dette avvik avdekket gjennom tilsyn fra Statens vegvesen, avvik avdekket i internkontroller og avvik fremkommet gjennom

kundeklager. Avvikene skal følges opp slik at arbeidspraksisen forbedres, og oppfølgingstiltakene skal registreres.

Vi foreslår videre at det av nytt femte ledd fremgår at ansvarlig leder – i egenskap av å være alkolåsverkstedets faglige overordnede leder – har et selvstendig ansvar for å føre tilsyn med at arbeidet er organisert og praksisen er i samsvar med det som er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet.

Endringene som er foreslått vil ikke medføre at alkolåsverkstedene må anskaffe nytt kvalitetsstyringssystem, det vil være tilstrekkelig å innarbeide endringene i deres eksisterende løsning. Selv om de foreslåtte endringene utgjør mindre endringer som får lite administrative konsekvenser for alkolåsverkstedene, foreslår Statens vegvesen likevel – av hensyn til bransjen – en romslig overgangsperiode til å tilpasse kvalitetsstyringssystemet til de nye kravene. Se mer om dette i punkt 9.2.

Statens vegvesen vil parallelt med høringen utarbeide en egen veiledning om kvalitetsstyringssystemet som et hjelpemiddel som alkolåsverkstedene kan benytte ved gjennomgang og endring av kvalitetsstyringssystemet.

7.5 § 19 Ansvar for informasjon om bruk av alkolås

7.5.1 Forslag til endringer i § 19

§ 19 regulerer ansvar for informasjon om bruk av alkolåsen. Korrekt og tilstrekkelig informasjon om hvordan alkolåsen skal brukes, er svært viktig for å sikre at bruken skjer etter formålet og sikrer effektiv gjennomføring av påbudet. I gjeldende § 19 er ansvaret for å gi informasjon om bruken av alkolåsen i stor grad lagt til alkolåsverkstedet.

Bransjen har imidlertid pekt på at alkolåsverkstedet i de fleste tilfeller ikke har kontakt med transportvirksomheten som eier kjøretøyene. Det er opplyst at alkolåsverkstedet rent faktisk legger med en skriftlig brukerveiledning i kjøretøyet som angitt i § 19 første ledd første setning, men at det viktigste er at brukerne av kjøretøyet får nødvendig opplæring hos transportvirksomheten. Det er vist til at i alkolåsstandarden EN 50436-1 og -2 er ansvaret for å gi informasjon om bruken av alkolås delt mellom transportvirksomheten/eier av kjøretøyet og alkolåsprodusenten. Ifølge bransjeaktørene viser erfaring at brukerne sjelden får slik opplæring, og det vises på feil utførte blåseprøver og underkjente prøver og usikkerhet rundt bruken og vedlikehold av alkolåsen.

NEK har på bakgrunn av dette gitt innspill om at det bør tydeliggjøres i forskriften at også transportvirksomheten har krav om å sikre rutiner og opplæring til sine sjåførere for å sikre at bruken av alkolås, herunder avlegging av godkjent pusteprobe gjøres på korrekt måte.

Ved innføringen av påbudet om alkolås i bestemte kjøretøy i 2019 anså Statens vegvesen det som nødvendig å stille krav om at den som installerer alkolås i et kjøretøy må informere fører av kjøretøyet om bruken av alkolåsen. I likhet med bransjeaktørene ser vi at § 19 kan gi misvisende inntrykk av at ansvar for å gi informasjon om bruk av alkolåsen utelukkende

ligger til alkolåsverkstedene. Dette gir et skjevt bilde av ansvarsforholdet for å informere brukere/sjåførere av kjøretøy som har alkolås, og vi presiserer at ansvaret utvilsomt er delt mellom kjøretøyeier (transportvirksomheten), alkolåsprodusenter og alkolåsverkstedet. Vi er etter en ny gjennomgang kommet til at det ikke er behov for å regulere ansvarsforholdet knyttet til kun alkolåsverkstedet. Statens vegvesen har heller ingen spesielle hjemler for å kunne håndheve eller reagere overfor en aktør som har neglisjert sitt ansvar med å informere brukere i hvordan alkolåsen fungerer. Vi foreslår derfor å oppheve § 19.

Opphevingen innebærer at ansvarsforholdet i bedre grad gjenspeiler realiteten om at informasjon om alkolåsen er delt på flere subjekter. Det er først og fremst transportvirksomheten som eier av kjøretøyet og kjøper av produktet (alkolåsen) som må ha ansvar for at brukere av kjøretøyene får korrekt og nødvendig informasjon om bruken av alkolåsen. Dette på samme måte som transportvirksomheten står ansvarlig for bruk av andre funksjoner og deler på kjøretøyene. Transportvirksomhetene er imidlertid avhengige av at produsentene av alkolåsene, tilgjengeliggjør informasjon om produktet sitt og som transportvirksomhetene benytter i formidling av informasjon i bruk av alkolåsen. Det er også naturlig og nødvendig at alkolåsverkstedet som monterer alkolåsen, gir nødvendig brukerveiledning til den som skal hente kjøretøyet fra verkstedet. Dette for å sikre at kjøretøyet får oppstart og kan flyttes ut av alkolåsverkstedet. Ettersom vedlikehold og kalibrering i utgangspunktet er lagt til alkolåsverkstedene, er det naturlig at det er de godkjente alkolåsverkstedene som gir kjøretøyeier eller fører informasjon om bruken av alkolåsen.

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av det nevnte at § 19 oppheves.

7.6 § 20 Krav til utstyr for sikkerhet og datahåndtering

Alkolåsforskriften har i gjeldende § 20 regler om håndtering og behandling av data fra alkolåsen. I bestemmelsens andre ledd er det gjort en regulering som setter rettslige skranke for behandlingen av data fra alkolåsen for alkolåsverkstedene. For det første er det uttrykkelig regulert i tredje ledd at *tekniske data* kan lastes ned dersom det er nødvendig for å kunne utføre service (vedlikehold) av alkolåsen. Videre er det i andre ledd satt en rettslig skranke som hindrer alkolåsverkstedet å lagre, laste ned eller lese, dvs. behandle *resultater fra alkolåsen* – selv om det skulle vært i forbindelse med vedlikehold av alkolåsen.

7.6.1 Forslag til endringer i § 20

Helt siden ikrafttredelsen av alkolåsforskriften i 2019 har Statens vegvesen mottatt innvendinger fra bransjen, herunder alkolåsleverandører, alkolåsverksteder og transportvirksomheter om dagens regulering av håndtering av data fra alkolås. Bransjen peker på at reguleringen i § 20 umuliggjør muligheten til å få avdekket om underkjent pusteprobe skyldes tekniske feil, brukerfeil eller faktisk promille. NEK har pekt på at § 20 slik den er formulert i dag vanskeliggjør arbeidet rundt feilsøking og forklaring av alkolåsens «oppførsel». NEK mener det er nødvendig for alkolåsverkstedene å kunne lese av disse dataene for å kunne gjenfinne den reelle årsaken til feilen på alkolåsen. Slik reguleringen er i dag, er det i realiteten Statens vegvesen som gjennom tilsyn med alkolåsverkstedene sitter

igjen med ansvaret for å ettergå om verkstedene faktisk følger kravene i § 20 og behandler data fra alkolåsen i strid med denne bestemmelsen.

NEK argumenterer videre med at alkolåsens datalogg ikke inneholder noen personopplysninger, fordi man av loggen ikke får vite hvem som er føreren av kjøretøyet. De anbefaler på bakgrunn av dette at denne bestemmelsen i alkolåsforskriften bør gjennomgå på nytt.

Statens vegvesen vil for det første presisere at en datalogg i forbindelse med bruk av alkolåser er en personopplysning. Det samme vil gjelde nedlasting av årsakene til feil på alkolås, eksempelvis blåseprøver. Det at dataene ikke direkte identifiserer en bestemt person er ikke avgjørende, men at muligheten for å identifisere enkeltpersoner er til stede. Bruk av alkolås kan med enkle andre midler hos arbeidsgiver, som vaktlister, brukes til å knytte resultater fra alkolåsen til en bestemt person. Data fra alkolåsen er derfor å regne som personopplysninger. Datatilsynet har gitt tilsvarende vurdering av dette temaet.

All behandling av personopplysninger må ha et rettslig grunnlag for å være tillatt. Slik reguleringen i § 20 er i dag vil det innebære at ingen annen bruk utover det som regulert, vil være tillatt. Med andre ord at det ikke er tillatt for alkolåsverkstedene å hente ut resultater fra alkolåsens pustep prøver. Dette med mindre alkolåsverkstedene har et lovlig behandlingsgrunnlag for å behandle disse opplysningene.

Det følger som nevnt over av personopplysningsloven at all behandling av personopplysninger må ha et lovlig behandlingsgrunnlag. Det betyr at enten det er snakk om alkolåsverksteder eller transportforetak, må de ha identifisert et behandlingsgrunnlag før de laster ned og bruker opplysningene fra alkolåsen. Hvis man ikke har et lovlig behandlingsgrunnlag, vil bruken av opplysningene fra alkolåsen være ulovlig.

Dagens regulering i § 20 er utfordrende av flere grunner. For det første ser vi at denne reguleringen setter rettslige skranker og en negativ avgrensning av hvilke tilfeller alkolåsverkstedet kan ta ut av alkolåsen. Dette er imidlertid utfordrende for verkstedene som ikke vil klare å levere tjenestene sine når man ikke kan skille ut feil på alkolåsen. Dersom det ville vært mulig å skille på feilene en alkolås har registrert, ville verkstedene kunne gitt brukerveiledning der feilen skyldes feil i pustep prøven (for eksempel pustet for kort), skifte ut eller reparere alkolås dersom feilene skyldes tekniske feil. Vi ser etter en fornyet vurdering at det er lite hensiktsmessig at Statens vegvesen har en regulering som i praksis stanser enhver behandling av opplysninger utenom det vi har tillatt i gjeldende § 20 tredje ledd. Det er heller ikke naturlig at Statens vegvesen som tilsynsmyndighet for alkolåsverkstedene skal regulere enhver bruk av opplysningene fra alkolåsen. Dette må etter vår oppfatning bestemmes i lys av formålet med behandling av opplysningene og etter personvernregelverket.

Forslaget til andre ledd innebærer at alkolåsforskriften fremdeles vil gi alkolåsverkstedene et lovlig behandlingsgrunnlag gjennom forskriften til å kunne laste ned tekniske data med formål at alkolåsen skal ha service eller vedlikehold. Når man foreslår å fjerne den tidligere

reguleringen om at alkolåsverkstedet ikke kan laste ned eller behandle resultater fra alkolåsen, så innebærer ikke det at det er fritt frem for alkolåsverkstedet å hente ut disse dataene og dele videre. Den foreslåtte reguleringen innebærer bare at man fjerner det absolutte rettslige hinderet som ligger i forskriften for alkolåsverkstedene til å ta ut og bruke slike opplysninger til andre formål enn service og vedlikehold av alkolåsen. Man flytter dermed ansvaret over til alkolåsverkstedene, som selv må ta stilling til om de har lovlig behandlingsgrunnlag for å laste ned, behandle, lagre eller på annen måte dele data fra alkolåsen med andre til andre formål enn for service og vedlikehold.

For å illustrere dette med et praktisk eksempel: forskriften gir alkolåsverkstedene hjemmel til å laste ned tekniske data for å kunne utføre service og vedlikehold av alkolåsen. Dersom en transportvirksomhet eller eier av kjøretøy derimot ønsker å få informasjon om disse dataene og for eksempel se om blåseresultatene skyldes promille eller tekniske feil, vil ikke alkolåsforskriften lenger regulere denne muligheten verken positivt eller negativt. I slike tilfeller må alkolåsverkstedet selv påse at de har et lovlig behandlingsgrunnlag for å kunne behandle og dele informasjonen med andre. På samme måte må transportselskapene som har ønske om å ha disse opplysningene fra alkolåsverkstedene, sørge for at de har et lovlig behandlingsgrunnlag for mottak og behandling av opplysningene fra verkstedene. Dersom aktørene er i tvil om de har et lovlig behandlingsgrunnlag, kan de kontakte Datatilsynet for en vurdering.

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av det som er nevnt ny regulering i § 20 om håndtering av data fra alkolåsen.

7.6.2 Forslag til endringer i § 20

§ 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.

Alkolåsverkstedet kan laste ned tekniske data for å kunne utføre service og vedlikehold av alkolåsen.

~~*Resultat av alkolåsens pusteprøver skal ikke lagres, lastes ned, eller leses.*~~

~~*Tekniske data fra alkolåsen kan bare lastes ned, leses og lagres i en 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.*~~

For behandling av personopplysninger innhentet og lagret i forbindelse med service og vedlikehold av alkolåsen, gjelder lov av 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger med forskrifter.

8 Kapittel 4 Tilsyn med og reaksjoner mot alkolåsverksteder

8.1 § 22 Reaksjoner mot alkolåsverksteder

Det fremgår av vegtrafikkloven § 19 b andre ledd at Statens vegvesen gjennom forskrift kan «gi regler om godkjenning av verksteder som skal montere, kontrollere og reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer». Alkolås er omfattet av denne bestemmelsen, og som en forlengelse av dette kan det i forskrift gis nærmere regler om ulike forvaltningsreaksjoner, deriblant stansing av virksomheten, jf. bestemmelsens tredje ledd tredje setning.

I alkolåsforskriften § 22 er det i dag hjemmel for Statens vegvesen til å kunne gi alkolåsverksteder forvaltningsreaksjoner som pålegg om retting, advarsel, tilbakekalling og tvangsmulkt. Forvaltningsreaksjonen stansing er imidlertid ikke tatt inn i forskriften, selv om det er lovhjemmel til dette. Selv om vi i sjeldne tilfeller avdekker at arbeid på alkolås er av en slik karakter eller omfang at det krever strakstiltak som pålegg om å stanse videre arbeid, anser vi det likevel hensiktsmessig å innføre stansing som reaksjonsmulighet i forskriften. Dette for å kunne ivareta et eventuelt behov for å stanse virksomhetens aktiviteter dersom det blir nødvendig.

Til sammenligning er det med virkning fra 2018 innført stansing som reaksjon for fartsskriververksteder etter forskrift om fartsskriververksteder § 29 første ledd og fra 2020 for kjøretøyverksteder etter forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften). Det er derfor behov for å harmonisere verkstedlovgivning ved å innføre stansing som reaksjonsmulighet også for alkolåsverkstedene.

Stansing av alkolåsverksted er rettslig å betrakte som et pålegg om opphør av aktiviteter, og kan bli utgangspunkt for ytterligere reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves, typisk i kombinasjon med pålegg om retting. Stansing av virksomheten vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. Forslaget om å innføre stansing som reaksjon vil kunne bidra til at Statens vegvesen som tilsynsmyndighet i mindre grad må gjøre bruk av midlertidig eller permanent tilbakekalling av godkjenningen til virksomheten. Reaksjonene kan med andre ord treffe mer målrettet enn hva tilfellet er med dagens reaksjonsregime. 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.

8.1.1 Forslag til ny ordlyd

§ 22.Reaksjoner mot alkolåsverksteder

Som ledd i Statens vegvesens tilsyn kan alkolåsverkstedet gis pålegg om retting som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med forskriften, *herunder også gi pålegg om stansing av arbeid på alkolås til avvik er rettet eller vedtak om tilbakekalling er avgjort.*

Dersom pålegg om retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan Statens vegvesen 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. Tvangsmulkten kreves inn av Skatteetaten og tilfaller staten.

For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.

Statens vegvesen 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 Statens vegvesen tilbakekalle godkjenningsbeviset som nevnt i § 13 annet ledd.

9 Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser

9.1 § 24 – Overtredelsesgebyr

9.1.1 Forslag til endringer i § 24

Alkolåsforskriften § 24 gir Statens vegvesen hjemmel til å kunne gi transportvirksomhet (kjøretøyeier) et overtredelsesgebyr ved kontroll langs veg dersom det viser seg at det ikke er montert alkolås i kjøretøyet. Statens vegvesen skal i sin kontroll sjekke om kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag, er utstyrt med en alkolås, men kontrollen skal ikke omfatte en funksjonstest av alkolåsen. Overtredelsesgebyret kan med andre ord bare ilegges for manglende installering/montering av alkolås i kjøretøy som etter § 2 er pålagt å ha dette.

Etter vegtrafikkloven § 31 første ledd kan den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven straffes. Etter åttende ledd kan det etter nærmere bestemmelser gitt i forskrift ilegges gebyr i stedet for straff. Forskrift av 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen er en «samleforskrift» som gir Statens vegvesen og politiet hjemmel til å ilegge

overtredelsesgebyr, jf. vegtrafikkloven §§ 31 og 31 a. Dvs. de fleste overtredelsesgebyrene på vegtrafikkområdet er samlet i denne forskriften.

Statens vegvesen foreslår at hjemmelen for overtredelsesgebyret i alkoholforskriften § 24 flyttes til forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Forslaget er av lovteknisk begrunnelse og selv om det medfører språklige endringer, er det ikke snakk om endringer i det materielle innholdet i bestemmelsen. Ved å flytte § 24 i alkoholforskriften over til forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen, vil man samle overtredelsesgebyrene så langt som mulig i én felles forskrift. Det vil etter vår oppfatning gi aktører som er omfattet av alkoholkravet, større grad av rettsikkerhet at overtredelsesgebyret knyttet til alkohol finnes i samme forskrift som de øvrige overtredelsesgebyrene Statens vegvesen kan ilegge. Ileggelse av overtredelsesgebyrer etter forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen følger et innarbeidet system med blant annet bestemmelser om forhøyelse av gebyret, inndrivning, egne saksbehandlingsregler og klagebehandling mv. §§ 3 og 5 til 9. Disse bestemmelsene gjelder også for overtredelsesgebyret for alkohol, og det vil være en klar fordel om overtredelsesgebyret for manglende alkohol også ligger i forskrift om gebyr for visse overtredelser.

Når overtredelsesgebyret for alkohol flyttes til forskrift om gebyr for visse overtredelser, vil det ikke lenger være behov for å omtale fellesreglene som i dag er nevnt i § 24 annet ledd fordi disse vil ligge i samme forskrift som gebyret flyttes til.

Vi ser det heller ikke som nødvendig å videreføre innholdet i § 24 tredje ledd om at overtredelser kan følges opp i straffespolet, da dette følger direkte av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. også forskrift om gebyrer for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen §§ 8–10 har bestemmelser om en rekke tilfeller som kan resultere i overtredelsesgebyr. Disse bestemmelsene gjelder imidlertid ikke for foretak, slik overtredelsesgebyret for alkohol gjelder for (transportvirksomhet). Overtredelsesgebyret for alkohol vil derfor ikke passe i de nevnte bestemmelsene. Vi foreslår derfor at det etableres en ny hjemmel i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen slik:

§ 10 a. Alkohol

Det kan ilegges overtredelsesgebyr for kjøring med kjøretøy som benyttes til persontransport mot vederlag der det etter forskrift om alkohol, alkoholverksteder mv. § 2 ikke er montert alkohol i kjøretøyet.

8000 kr.

For å sikre at det er tilstrekkelig forutberegnelighet og enkel henvisning til hvilken forskrift som gjelder for overtredelsesgebyret for alkohol, anser vi det som hensiktsmessig at § 24 i alkoholforskriften endres slik:

§ 24. Overtredelsesgebyr

Den som etter § 2 i denne forskrift ikke har installert alkolås kan straffes etter vegtrafikkloven § 31, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. I stedet for straff kan det ilegges gebyr for overtredelser som omfattes av forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

~~Statens vegvesen og politiet kan legge transportvirksomheten overtredelsesgebyr på kroner 8 000 dersom kjøretøyet som nevnt i § 2 første ledd ikke har installert alkolås~~

~~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 forfølning etter [vegtrafikkloven § 31](#) første ledd.~~

9.2 § 27 Overgangsordninger

9.2.1 Forslag til endringer i gjeldende § 27

Det er i gjeldende § 27 gitt en overgangsordning for kjøretøy som allerede var registrert per 1. januar 2019 eller tidligere, på fem år, til å ettermontere alkolås. Denne overgangsordningen opphører 1. januar 2024, og ettersom den nye endringsforskriften vil tre i kraft 1. februar 2024, vil innholdet i gjeldende § 27 bli fjernet.

I forbindelse med de nye foreslåtte endringene til kvalitetsstyringssystemet i § 18 som alkolåsverkstedene må tilpasse seg, foreslås det at verkstedene gis en overgangsperiode på ett år til å oppdatere sitt kvalitetsstyringssystem.

9.2.2 Forslag til ny ordlyd

§ 27. Overgangsordninger

Alkolåsverksted godkjent før 1. mars 2024 må innen 1. mars 2025 ha på plass et kvalitetsstyringssystem i samsvar med § 18.

9.3 § 28 Ikrafttredelse

9.3.1 Forslag til ny ordlyd

§ 28. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. mars 2024.

10 Økonomiske og administrative konsekvenser

En del av endringsforslagene i denne høringen har karakter av å være strukturelle, språklige og redaksjonelle endringer som ikke vil medføre noen særlige økonomiske eller administrative konsekvenser for bransjen. De strukturelle endringene vil samlet sett etter vår mening tvert imot gjøre forskriften mer bruker- og leservennlig for de berørte.

Det vi har identifisert som den største materielle endringen i høringen, er forslaget om omarbeiding av kravene til kvalitetsstyringssystemet (forslag til § 18). Endringsforslagene vil innebære at verkstedene må gjøre endringer i sitt kvalitetsstyringssystem, dvs. i alle fall en økt administrativ konsekvens. På den annen side presiserer Statens vegvesen at endringene er av en slik karakter at det ikke er nødvendig for verkstedene å måtte anskaffe eller kjøpe et nytt kvalitetsstyringssystem. Det vil være tilstrekkelig å innarbeide endringene i det eksisterende systemet verkstedene benytter. For å ytterligere avbøte endringene verkstedene må gjøre, er det gitt en romslig overgangsordning som innebærer at alkoholverkstedene får ett år på å gjøre endringene. Virksomheter som skal etablere seg som alkoholverksteder fra og med 1. mars 2024 må imidlertid forholde seg til de nye kravene allerede på søknadstidspunktet.

I forbindelse med endringsforskriften vil Statens vegvesen også få administrativt arbeid med å oppdatere og publisere retningslinjer til forskriften på våre nettsider, slik at de er tilgjengelige for bransjen. Nytteverdien av å gjøre veiledninger og retningslinjer tilgjengelige for verkstedbransjen har likevel såpass høy nytteverdi, at Statens vegvesen anser merarbeidet som marginalt.

De største økonomiske og administrative konsekvensene for både verkstedene og Statens vegvesen vil være dersom det innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder. For bransjen som sådan vil de største konsekvensene være dersom det innføres krav til alkohol for flere grupper kjøretøy, særlig drosjer. Ettersom dette ikke er en del av høringen annet på prinsipielt grunnlag i denne runden, anser vi ikke det som hensiktsmessig å omtale konsekvensene av dette i denne høringen.