



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 8 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

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

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	7	4.2.3	Høyringsfråsegnene	21
			4.2.4	Vurderinga til departementet	22
			4.3	Heimel for krav til kontroll- utstyr	22
2	Bakgrunn og høyring	9	4.3.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	22
2.1	Køyretøykontrollpakka	9	4.4	Heimel for kontrollgebyr	22
2.1.1	Innleiing	9	4.4.1	Høyringsfråsegnene	23
2.1.2	Kontroll av tunge køyretøy langs veg – Direktiv 2014/47/EU	9	4.4.2	Vurderinga til departementet	23
2.1.3	Kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll – Direktiv 2014/45/EU	9	5	Endring av vtrl. § 19 a – periodisk køyretøykontroll....	24
2.2	Ny fartsskrivarforordning (EU) 165/2014	9	5.1	Generelt om framlegget	24
2.3	Andre foreslåtte lovendingar	10	5.2	Plikta til godkjenning	24
2.4	Høyringa	10	5.2.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	24
3	Gjeldande rett og rettstilhøva i andre land	13	5.2.2	Personleg godkjenning	24
3.1	Gjeldande rett	13	5.2.3	Høyringsfråsegnene	25
3.1.1	Eigars plikter	13	5.2.4	Vurderinga til departementet	25
3.1.2	Kontroll langs veg	13	5.3	Krav til vandel	25
3.1.3	Særskilt om kontroll av køyre- og kviletid	13	5.3.1	Høyringsfråsegnene	25
3.1.4	Periodisk køyretøykontroll	14	5.3.2	Vurderinga til departementet	25
3.1.5	Krav til køyretøyverkstader m.m.	15	5.4	Vilkår for godkjenninga mv.	26
3.1.6	Krav til spesialverkstader vtrl. § 13 femte ledd	15	5.4.1	Heimel for krav til kompetanse ...	26
3.1.7	Gebyr for fartsskrivar- verkstader	16	5.4.2	Høyringsinstansane sine merknader	27
3.2	Rettstilhøva i andre land	16	5.4.3	Vurderinga til departementet	27
3.2.1	Kontroll av tunge køyretøy langs veg	16	5.4.4	Heimel for krav til habilitet	27
3.2.2	Kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll	16	5.4.5	Høyringsfråsegnene	28
3.2.3	Gebyr for godkjenning og/ eller tilsyn	17	5.4.6	Vurderinga til departementet	28
3.2.4	Reaksjonar	17	5.5	Gebyrheimel for godkjenning og tilsyn	29
3.2.5	Føresegner om habilitet	17	5.5.1	Høyringsfråsegnene	29
3.2.6	Ny fartsskrivarforordning	18	5.5.2	Vurderinga til departementet	30
4	Endring av vtrl. § 19 kontroll av køyretøy	20	5.6	Heimel til godkjenning og tilsyn med opplæringsverksemdar	30
4.1	Eigar sine plikter	20	5.6.1	Høyringsfråsegnene	31
4.1.1	Høyringsframlegget	20	5.6.2	Vurderinga til departementet	31
4.1.2	Høyringsinstansane sine merknader	20	5.7	Heimel for kompetansekrav til tilsynspersonellet	31
4.1.3	Departementet sine vurderingar ...	20	5.7.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	31
4.2	Køyretøykontroll langs veg	20	5.8	Heimel for forvaltnings- reaksjonar	32
4.2.1	Generelt om framlegget	20	5.8.1	Forvaltningsreaksjonar retta mot kontrollorgana og personar der ...	32
4.2.2	Heimel for krav til kompetanse hos kontrollpersonell	21	5.8.2	Høyringsfråsegnene	33
			5.8.3	Vurderinga til departementet	33
			5.8.4	Heimel for forvaltningsreaksjonar retta mot opplæringsverksemdar	33
			5.8.5	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	34

6	Ny vtrl. § 19 b «Krav til verkstader m.m.»	35	6.10.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	41
6.1	Generelt om ny § 19 b	35	6.11	Heimel for unntak og særreglar ..	41
6.2	Framlegget om krav til godkjenning i § 19 b	35	6.11.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	41
6.2.1	Arbeid på køyretøy som krev godkjenning	35	7	Ny § 19 c – kontroll av verksemdar som driv handel med motorvogn mv.	43
6.2.2	Krav om godkjenning for montering, kontroll og reparasjon av fartsskrivar og «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar»	35	7.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	43
6.2.3	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	35	8	Endring av vtrl. § 32 og § 36	44
6.3	Krav til vandel for ansvarleg leiar i fartsskrivarverkstaden	36	8.1	Presisering av «ekstra-territoriell jurisdiksjon»	44
6.3.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	36	8.2	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	44
6.3.2	Godkjenning av og tilsyn med personar i fartsskrivarverkstaden .	37	8.3	Retting av tilvisingsfeil i vegtrafikkloven § 36 nr. 1	44
6.3.3	Høyringsfråsegnene	37	9	Innlemming av forordning (EU) 165/2014 i EØS-avtala	45
6.3.4	Vurderinga til departementet	37	9.1	Nærare om forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivar	45
6.4	Generelt om framlegget til forskriftsheimler § 19 b tredje ledd	37	9.2	Forholdet til norsk rett	46
6.4.1	Høyringsfråsegnene	38	9.2.1	Rettslege konsekvensar	46
6.4.2	Vurderinga til departementet	38	9.2.2	Nærmare om overføring av kompetanse til kommisjonen	46
6.5	Krav til kompetanse for tilsette i spesialverksteder	38	9.2.3	Tilhøvet til norsk rett	47
6.5.1	Høyringsfråsegn og vurderinga til departementet	38	9.3	Konklusjon	47
6.6	Krav til habilitet	39	10	Økonomiske og administrative konsekvensar ...	48
6.6.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	39	10.1	Innleiing	48
6.7	Heimel for kompetansekrav for godkjennings- og tilsynspersonell	39	10.1.1	Private aktørar	48
6.7.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	39	10.1.2	Offentlege aktørar	49
6.8	Heimel til å krevje undersøkingar av fartsskrivaren	39	10.2	Kontroll av køyretøy langs veg	49
6.8.1	Generelt	39	10.2.1	Private aktørar	49
6.8.2	Høyringsfråsegnene	40	10.2.2	Offentlege aktørar	49
6.8.3	Vurderinga til departementet	40	10.3	Fartsskrivarforordninga m.m.	50
6.9	Gebyrheimel for godkjenning og tilsyn	41	10.3.1	Private aktørar	50
6.9.1	Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet	41	10.3.2	Offentlege aktørar	50
6.10	Heimel for reaksjonar	41	10.4	Køyretøyverkstader m.m.	50
			10.4.1	Private aktørar	50
			10.4.2	Offentlege aktørar	50
			11	Merknader til dei enkelte paragrafane i lovforslaget	52

**A Forslag til lov om endringar
i vegtrafikkloven (køyretøykontroll
og fartsskrivar) 56**

**B Forslag til vedtak om samtykkje
til godkjenning av vedtak nr. 122/2016
i EØS-komiteén av 3. juni 2016 om
innlemming i EØS-avtala av forordning
(EU) nr. 165/2014 av 4. februar
2014 om fartsskrivarar i vegtransport
og om oppheving av forordning (EF)
nr. 3821/85 og om endring av
forordning (EF) nr. 561/2006
om køyre og kviletid 57**

Vedlegg

1 Europaparlaments- og råds-
forordning (EU) nr. 165/2014 av
4. februar 2014 om fartsskrivere
innen veittransport, om oppheving
av rådsforordning (EØF)
nr. 3821/85 om bruk av farts-
skriver innen veittransport og
om endring av europaparlaments-
og rådsforordning (EF) nr. 561/2006
om harmonisering av visse
bestemmelser på det sosiale
området innen veittransport 58

2 EØS-komiteens beslutning
nr. 122/2016 av 3. juni 2016 om
endring av EØS-avtalens
vedlegg XIII (Transport) 88



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 8 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar 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

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 3. november 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om endringar i vegtrafikkloven om reglar til gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiva (EU) 2014/45 og 2014/47 om periodisk kontroll av køyretøy og kontroll av nyttekøyretøy langs veg (køyretøykontrolldirektiva) i norsk rett.

Stortinget ga sitt samtykkje til å innlemme køyretøykontrolldirektiva i EØS-avtala i Prop. 144 S (2015–2016). Gjennomføringa i norsk rett krev endringar i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) sine føresegner om kontroll langs veg og om køyretøyverkstader, jf. framlegget til endringar i §§ 13, 19, 19 a og framlegg til ny § 19 b.

Framlegget som skal gjennomføre køyretøykontrolldirektiva, gjeld endra heimel for kontroll langs veg i § 19 andre ledd, med krav om risiko-basert kontroll, krav til kontrollutstyr og kompetanse hos kontrollpersonell. Vidare gjeld gjennomføringa av køyretøykontrolldirektiva nye føresegner om godkjenning, kompetanse og tilsyn med verksemdar som gjennomfører periodisk kontroll av køyretøy (kontrollorgan) og tilsette i kontrollorgana i § 19 a. Framlegget gjeld heimel for nye krav til kompetanse, habilitet og vandel for kontrollørane og teknisk leiar i kontrollorgan og verkstad. Framlegget gjeld også heimel for godkjenning og tilsyn med opplæringsinstitusjonar som skal utdanne kontrollpersonell og krav til

kompetanse hos dei som skal godkjenne og føre tilsyn.

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen òg fram forslag til endringar i vegtrafikkloven om reglar til gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivarar i vegtransport og om oppheving av forordning (EF) nr. 3821/85 og om endring av forordning nr. 561/2006 om køyre- og kviletid (fartsskrivarforordninga) i norsk rett. Ein fartsskrivar er eit teknisk apparat i tunge køyretøy nytta til å kontrollere at køyre- og kviletidsreglane blir følgde. Hovudformål med den nye forordninga er å redusere lovbrøt, og å betre trafikktryggleiken, verne sjåførane og fremje like konkurransevilkår.

EØS-komiteen vedtok 3. juni 2016 (vedtak nr. 122/2016) å endre vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala, slik at fartsskrivarforordninga blir innlemma i EØS-avtala. Gjennomføringa i norsk rett gjer det nødvendig med lovvedtak, jf. Grunnlova § 26 andre ledd. Difor blei vedtaket i EØS-komiteen gjort med atterhald om samtykkje frå Stortinget. Gjennom denne proposisjonen blir Stortinget invitert til å gi sitt samtykkje til å godkjenne vedtaket i EØS-komiteen, og til å gjennomføre fartsskrivarforordninga i norsk rett. Vedtaket frå EØS-komiteen og forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivar følgjer som vedlegg.

Gjennomføringa gjeld i hovudsak lovframlegget til 19 b om godkjenning av og tilsyn med verkstader, heimel for krav til kompetanse, habilitet og vandel for fartsskrivarverksemdene, og heimel for verkstaden si plikt til å støtte kontrollstyresmaktene i undersøkingar av om fartsskrivaren er manipulert mv.

I samband med gjennomføringa av EU-rettsaktene, foreslår departementet i tillegg i denne proposisjonen einskilde andre endringar i vegtrafikkloven sine føresegner om køyretøykontroll:

Dette gjeld endringar for verkstader som ikkje er kontrollorgan eller fartsskrivarverkstad i fram-

legg til § 19 b. Formålet er meir like lovføresegner om verkstader, å sikre god kvalitet på tenestene verksemdene leverer gjennom krav til godkjenning og tilsyn, og å hindre ulovleg arbeid på motorvogn.

Vidare gjer departementet framlegg om lovheimel for klårare, meir fleksible og effektive reaksjonar for forvaltninga, som bruk av stans og tvangsmulkt, jf. framlegget til §§ 19 a og 19 b.

Departementet gjer også framlegg om lovheimel for eventuelt å fastsette forskrifter om gebyr for godkjenning og tilsyn med kontrollorgan, verkstader mv., og for kontroll langs veg. Lovframlegget om gebyr for godkjenning er avgrensa til å dekke dei kostnadene det offentlege har i samband med tenestene. Lovheimelen for å innføre gebyr for tilsyn eller kontroll er likeeins avgrensa til tilfelle der det er avdekt regelbrøt, feil eller manglar som krev oppfølging frå styresmaktene.

Lovutkastet inneheld også ein ny § 19 c om forskriftsheimel for kontroll av verksemdar som driv handel med køyretøy og utstyr som krev godkjenning, som er ei vidareføring og ei presisering av gjeldande § 19, tredje ledd.

Vidare inneheld lovutkastet ei endring av vegtrafikkloven § 32 som fastsett at brøt på køyre- og kviletidsreglane som blir avdekte i Noreg, kan bli sanksjonerte i Noreg uavhengig av i kva land brøtet fann stad og at denne òg gjeld for føretak.

Lovframlegga i denne proposisjonen er i hovudsak utforma som heimlar for at departementet kan fastsette nærare forskrifter om gjennomføring.

Proposisjonen er inndelt på følgjande måte: Punkt 2 omhandlar bakgrunn og høyringa. Punkt 3 beskriv gjeldande rett og rettstilhøva i andre land. Punkt 4 til 8 gjeld lovframlegg og drøfting av høyringa. Punkt 9 gjeld innlemming av fartsskrivarforordninga. Punkt 10 omtaler økonomiske og administrative konsekvensar av lovforslaga. Punkt 11 gjeld merknader til dei einskilde paragrafane i lovforslaget.

2 Bakgrunn og høyring

2.1 Køyretøykontrollpakka

2.1.1 Innleiing

EU vedtok 3. april 2014 som eit ledd i satsinga på trafikktryggleik, tre direktiv på køyretøykontrollområdet: Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2014/45 om «felles regler for periodisk kjøretøykontroll og om opphevelse av rådsdirektiv 2009/40/EF», direktiv (EU) nr. 2014/46 om «visse endringer i direktiv 1999/37 om felles regler for kjøretøyets registreringsdokumenter» og direktiv (EU) nr. 2014/47 om «felles regler for kontroll av nyttekøyretøy langs veg og om opphevelse av rådsdirektiv 2000/30/EF». Til saman er rettsaktene omtala som «køyretøykontrollpakka». Formålet med direktiva er å styrkje kontrollen med krava til at køyretøy er sikre og miljøvennlege i bruk.

Det er nødvendig med lovendring for å ta inn direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU i norsk rett. Stortinget har alt samtykt til at direktiva skal inn i EØS-avtala, jf. Prop. 144 S (2015–2016). Fristen for å innlemme direktiva i nasjonalt regelverk var 20. mai 2017, og frist for at dei skal teke til å gjelde er 20. mai 2018.

2.1.2 Kontroll av tunge køyretøy langs veg – Direktiv 2014/47/EU

Direktiv 2014/47/EU erstattar direktiv 2000/30/EF om utekontroll, som er gjennomført i norsk rett i forskrift 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av kjøretøy langs veg med heimel i vegtrafikkloven § 19 andre ledd og § 43. Det blir vist til Prop. 144 S (2015–2016) pkt. 2.3 jf. pkt. 4.

Direktivet fører langt på veg vidare gjeldande reglar, men skjerper likevel krava til teknisk kontrollutstyr langs veg, krava til kompetanse og metodar hos kontrollørane, og krav til vurderingar og oppfølging av manglar som er påviste ved køyretøya. Vidare blir det stilt krav om at kontrollane skal vere målretta og baserte på risiko, og medlemsstatane må innføre eit risikoklassifiseringssystem. Direktivet opnar for at medlemsstatane kan krevje gebyr dersom det er manglar ved køyretøyet.

Departementet vurderer det som tenleg å lovfeste at ein kan sette kriterier for utveljing av kjøretøy og at ein kan gi forskrifter om krav til kompetanse for utekontrollørar.

2.1.3 Kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll – Direktiv 2014/45/EU

Direktiv 2014/45/EU erstattar direktiv 2009/40/EF som er gjennomført i norsk rett i forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (heretter forskrift om periodisk køyretøykontroll) med heimel i vegtrafikkloven § 19 andre ledd første setning.

Sjølv om direktiv 2014/45/EU langt på veg fører vidare gjeldande reglar, blir det fastsett nye krav til kompetanse, opplæring, vandel og krav om personleg godkjenning for kontrollørane i kontrollorgan, jf. art. 13, som krev lovheimel. Direktivet fastset òg meir omfattande krav til tilsyn med kontrollorgan og med dei som driv med opplæring, og skjerper kravet til habilitet for kontrollpersonell.

Direktivet vil bli gjennomført ved endring av vegtrafikkloven og ved endringar i forskrift om periodisk køyretøykontroll.

2.2 Ny fartsskrivarforordning (EU) 165/2014

Den nye fartsskrivarforordninga erstattar rådsforordning (EØF) 3821/85, og vil i hovudsak bli gjennomført ved endringar i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om køyre- og kviletid, og endringar i forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskrivarverkstader. Forordninga inneheld likevel føresegner som er vurderte å krevje lovendring: Artikkel 24, 38 og 39 inneber krav til at installatørar, fartsskrivarverkstader og fabrikantar er kompetente og pålitelege, m.a. eit krav til habilitet og godt omdømme, at ein nasjonalt har høvelege tiltak for å sikre handheving og krav til utdanning av kontrollmedarbeidarar. Vidare foreslår departementet ei endring i ordlyden i § 32, for å presisere at også føretak kan straffast for brot på køyre- og kviletidsreglane gjort i utlandet.

Utover dei føresegnene som krev lovendring, inneheld forordninga einskilde artiklar som gir Kommisjonen rett til å peike ut organ for utferding av somme sertifikat og ei prosedyre for tvisløyasing.

2.3 Andre foreslåtte lovendringar

Departementet har vurdert at det er eit behov for å modernisere reglane om godkjenning og tilsyn på køyretøyområdet i vegtrafikkloven §§ 19, 19 a, 19 b og 19 c, jf. 13 femte ledd, uavhengig av krava etter EØS-avtala. Endringane gjeld mellom anna forskriftsheimel for generelle krav til spesialverkstader, presisering av heimlar for tilsyn, nye forvaltningsreaksjonar og gebyr for godkjenning, tilsyn og kontroll langs veg. Framlegget til endring som gjeld ordinære køyretøyverkstader i vegtrafikkloven § 19 b er fullt ut grunna i nasjonale behov, ettersom ordinære køyretøyreparasjonar ikkje er omfatta av EØS-retten.

2.4 Høyringa

På vegne av Samferdselsdepartementet sende Vegdirektoratet 3. juli 2016 på høyring eit framlegg om endringar i vegtrafikkloven §§ 13, 19, 19a, 32 og framlegg om ny §§ 19 b, 19 c og 19 d. Høyringsnotatet blei gjort offentleg på nettsidene til Statens vegvesen og sendt til følgjande instansar:

Departementa

Arbeidsdirektoratet
 Direktoratet for forvaltning og IKT
 Direktoratet for Arbeidstilsynet
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Helsedirektoratet
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Kystverket
 Politidirektoratet
 Statens vegvesen sine regionvegkontor
 Tolldirektoratet
 Utlendingsdirektoratet
 Utdanningsdirektoratet
 Fylkesmennene
 Sysselmannen på Svalbard
 Fylkeskommunane
 Brønnøysundregistra
 Datatilsynet
 Forbrukarombodet
 Forbrukarrådet
 Forsvarsstaben

Helse Sør-Øst RHF
 Helsetilsynet
 Jernbaneverket
 Konkurransetilsynet
 KRIPOS
 Kystverket
 Norsk institutt for luftforskning
 Regjeringsadvokatembetet
 Riksadvokatembetet
 Sametinget
 Sivilombodsmannen
 Statens arbeidsmiljøinstitutt
 Statens innkrevingssentral
 Statens Jernbanetilsyn
 Teknologisk institutt
 Utdanningsforbundet
 Transportøkonomisk institutt
 Økokrim

Alpinanleggenes Landsforening
 American Car Club of Norway
 Arbeidsgiverforeningen SPEKTER
 ATV-importørenes Forening
 Autobransjens Leverandørforening
 Akademikerne
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 AVYO Arbeids- og Velferdstilsattes Yrkesorganisasjon
 Betongelementforeningen
 Betongindustriens Landsforening
 Bilimportørenes Landsforening
 Bransjegruppen for Påbygg og Karosseri
 Byggenæringens Landsforening
 Dekkimportørenes forening
 Delta
 Den Norske Advokatforening
 Den Norske Dommerforening
 Emergency Care
 Fagforbundet
 Finnmarkseiendommen
 Firehjuls Mopedenes Importør Forening
 Forbundet for Ledelse og Teknikk
 Foreningen Byfolk
 Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport
 Forsvarets Kompetansesenter for Vognførerutdanning
 Forsvarets Logistikkorganisasjon
 Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg
 Frie Bilimportørers Forening
 Glass- og fasadeforeningen
 Grønn Hverdag Miljøheimevernet
 HMS-faglig forum
 HSH Arbeidsgiveravdelingen
 Kommunenes Sentralforbund
 Kongelig Norsk Automobilklub

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber	PARAT
Landsorganisasjonen i Norge	Politiembetsmennenes Landsforening
Lastebileiernes Forening	Politiets fellesforbund
Longyearbyen lokalstyre	Samarbeidsforum for opplæringsvirksomheter innen transport og logistikkfag i Norge (SOTIN)
NHO Logistikk- og Transport	SINTEF
Maskinentreprenørenes Forbund	Skolenes Landsforbund
Maskingrossistenes Forening	Snøscooterimportørenes Forening
Motorførernes Avholdsforbund	Statstjenestemannsforbundet
Motorsykkelimportørenes Forening	Syklistenes Landsforening
Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT)	The Scandianvian Tire & Rim Organization
NSB Hovedadministrasjonen	Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening/Virke
Natur og Ungdom	Trafikkforsikringsforeningen
Naturvernforbundet	Trygg Trafikk
NHO Transport	Yrkestrafikkforbundet
NITO	YS
NKI fjernundervisning	Viking Redningstjeneste
Norges Automobil-forbund	Justisministeriet, Danmark (D)
Norges Bilbransjeforbund	Transportministeriet, D
Norges Bilsportforbund	Trafik- og Byggestyrelsen, D
Norges Bilutleieforbund	Rigspolitiet, D
Norges Bonde- og småbrukarlag	Vejdirektoratet, D
Norges Bondelag	Danske Busvognmænd, D
Norges Caravanbransjeforbund	Arbets- og næringsministeriet, Finland (F)
Norges Juristforbund	Kommunikationsministeriet, F
Norges Lastebileier-Forbund	Trafi Trafiksäkerhet, F
Norges Lensmanns- og politilederlag	Näringsdepartementet, Sverige (S)
Norges Motorsportforbund	Arbetsmiljøverket, S
Norges Taxiforbund	Arbejdstilsynet, S
Norges Turbileierforbund	Vägverket, S
Norges Røde Kors	Motormännens Riksförbundet, S
Norsk Akkreditering	Vinnueftirlit Ríkisins, Island
Norsk Arbeidsmandsforbund	
Norsk Bobil og Caravan Club	Det kom inn i alt 37 svar på høyringa. Følgjande høyringsinstansar har uttalt seg om forslaget:
Norsk Bobilforening	Datatilsynet
Norsk Cirkus og Tivolieierforbund	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Norsk Elbilforening	Politidirektoratet
Norsk Forening for Spesielle og Ombygde Kjøretøy (NFSOK)	Statens vegvesen Region nord
Norsk Forbund for fjernundervisning og fleksibel utdanning	Statens vegvesen Region sør
Norsk Industri	Statens vegvesen Region vest
Norsk Jernbaneforbund	Statens vegvesen Region øst
Norsk Motorcykel Union (NMCU)	Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)
Norsk Motorklubb	Autobransjens Leverandørforening
Norsk Sidevogn Klubb	Bilimportørenes landsforening (BIL)
Norsk Tjenestemannslag	Forsvarsmateriell
Norsk Trafikkmedisinsk Forening	Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)
Norsk Transportarbeiderforbund	Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Norsk Veteranvogn klubb	Nettbuss AS
Norvegfinans	NHO Transport
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	Norges bilbransjeforbund (NBF)
Næringslivets sikkerhetsorganisasjon	
Opplysningsrådet for Veitrafikken	

Endringar 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

Norges lastebileier-forbund (NLF)
Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Høyringsinstansane er i hovudsak positive. Fleire uttaler at det har vore utfordrande å vurdere alle sider av framlegget då det er avgrensa til lovheim-

lar, som i stor grad gir grunnlag for nærare forskrifter.

Ein del av høyringsfråsegnene gjeld endring av forskrift. Departementet syner til at desse fråsegnene vil bli vurderte i samband med fastsetting av forskrifter.

3 Gjeldande rett og rettstilhøva i andre land

3.1 Gjeldande rett

3.1.1 Eigars plikter

Gjeldande vegtrafikklov § 19 første ledd fastset ei plikt for køyretøyeigaren, eller den som rår over køyretøyet på eigaren sine vegne, til å få køyretøyet framstilt til kontroll og til å gi kontrollstyresmaktene opplysningane dei krev ved kontroll. I tillegg regulerer paragrafen i dag m.a. godkjenning og tilsyn med verkstader og tilfeldig, ikkje-meldt kontroll langs veg.

3.1.2 Kontroll langs veg

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir politiet og kontrollpersonell frå regionvegkontora kompetanse til å gjennomføre alle typar trafikk kontroll, inkludert kontroll av tunge køyretøy langs veg. Både politi og regionvegkontoret har heimel til å stanse køyretøy i samband med trafikk kontroll utan varsel og utan mistanke om lovbrøt. Innhaldet i kontrollane kan anten følgje av vegtrafikkloven med forskrifter, eller av anna lovgiving.

Vegtrafikkloven § 19 andre ledd siste setning, gir heimel til teknisk utekontroll av køyretøy. Lovføresegna gir forskriftsheimel for «tilfeldig og uanmeldt kontroll langs vegen». Forskrift av 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av tunge køyretøy langs veg, er gitt med heimel i § 19 andre ledd. Forskrifta gjennomfører direktiv 2000/30/EF som gir føresegner om blant anna kontrollpunkt, kontrollmetodar og vurdering av manglar. Direktivet har også administrative føresegner for kontrollane, irekna for utveksling av informasjon mellom landa og rapportering. Kontrollmetodar og vurdering av manglar er tekne inn i Instruks for trafikk kontroll i Statens vegvesen («Trafikk kontrollinstruksen»). Statens vegvesen og politiet er kontrollstyresmakter etter forskrifta. Vidare har Tolletaten delegert myndighet til å kontrollere dekk, kjetting og betalingsbrikke etter forskrift av 12. november 2013 nr. 1310. Ordninga med kontroll av tunge køyretøy langs veg er viktig for å oppretthalde eit høgt nivå på trafikktryggleiken og er eit supplement til den årlege periodiske køyretøykontrollen.

3.1.3 Særskilt om kontroll av køyre- og kviletid

Reglane om køyre- og kviletider og bruk av fartsskrivar gjeld for køyretøy med tillating for totalvekt over 3,5 tonn, som driv med gods- og persontransport på veg. Formåla med reglane er trafikktryggleik, betre arbeidsvilkår for sjåførane og å trygge lik konkurranse i vegtransportnæringa. Kontroll av fartsskrivaren er nødvendig for å følgje opp at sjåførane ikkje køyrer så lenge at det strir mot reglane. Køyre- og kviletidsforskrifta gir nærare føresegner om kontroll.

3.1.3.1 Juks og manipulasjon m.m.

Manipulasjon og juks med fartsskrivar og køyre- og kviletidsdata er eit problem, og den teknologiske utviklinga gjer dette mogleg i stadig meir avanserte former. Manipulasjon eller anna juks blir i utgangspunktet avdekt i trafikk kontroll langs veg. Under kontrollen kan det vere situasjonar der kontrollpersonalet har ei grunnleggjande mistanke om juks/manipulasjon utan at det lar seg kontrollere med dei hjelpemiddel ein har til disposisjon ute. Difor kan det vere behov for ytterlegare undersøking på ein stad kor ein finn fasilitetar og utstyr for formålet. I praksis tyder dette fartsskrivarverkstader. Vegtrafikkloven § 10 gir heimel til trafikk kontroll, og seier at føraren pliktar å etterkomme påbod gitt med heimel i vegtrafikkloven. Føraren pliktar m.a. i medhald av bruksforskrifta § 1-8, å køyre til ein kontrollplass (bokstav d) og etterkomme påbod om å utbetre køyretøy eller utstyr, før det kan køyrast vidare (bokstav g). Vegtrafikkloven § 36 har ein vidare heimel til å forby bruken av køyretøy, og inndra kjennemerker og vognkort, dersom forholda etter nr. 1 bokstav a–g ligg føre. Bruksforbodet kan i tillegg sikrast ved bruk av hjullås e.l.

For brot på køyre- og kviletidsreglane generelt, har Statens vegvesen i vegtrafikkloven § 36 nr. 9 og køyre- og kviletidsforskrifta § 13, heimel til å pålegge ein sjåfør kvile, dersom vidare køyring kan sette trafikktryggleiken i fare. Føresegna gir heimel til å «halde tilbake sjåføren», ikkje køyretøyet,

slik at ein annan sjåfør kan køyre det vidare. Der-
som det blir avdekt juks og manipulasjon av farts-
skrivaren, seier Statens vegvesen sin trafikkontrol-
linstruks at det skal meldast til politiet og at ein skal
vurdere om det er behov for bistand frå politiet for
å sikre bevis. I dei tilfella der sjåførkort som blir
nytta til fartsskrivaren er t.d. forfalska, har Statens
vegvesen i medhald av køyre- og kviletidsforskrifta
§ 4 ein særskilt heimel til å inndra korta. Eidsiva-
ting lagmannsrett kom i ei rettsavgjerd av 1. okto-
ber 2015 fram til at vegtrafikkloven §§ 13 og 21
ikkje gir tilstrekkeleg forskriftsheimel for eit for-
bod mot manipulasjon av fartsskrivar. Departemen-
tet er i utgangspunktet av ei anna oppfatning, men
vil likevel vurdere behovet for ei presisering av lov-
teksten her.

3.1.3.2 *Krav til kompetanse*

For å kunne kontrollere køyre- og kviletid, må
kontrolløren ha eit kontrollkort.

Kontrollkort kan for det første bli utferda til
person som kan utføre kontroll etter § 10 i køyre-
og kviletidsforskrifta. Per i dag er dette politiet og
regionvegkontoret.

Det andre vilkåret for å utferde kontrollkort er
at personen har gjennomført opplæring i samsvar
med køyre- og kviletidsforskrifta § 7, andre ledd.
Det følgjer av føresegna at Vegdirektoratet kan gi
krav om nødvendig opplæring og autorisasjon av
kontrollørar. Slike krav er gitt i NA-rundskriv
2010/1 som fastset at etter 1. september 2010, må
kontrollørar ha gjennomført trafikant- og køyre-
tøystudiet. Rundskrivet listar opp fleire element
som køyre- og kviletidsopplæringa skal innehalde
og fastset at opplæringa må gjennomførast av alle
køyre- og kviletidskontrollørar som er tilsette ved
regionvegkontora. Opplæringa av politi som kon-
trollerer køyre- og kviletid følgjer eit anna løp. For
politibetjentar i utrykkingspolitiet som driv spesi-
fikt med kontroll av tunge køyre- (tungbil-
patruljar) krevst det eit spesialkurs som inneheld
faga køyre- og kviletid, sikring av last, løyvefø-
segner og kontroll med transport av farleg gods
på veg (ADR).

3.1.3.3 *Personopplysningar og datahandsaming*

Vegtrafikkloven § 21 fastset at departementet
kan gi forskrifter om plikt til å registrere opplys-
ningar om blant anna køyre- og kviletid, og om
lagring, nedlasting, oppbevaring, innsending og
kontroll av opplysningane, og om kontrollsty-
resmaktene sin tilgang til verksemder, køyre-
tøy og kontrollapparat. Vegtrafikkloven § 13 fjerde

ledd fastset dessutan at departementet kan gi
forskrift om at køyre- og kviletid skal bli utstyrte med eit
apparat for registrering av køyre- og kviletid, og
gi nærare føresegner om godkjenning, monte-
ring og kontroll av slike apparat.

Køyre- og kviletida blir registrert av sjåføren
ved hjelp av fartsskrivaren, på diagramskiver
(analog fartsskrivar) eller på sjåførkort. Data frå
digital fartsskrivar skal bli lasta ned med jamne
mellomrom og lagrast på ein trygg måte i eitt år.
Plikta gjeld også diagramskiver. Føretaka skal
handsame fartsskrivardata i samsvar med person-
opplysningslova, jf. køyre- og kviletidsforskrifta
§ 6 siste ledd. Kontroll av køyre- og kviletid blir
utført anten ved trafikkontroll, eller ved føretaks-
kontroll, jf. vegtrafikkloven §§ 10 og 21 og køyre-
og kviletidsforskrifta §§ 11 og 12. Når det gjeld
Statens vegvesen sine kontrollar, blir data gjort til-
gjengelege med eit kontrollkort, lasta ned med eit
eige verktøy, analyserte i eit analyseprogram og
lagra i eit digitalt kontrollsystem (VaDIS). Nærare
rutinar for gjennomføring av kontroll og hand-
saming av data er gitt i interne kvalitetssystem og
i trafikkontrollinstruksen.

Status på fartsskrivarkort kan ein også kontrol-
lere. Tryggleika til systemet kvilar på ein føre-
setnad om at kvar sjåfør skal ha sitt eige unike sjå-
førkort. For å sikre dette blir det ført eit nasjonalt
register over fartsskrivarkort (kalla DIFAS). EØS-
statane utvekslar også data om fartsskrivarkort
elektronisk via meldesystemet TACHOnet, eventu-
elt via anna kompatibelt system. Både det nasjonale
registeret og utveksling av personopplysningar har
heimel i gammal fartsskrivarforordning som er
gjennomført i køyre- og kviletidsforskrifta § 1.

3.1.4 *Periodisk køyre- og kviletidskontroll*

Vegtrafikkloven § 19 gir òg heimel for kontroll av
køyre- og kviletid, kor eigaren skal sjå til at køyre-
tøyet blir framvist på bestemte stader (godkjenning-
kontrollar og periodisk kontroll). Paragraf 19 andre
ledd første setning blei lagt til for å gi nødvendig
lovheimel til å gjennomføre EØS-forpliktingane for
periodisk køyre- og kviletidskontroll. Endringa tok til å
gjelde 1. mai 1994.

Ordninga med periodisk kontroll er grunnlegg-
jande og utforma for å sikre at køyre- og kviletid i bruk blir halde i
ei sikker og miljømessig akseptabel stand. Dei nær-
are reglane om godkjenning av og tilsyn med verk-
semder som gjennomfører periodisk køyre- og kviletids-
kontroll går fram av forskrift 13. mai 2009 nr. 591
om periodisk kontroll av kjøretøy. Forskrifta gjen-
nomfører direktiv 2009/40/EF om teknisk kontroll
med motorkjøretøy og tilhengjarar i norsk rett.

Kontrollordninga har ikkje blitt vesentleg endra sidan 1998, då personbilane blei innlemma i ordninga. Ein opererer framleis med same kategoriar køyretøy som skal ha periodisk kontroll, og kontrollintervalla er i hovudsak dei same. Det har likevel vore endringar i kontrollinnhaldet og kontrollmetodar.

Myndigheit til å gjennomføre periodisk kontroll blei frå starten av lagt til private, godkjente køyretøyverkstader og teststasjonar (NAF), saman og i konkurranse med Statens vegvesen for å gi best mogleg utnytting av hallkapasiteten, betre tilgang på kontrollstader for køyretøyeigarane og lågare reise- og tidskostnader. Departementet uttalte særskilt at ei rekke rutebillag utfører kontroll ved sine egne verkstader, og at ein tok sikte på å gjere det mogleg for dei å fortsette med det.

Dei periodiske kontrollane blir i dag utførte av private kontrollorgan som er godkjente av regionvegkontoret. Det er i forskrift gitt krav til lokale, utstyr mv. og korleis kontrollane skal bli gjennomførte. Vidare er det gitt føresegner om tilsyn med kontrollorgana og reaksjonar ved brot på føresegnene om etablering og drift.

Slik gjeldande § 19 andre ledd er utforma, er godkjenning og tilsyn med utføringa av periodisk kontroll knytt opp mot stader som gjennomfører slik kontroll. Det er ikkje heimel for å gi nærare føresegner om godkjenning av personar som gjennomfører periodisk kontroll. Forskrift om periodisk kontroll av køyretøy § 12 sett likevel krav om at personalet som utfører kontroll skal ha «nødvendig kompetanse». Ein gir vidare konkrete kunnskapskrav i form av bl.a. kunnskap om kontrollinstruks og praktisk kontrollkompetanse. For kontrollørar som skal kontrollere køyretøy med trykkluftmekaniske bremsar er det også krav til gjennomgått og bestått kurs i bremseprøving. Krava til kompetanse er eit krav til drift som blir følgt opp og kontrollert i regionvegkontora sine tilsyn med kontrollorgana. Dersom ein avdekkar manglande kompetanse, vil det kunne føre til reaksjonar mot kontrollorganet.

Gjeldande vegtrafikklov § 19 andre ledd har ikkje føresegner om habilitet hos kontrollorgana eller personar. Han sett heller ikkje krav om vandel.

Det følgjer av vegtrafikkloven § 19 andre ledd at det kan gis nærare føresegner om vederlag for kontroll. I forskrift om periodisk kontroll av køyretøy § 27, jf. § 26 er det fastsett gebyrsatsar for overprøving av kontrollar som er gjennomførte hos kontrollorgana. Dersom køyretøyeigar er usamd i bedøminga til kontrollorganet om manglar, kan han be regionvegkontoret om å overprøve vurderinga. Betaling for gjennomføring av

periodisk kontroll er ikkje regulert i forskrifta, men opp til det einskilde kontrollorgan å fastsette.

Det er ikkje heimel i gjeldande § 19 andre ledd for å gi nærare føresegner om gebyr for godkjenning av og/eller tilsyn med stader eller personar som gjennomfører periodisk kontroll. Det følgjer heller ikkje direkte av paragrafen at ein kan gi forvaltningsreaksjonar ved brot på krava til etablering og drift av kontrollorgan. Nærare reglar om reaksjonar finst likevel i forskrift om periodisk køyretøykontroll § 24.

3.1.5 Krav til køyretøyverkstader m.m.

Det følgjer av vegtrafikkloven § 19a første ledd at berre køyretøyverkstader som er godkjente av Statens vegvesen kan utføre reparasjon- og vedlikehald mv. på motorvogn og tilhengar. Etter § 19 a andre ledd kan somme typar køyretøy eller somme typar arbeid bli unntatte i forskrift. Paragraf 19 a tredje ledd gir heimel for forskrift til gjennomføring og utfylling av paragrafen, bl.a. vilkår for godkjenning, plikter, tilbakekall av godkjenning og om kontroll av køyretøyverkstader.

Vegtrafikkloven § 19 a blei fastsett ved lovendring i 2004, men det materielle innhaldet er i det vesentlege ei vidareføring av den gamle lova om godkjenning av kjøretøyverkstader. Departementet syner her til Ot.prp. nr. 53 (2003–2004) *om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk*.

Nærare føresegner om godkjenning av og tilsyn med køyretøyverkstader står i forskrift 13. mai 2009 om køyretøyverkstader (verkstadsforskrifta). Forskrifta regulerer kva typar arbeid som krev godkjenning, kva for type godkjenning ein kan gi, vilkår som må vere fylde for å få godkjenning og plikter som køyretøyverkstadene må fylle for å behalde godkjenninga. Forskrifta har også føresegner om tilsyn og kva for reaksjonar tilsynsmyndigheita kan nytte ved brot på vilkåra for etablering og drift.

Hovudformålet med gjeldande § 19 a og verkstadsforskrifta er å regulere arbeid på komponentar på køyretøy som er viktige for trafikksikkerheit og å sikre at arbeidet går forsvarleg føre seg av kompetent person. Vegtrafikkloven § 19 a har ikkje føresegner om godkjenning av teknisk leiar eller personale. Det er heller ikkje gitt føresegner om gebyr for godkjenning eller tilsyn.

3.1.6 Krav til spesialverkstader vtrl. § 13 femte ledd

Gjeldande vegtrafikklov § 13 femte ledd har følgjande ordlyd:

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og kontroll av verksteder som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerheitsmessige eller miljømessige innretningar i kjøretøyer. Departementet kan gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksteder for fartsskriver».

Føresegna blei teke inn i vegtrafikkloven ved lovendring 23. juni 1995 nr. 40, jf. Ot.prp. nr. 46 (1994–95). Ho er utforma som ein generell heimel til å kunne sette forskriftskrav til verkstader som skal montere, kontrollere og reparere sikkerheitsmessige og miljømessige innretningar i køyretøy. Lovføresegna gir også heimel for nærare føresegner om godkjenning og tilsyn med fartsskrivarverksteder. Då § 13, femte ledd blei vedteke i 1995, var den einaste påtenkte spesialverkstaden fartsskrivarverkstad, men føresegna var ikkje meint til å lukke ute regulering av eventuelle nye typar spesialverkstader i framtida.

3.1.7 Gebyr for fartsskrivarverkstader

Vegtrafikkloven § 13 femte ledd fikk ved lovendring 25. april 2008 eit nytt andre punktum, som gir departementet heimel til å gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verkstader for fartsskrivar. Departementet uttalte i Ot. prp. nr. 17 (2007–2008) at «verkstedene er kommersielle aktører som tilbyr tjenester til lastebileierne. Kostnader til godkjenning og tilsyn vil, som andre kostnader ved næringsdrift, inngå i bedriftens grunnlag for å prise egne tjenester». Det blei vidare uttalt at å finansiere godkjenning og tilsyn med fartsskrivarverkstader med gebyr var i tråd med Finansdepartementet sine retningslinjer for «gebyrfinansiering av statlige myndighetshandlinger.» Dei nærare reglane for godkjenning av og tilsyn med fartsskrivarverkstader er gitt i forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskrivarverkstader. Forskrifta gir vilkår og plikter for verkstadene, krav til gjennomføring av arbeid på og kontroll av fartsskrivar, føresegner om tilsyn og forvaltningsreaksjonar og regulering av størrelsen på godkjennings- og tilsynsgebyret. Godkjenningsgebyret er p.t. kr. 22 000, medan tilsynsgebyret er kr. 5 000.

3.2 Rettstilhøva i andre land

3.2.1 Kontroll av tunge køyretøy langs veg

3.2.1.1 Generelt

Kontroll av tunge køyretøy langs veg er ulikt organisert i dei andre nordiske landa, der det er politiet

som har ansvar for kontroll av tunge køyretøy langs veg. Dei fleste lovbrota som blir avdekte gjennom kontroll av tunge køyretøy blir der sanksjonerte med bøter. I Noreg er kontrollverksemda organisert slik at både regionvegkontoret og politiet har kontrollmyndigheit. Tyskland har, i likskap med Noreg, organisert kontrollverksemda i forvaltningsapparatet framfor strafferettsapparatet.

3.2.1.2 Tyskland

I Tyskland er det tyske godstrafikkdirektoratet (Bundesamt für Güterverkehr- BAG) ansvarleg for utekontrollen. BAG er organisert med hovudsete i Köln, 11 utestasjonar og eit kontor i Berlin. Direktoratet har rundt 1750 tilsette. Utekontrollen består av 16 kontrollleiningar med ca. 230 kontrollørar.

Kontrollane er i hovudsak regulerte gjennom EU-regelverk, som m.a. reglar om kontroll av køyre- og kviletid, farleg gods (ADR), vekt og dimensjonar på køyretøy mv., med nokre nasjonale særreguleringar. Dersom ein finn indikasjonar på at ein bør sjå nærare på f.eks. bremsar, vil kontrolløren følgje køyretøyet til næraste TUV- verkstad, som har godkjenning til å gjennomføre denne typen kontrollar. Brot på det regelverket blir sanksjonert administrativt anten med eit varsel (med eller utan betaling) eller gebyr. Ved brot på døgn- eller ukekvil kan sjåføren også bli pålagt å kvile.

For å kunne kontrollere tunge køyretøy må kontrollørane gjennomgå ei internopplæring over to år, både teoretisk og praktisk. Etter avslutta opplæring er kontrolløren kvalifisert til sjølvstendig å kontrollere dokument, køyre- og kviletid og syning av køyretøyet. Det er ikkje krav om noko spesiell formell kompetanse ved tilsettinga. For å kunne bli spesialist på teknisk kontroll er det krav til forkunnskaper i form av utdanning som mekanikar eller ingeniør i tillegg til opplæring i eitt år.

3.2.2 Kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll

Oversikten over rettstilhøva i andre land kva gjeld *kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll*, er avgrensa til Sverige, Danmark og Finland, og til spørsmåla om dei har føresegner om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksemdene for periodisk kontroll, fartsskrivarverkstader og teknisk køyretøykontroll langs veg, kva reaksjonar styresmaktene har til disposisjon for dei tilfella det er avdekte brot på føresegnene om etablering og drift av kontrollverksemdene og tekniske krav til køyretøy i bruk, og vidare om ein har gitt reglar

om habilitetsreglar. Desse spørsmåla er anten ikkje regulerte av direktiv 2014/45/EU eller reguleringane gir medlemsstatane ein vid margin for skjønn.

3.2.3 Gebyr for godkjenning og/eller tilsyn

3.2.3.1 Sverige

Periodiske køyretøykontrollar blir gjennomførte av private kontrollorgan i Sverige. Dei nyttar akkreditering som metode for å få bekrefte at kontrollorganet arbeidar etter regelverket. Akkrediteringsselskapet SWEDAC har tilsyn med verksemdene. SWEDAC er etter lova gitt myndigheit til å gi føresegner om avgift for blant anna kontrollorgan. Lov (2011:791) om akkreditering och teknisk kontroll § 21 fastset at akkrediterte organ (kontrollorgan) skal betale gebyr for å dekke «kostnaderna för akkreditering, tillsyn och bedömning». Vidare har «styrelsen för akkreditering och teknisk kontroll» myndigheit til å påleggje avgifter som er spesielt knytte til akkreditering og tilsyn etter forskrifta § 21. Dei relevante reglane for kontrollorgan er forskrift STAFS 2013:9, kor det går fram at kontrollorgan skal betale «ansökningsavgift» -søknadsavgift- til SWEDAC. «Ansökningsavgiften» blir rekna ut frå kostnader «som är nödvändige i samband med bedömningsarbetet». Det er også gitt reglar om avgift i samband med endring av akkreditering og om årsavgift.

3.2.3.2 Danmark

Kontrollverksemda i Danmark er sidan 2005 privatisert. Trafik- og Byggestyrelsen som er underlagt Transport- og bygningsministeriet, er myndigheit for godkjenning og tilsyn. Kontrollordninga er regulert i «Lov om godkendelse og syn av køretøjer», og har preg av å vere fullmaktsheimlar. Detaljerte føresegner følgjer av «Bekentgørelse om virksomheter, der foretager syn av køretøjer». Bekjentgørelsen § 23 seier at dei danske kontrollorgana må betale eit gebyr til Trafik- og Byggestyrelsen for kvar gjennomførte kontroll eller etterkontroll. Manglande betaling fører til tilbakekalling av godkjenninga. I Danmark er det ikkje fastsett gebyr i samband med sjølve godkjenninga av kontrollorgana.

3.2.3.3 Finland

I Finland er det Trafiksäkerhetsverket Trafi, Finland sin transportmyndigheit, som har ansvar for å handsame søknader og tildele godkjenning til

kontrollorgan for Periodisk køyretøykontroll. Lag om fordonsbesiktningssverksamhet (13.12.2013/957) gir krav til kontrollorgan som utfører periodisk kontroll av køyretøy. Andre kapittel regulerer «besiktningsskoncession» (kontrolltillating). Finske myndigheiter opplyser at ein må betale 1500 euro i samband med godkjenning som kontrollorgan. Gebyret skal dekke kostnader til å handsame godkjenninga. Lova § 36 fastset vidare at «Trafiksäkerhetsverket följer det regionala utbudet av besiktningstjänster, utvecklingen av de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningssverksamheten även i övrigt.» For å finansiere tilsynet må kontrollorgana betale ei avgift på 2,20 euro per inspeksjon.

3.2.4 Reaksjonar

3.2.4.1 Sverige

Myndigheitene i Sverige har heimel til å gi eit lovbrotsgebyr dersom ei ikkje-akkrediterert verksemd utfører periodisk kontroll på køyretøy. Eit eksempel er kontrollorgan som gjennomfører slik kontroll på køyretøy dei ikkje er akkrediterte for. For verksemdar som er akkrediterte, så er ei tilbakekalling av godkjenninga ein mogleg reaksjon. Tilbakekall vil vere aktuelt der kontrollorganet ikkje lenger har nødvendig kompetanse eller elles ikkje fyller krava etter regelverket.

3.2.4.2 Danmark

«Bekentgørelse om virksomheter der foretager syn» kap. 6 har nærare reglar om bortfall og tilbakekalling av godkjenning som kontrollorgan. Tilbakekalling er bl.a. nytta i dei høva der kontrollverksemda grovt eller gjentekne gonger har brote vilkåra i godkjenninga eller har vesentleg, forfallelen gjeld til det offentlege.

3.2.4.3 Finland

Dei finske myndigheitene har i likskap med Danmark ikkje heimel til å påleggje økonomiske sanksjonar overfor verksemdar.

3.2.5 Føresegner om habilitet

3.2.5.1 Sverige

I Sverige er det krav om at kontrollorganet skal oppfylle krav i regelverket til «oberoenhet» og «opartiskhet». Reglane finn ein delvis i fordonslagen SFS (2002:574) 4 kapittel § 2h og dels i stan-

darden ISO/IEC 17020 under punkt 4.1, 5.2.1 og 6.1.12. Det er her sett krav til at den som utfører kontroll ikkje kan drive sal eller reparasjon på bil.

Føresegnene om habilitet er retta mot kontrollorganet ved at ein gir krav om dei ikkje kan drive anna verksemd som gjer at det kan bli spørsmål om kontrollane er upartiske. Det går fram av forordningslagen SFS (2202:574) at kontrollorgan ikkje må drive eller stå i eit kommersielt, økonomisk eller anna avhengigheitsforhold bl.a. til verksemdar som driv handel med eller som reparerer køyretøy som skal ha periodisk køyretøykontroll.

3.2.5.2 Finland

Det finske regelverket har mykje til felles med det svenske. «Lag om forordningsbesiktningsverksamhet 957/2013» § 11 omhandlar «Bedömning av sökandes oberoende». Vurderinga avheng av om kontrollverksemda driv eller står i eit kommersielt, økonomisk eller anna forhold bl.a. til verksemdar som driv handel med eller reparasjon av køyretøy som er underlagt periodisk køyretøykontroll. Føresegnene er retta mot kontrollverksemdene.

3.2.5.3 Danmark

Føresegnene om habilitet i den danske spesiallovgevinga er retta dels mot kontrollorgana og dels mot dei tilsette der. Det går fram av § 1 i «Bekentgørelse om virksomheter der fører syn av køretøyer», at ei verksemd som blir godkjent for periodisk køyretøykontroll ikkje kan foreta ervervsmessig reparasjon. Paragraf 19 første ledd syner til at bl.a. den danske forvaltningslov kap. 2 (Inhabilitet) gjeld i samband med «syn og omsyn» (kontroll), som i hovudsak er samanfallande med tilsvarende føresegner i norsk forvaltningslov, jf. forvaltningslova § 6. Bekentgørelsen § 19 andre ledd fastset at synverksemda sine medarbeidarar, inkludert teknisk ansvarleg person, ikkje har høve til å kontrollere køyretøy som verksemda sjølv nyttar eller rår over eller har vesentleg økonomisk interesse i.

3.2.6 Ny fartsskrivarforordning

3.2.6.1 Sverige

Svenske styresmakter syner til at fartsskrivarforordninga inneheld nye krav til verkstader og køyretøyprodusentar, og at brot på dei nye krava må bli sanksjonerte. Dei syner vidare til at forordninga i auka grad krev informasjonsutveksling mellom medlemsstatane, og krev harmoniserte

testar og utdanning av kontrollørar. Dei syner til at konsekvensar av den nye typen fartsskrivar er at styresmaktene må typegodkjenne nye komponentar, at politiet må kontrollere ein ny type fartsskrivar, at industrien må utvikle eit nytt produkt, at kontrollorgan må lære seg å kalibrere og undersøke den nye typen fartsskrivar, og at transportføretak må sette seg inn i dei nye krava. Svenske styresmakter vurderer at det er nødvendig med fleire lov- og forskriftsendringar.

Artikkel 24 nr. 2 bokstav c i fartsskrivarforordninga inneheld eit krav til at installatørar, verkstader og køyretøyprodusentar har «good repute». Näringsdepartementet syner her til at godkjenninga blir gjort gjennom akkreditering etter forordning (EU) 765/2008 om krav til akkreditering og marknadsovervaking i samband med marknadsføring av produkta. Dersom aktørane fyller krava der, er dei vurderte til å fylle krav til vandel. Dei syner m.a. til at artikkel 5 nr. 4 i forordning (EU) 765/2008 seier at dersom den akkrediterte ikkje lenger har nødvendig kompetanse eller i alvorleg grad ikkje har oppfylt sine plikter, så skal akkrediteringssertifikatet kallast tilbake.

Sverige foreslår at nasjonalt regelverk blir endra slik at politiet får myndigheit til å følgje køyretøyet til eit autorisert kontrollorgan, samt ei plikt for kontrollorganet til å utføre slike kontrollar, jf. art. 38 nr. 2.

Forordninga art. 39 set krav til opplæring av kontrollørar. Her opplyser svenske styresmakter at dei ventar til ei gjennomføringsforordning kjem. Dei syner elles til at det i dag er ei intern opplæring i Transportstyrelsen av personale som kontrollerer føretak og at politiet har ei intern opplæring for dei som kontrollerer langs veg. Opplæringa for dei ulike kontrollmyndigheitene er ikkje samkøyrte.

3.2.6.2 Danmark

Danmark har implementert den nye fartsskrivarforordninga med påkravde overgangsføresegner. Danske styresmakter opplyser at materielle regelendingar som følgjer av føresegner som ikkje føreset gjennomføringsrettsakter, jf. artikkel 46 (om overgangsføresegner), er gjorde. Vedlegg 1 B til den gamle forordninga vil gjelde inntil ny gjennomføringsrettsakt ligg føre.

Styresmaktene har tolka kravet til «good repute» i art. 24 nr. 2 bokstav c slik at installatørar, verkstader og køyretøyfabrikantar skal oppfylle eit krav til vandel. Søkaren om autorisasjon som verkstad pliktar å melde opplysningar om personar som er knytte til verkstaden, inkludert opplys-

ningar om eigarskap. Verkstadeigaren eller ansvarleg leiar gir ved søknaden samtykkje til at ein kan slå opp i politiet sine registre, inkludert Kriminalregisteret. Ein må òg samtykkje til at styresmaktene kan søke opplysningar om søkaren eller verkstaden.

Danske styresmakter syner til at ein bør vurdere om undersøkinga av register skal gjelde alle personar i krinsen knytt til verkstaden. Dette gjeld særleg medlemmar av styret (med betydelege eigardelar) eller hovudstyret og/eller andre personar med vesentlege interesser i eit føretak.

Kva gjeld vurderingar som er gjorde i høve til å påleggje verkstader kontroll av fartsskrivaren etter forordninga art. 38, har ein i Danmark vedteke ein heimel for at politiet kan be verkstader kontrollere om fartsskrivaren fungerer korrekt, registrerer og lagrar data korrekt, i tillegg til om kalibreringsparameterane er korrekte. Vidare kan politiet be om spesifikke testar for å vurdere om det ligg føre manipulasjon, jf. bekendtgørelse 184/2016 § 1 stk. 3, jf. § 1 stk. 5.

3.2.6.3 *Finland*

Finland har, som Noreg, ikkje fartsskrivarproducentar. Finske styresmakter syner til at den nye fartsskrivarforordninga inneber relativt små endringar i forhold til rettshøva etter den gamle forordninga.

Det skaper likevel endringsbehov at forordninga introduserer ein ny type fartsskrivar, og spesielt krava til datasikkerheit for fartsskrivarkort som ein konsekvens av utviklinga av sjølve apparatet.

Når det gjeld kompetansekrav til kontrollørane, syner finske styresmakter til at kompetansekrava for kontrollmyndigheitene for deira del gjeld den overvakande myndigheita, politiet, toll og grensekontrollen, og deira interne opplæring. Kravet om rapportering til Kommisjonen om opplæringskrava etter forordninga art. 39, skal vonleg utgreiast nærare.

4 Endring av vtrl. § 19 kontroll av køyretøy

4.1 Eigar sine plikter

4.1.1 Høyringsframlegget

Det blei gjort høyringsframlegg om å samle og presisere gjeldande heimlar om plikter som eigar eller den som har råderett over køyretøyet har til å framstille køyretøyet til kontroll i hall, i § 19. Eigaren si plikt til å framstille køyretøyet til slik kontroll kan vere utløyst av at regionvegkontoret eller politiet har avdekt manglar i kontroll langs veg som treng vidare oppfølging, eventuelt at eigar har endra eller reparert køyretøyet på ein slik måte at ny godkjenning krevst.

Lovføresegna regulerer også plikta til å møte til periodisk kontroll. Dei gjeldande forskriftskrava om frammøte til kontroll, gjennomføring av kontroll og gebyr for kontroll vil vidareførast i «forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil» (køyretøyforskrifta) og forskrift om periodisk køyretøykontroll.

Høyringsforslaget til § 19:

«Eier av kjøretøy eller den som på eierenes vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Han plikter også å gi de opplysninger om kjøretøyet som kreves.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om frammøte og gjennomføring av kontroll av kjøretøy og om kontrollgebyr».

4.1.2 Høyringsinstansane sine merknader

Statens vegvesen Region øst og Region sør har spelt inn at uttrykket «Han» i forslaget til andre setning i første ledd bør erstattast. Region øst meiner uttrykket «Eier eller den som på eiers vegne har rådighet over det» er betre, for å unngå tvil om at den som rår over køyretøyet pliktar å gi opplysningar om køyretøyet til politiet og regionvegkontoret. Region sør meiner at «Han» i forslaget til andre setning i første ledd kan erstattast med «Vedkommende» for å gjere regelen kjønnsnøytral.

4.1.3 Departementet sine vurderingar

Departementet er samd i høyringsmerknaden og foreslår å erstatte uttrykket «Han» med «Vedkommende» slik det blei foreslått. Departementet ser ikkje behov for ytterlegare presisering av lovteksten her. Uttrykket «Vedkommende» peiker klart tilbake på «Eier og den som på eiers vegne har rådighet over det».

Departementet har etter ei vurdering komme til at framlegget til endring av § 19 òg bør omfatte heimel for køyretøykontroll langs veg (høyringsframlegget § 19 b).

4.2 Køyretøykontroll langs veg

4.2.1 Generelt om framlegget

Lovframlegget skal erstatte gjeldande § 19 andre ledd siste punktum, som gir heimel for departementet til å gi forskrifter om gjennomføring av tilfeldig og ikkje-meld køyretøykontroll langs veg.

Forslaget grunnar først og fremst i gjennomføringa av direktiv 2014/47/EU sine føresegner om utveljing av køyretøy til kontroll basert på risiko. Art. 6 pålegg medlemsstatane å innføre eit risikoklassifiseringssystem kor informasjon som allereie finst frå tidlegare kontrollar langs veg og periodiske køyretøykontrollar, skal danne grunnlaget for ein risikoprofil. Informasjon frå nasjonale kontrollar og kontrollar i andre medlemsland skal bli innhenta og gi grunnlag for risikoprofilen, for å gjere kontrollverksemda meir målretta. Ei slik utveljing krev ei endring av eksisterande lovheimel.

Utover behovet for lovendring som følgjer av gjennomføringa av direktiv 2014/47/EU, ser departementet òg eit behov for å modernisere heimenen for kontroll langs veg.

4.2.2 Heimel for krav til kompetanse hos kontrollpersonell

4.2.2.1 Generelt

I høyringsframlegget blei det foreslått ein forskriftsheimel for at departementet kan fastsette krav til kompetanse hos dei som skal kontrollere (tunge) køyretøy langs veg, då ein ikkje har slik heimel i dag.

Grunngivinga er først og fremst gjennomføringa av direktiv 2014/47/EU. Direktivet art. 8 nr. 4 fastset at styresmaktene skal sikre at personell som skal gjennomføre detaljerte utekontrollar, må oppfylle kompetansekrav og krav til grunn- og oppfriskingsopplæring, og syner til direktiv 2014/45. Framlegget rekk likevel lengre enn direktivforpliktingane, då heimelen gjeld kontrollørar generelt.

Framlegget skal også gjennomføre kompetansekrav for køyre- og kviletidskontrollørar etter forordning 165/2014. I høyringsframlegget blei det dessutan presisert at utekontrollørane må beherske anna kontroll etter gjeldande regelverk.

Framlegget til § 19 andre ledd heng saman med framlegget til § 19 a om kompetansekrav for kontrollørar av periodisk køyretøykontroll og tilsynspersonell, sjå proposisjonen pkt. 5.4.

Kontrollørane skal fylle krav til ein grunnkompetanse etter direktiv 2014/45 vedlegg IV nr. 2. Dette er forstått som utdanning, for eksempel som mekanikar. Det blir vidare stilt krav om treårig dokumentert erfaring frå køyretøyområdet eller noko tilsvarende, for eksempel dokumentert lærlingtid eller studiar og passande opplæring. Fagbrev eller ingeniøruddanning vil dekke kravet.

Direktivet set krav om at medlemsstatane skal sikre at kontrollørane får høveleg opplæring. Det blir stilt krav til førstegangsoplæring, og til regelmessig oppfriskande opplæring eller prøve, sjå nærare omtale i pkt. 5.3.1 om § 19 a.

Direktivet gir òg krav til innhaldet i kontrollør opplæringa, i form av kunnskap om m.a. bremse- og styresystem og utslipp. Opplæringa skal gjennomførast i regi av medlemsstaten eller av autorisert opplæringsinstitusjon.

I høyringsnotatet blei det presisert at det ikkje blir foreslått krav til grunnkompetanse og erfaring for kontrollørar som alt er tilsette i Statens vegvesen, men dei må likevel gjennomføre opplæring etter direktiv 2014/45/EU vedlegg IV pkt. 2. Dei nærare krava til kompetanse vil bli regulerte i forskrift.

Framlegget til § 19 skal òg gjennomføre krav til kompetanse som følgjer av den nye fartsskri-

varforordninga. Av artikkel 39 nr. 1 går det fram at det kjem meir spesifikke krav til kompetansen til kontrollørar, enn dei som følgjer av gjeldande regelverk for køyre- og kviletid. Medlemsstatane skal syte for at kontrollmedarbeidarar får ei høveleg utdanning i å analysere registrerte data og kontrollere fartsskrivarar, for å sikre ei effektiv og harmonisert handheving. Sett i samanheng med artikkel 38, som har overskrifta «kontrollmedarbeidare», er dette vurdert å innebære at opplæringskrava gjeld alle som kontrollerer køyre- og kviletid. Dei som kontrollerer langs veg, dei som kontrollerer i føretak, og politiet så vel som Statens vegvesen sine kontrollørar. Det følgjer av art. 39 nr. 3 i forordninga at Kommisjonen vil komme med gjennomførande rettsakter med nærare innhald til grunn- og etterutdanninga.

Artikkel 39 nr. 4 fastset at medlemsstatane skal gjennomføre nærare reglar om utdanninga. Slike reglar vil bli spesifiserte av Kommisjonen og må gjennomførast i norsk forskrift. Ettersom dei nye krava til opplæring ikkje er vedteke enno, er det ikkje mogleg å si noko meir spesifikt om endringar som vil bli gjorde for opplæringa. Vegdirektoratet legg til grunn at den opplæringa som Statens vegvesen sine kontrollørar får i dag gjennom Trafikant- og køyretøystudiet i hovudsak vil oppfylle dei nye krava. Kva gjeld politiet si opplæring i køyre- og kviletid, så må også dei oppfylle dei nærare krava som vil følgje gjennomføringsrettsaktene.

4.2.3 Høyringsfråsegnene

Høyringsfråsegnene synest i hovudsak positive, berre eit fåtal har spesifikke kommentarar.

Bilimportørenes landsforening (BIL), meiner at kompetansekrava berre bør gjelde dei som faktisk utfører kontrollar. Ein bør vidare stille same krav til kompetanse hos utekontrollørar som til for eksempel periodiske kontrollørar.

Norsk Lastebileier-forbund (NLF), meiner det er positivt å styrkje kontrollen av køyretøy langs veg, og foreslår betre metodar for utveljing, som for eksempel risikovurdering av bedrifter, noko som vil gagne dei som satsar mest på sikkerheit.

Politidirektoratet (POD), uttaler at tenesemenn hos utrykkingspolitiet og ein del tenesemenn knytte til trafikkteneeste ved politidistrikta i dag har kompetanse til å drive slik kontroll som det her er snakk om. *POD* meiner det er viktig å leggje til rette for at politiet også i framtida skal kunne følgje sitt eige løp for å skaffe seg nødvendig kompetanse, utan at det er nødvendig å følgje Statens vegvesen sitt program. Dei syner m.a. til

at kontroll av blant anna køyre- og kviletid er eit åtferdsproblem, og difor er ei klar politioppgåve. Krava til utdanning og oppfrisking er forankra i eit direktiv frå EU, og er difor internasjonalt. Politiet har i dag stor nytte av TISPOL sin «Master Class»-utdanning, som gjeld vidareutvikling og oppdatering av tenestemennene sin kunnskap om køyre- og kviletidskontroll.

Statens vegvesen Region nord syner til at det (allereie) i dag er store utfordringar med å få gjennomført opplæringa som er pålagt ettersom tilbodet er lite tilgjengeleg og ikkje følgjer behovet. *Statens vegvesen Region øst* meiner at krava til kompetanse i samsvar med direktiv 2014/47, inkludert etterutdanning og oppfriskingskurs, bør vere så spesifiserte som mogleg. *Region øst* uttaler at ettersom kompetansekravet også vil gjelde politiet, bør Statens vegvesen vere budd på eit større kontrollvolum enn i dag.

4.2.4 Vurderinga til departementet

Ingen instansar har vore negative til høyringsframlegget om å lovfeste eit kompetansekrav til kontrollørar av køyretøy langs veg.

Når det gjeld høyringsfråsegnene, vurderer departementet dei som fornuftige.

Departementet har merka seg at *Politidirektoratet* uttaler at ein også i framtida må leggje til rette for at politiet skal kunne følgje sitt eige løp for å skaffe seg nødvendig kontrollkompetanse, utan at dei må følgje Statens vegvesen sitt program. Departementet syner til at lovheimelen er utforma slik at den ikkje er eit hinder for at politiet har eit eige opplegg for kvalifisering av personell til teknisk kontroll av køyretøy langs veg. Dei nærare reglane om kompetanse for å gjennomføre teknisk kontroll av køyretøy langs veg må ein elles greie ut nærare og høyre særskilt.

Departementet held etter dette fast lovfamlegget kva gjeld kompetansekrav.

4.3 Heimel for krav til kontrollutstyr

Lovframlegget til § 19 andre ledd, inneheld vidare ein heimel til å gi nærare føresegner om krav til kontrollutstyr langs veg.

Framlegget skal gjennomføre direktiv 2014/47/EU art. 11, som set krav til kva type kontrollutstyr som krevst for å kunne gjennomføre ein detaljert vegkantkontroll. Direktivet set mellom anna krav til at mobile kontrolleringar og kontrollstasjonar skal ha høveleg utstyr for å vurdere

køyretøyet sine bremser, støy/avgass, styring og hjuloppheng.

4.3.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Statens vegvesen Region nord uttaler at direktivkrava til kontrollutstyr, spesielt krava til mobilt kontrollutstyr, kan vere ei utfordring der det er store avstandar, og knapp tilgang til store kontrollplasser. Dette gjeld t.d. bremseprøvar.

Statens vegvesen Region øst meiner at det er viktig at kontrollørane er oppdaterte og har nødvendig kontrollutstyr, på grunn av ei stadig fornying og modernisering av køyretøya. *Regionen* meiner det er ein fordel at ein sentralt beskriv korleis ein fullverdig utekontrollstasjon skal vere utforma.

Departementet registrerer at ingen av høyringsinstansane er negative til ein lovheimel for å gi føresegner om krav til kontrollutstyr. Til merknadene om at det vil vere utfordringar knytte til å ha omfattande krav til kontrollutstyr i nord, og om at ein sentralt bør beskrive korleis utekontrollstasjonen skal vere utforma, vil det vere tenleg å ta omsyn til slike utfordringar i aktuelle føresegner til denne lovheimelen.

Departementet held etter dette fast lovfamlegget om krav til kontrollutstyr i § 19, andre ledd.

4.4 Heimel for kontrollgebyr

Det blir foreslått at departementet kan gi forskrift om kontrollgebyr i § 19 andre ledd. Framlegget gjeld gebyr for manglar ved køyretøyet, og er i hovudsak retta mot transportøren.

I høyringsnotatet blei det synt til at direktiv 2014/47/EU art. 15 opnar for at medlemsstatane kan krevje betaling der det er konstatert mangel ved køyretøyet etter ein detaljert kontroll, jf. art. 10 nr. 3. Betalinga er etter direktivet avgrensa til kostnadene for kontrollen. «Mangel» blir her definert som dei store eller farlege manglane, jf. art. 12, som krev oppfølging i form av retting, jf. art. 14. Her vil utekontrollen, etter at manglane er retta, fungere som ein mellomkontroll for periodisk kontroll, og køyretøyet er fritatt for ny kontroll innanfor 3 månader for dei same forholda, jf. direktivet artikkel 10 pkt. 4.

Ein heimel for eventuelt å krevje gebyr for slik kontroll må vere forankra i vegtrafikkloven.

Grunngivinga for framlegget er at ei betaling for kontroll langs veg vil vere med å finansiere dei

nye krava til utstyr, kompetanse og metodar mv. som blir stilte til utekontrollverksemda etter direktiv 2014/47. Direktivet innfører eit todelt utekontrollsystem, basert på ein innleiande og ein detaljert kontroll, og eit system for risikoklassifisering. Ein kontroll som avdekkjer ein stor eller farleg mangel ved køyretøyet, inneber større administrative kostnader enn ein kontroll der ein ikkje finn manglar. Formålet med gebyret og størrelsen på gebyret gjer at gebyret ikkje skal vere ein strafferettsleg sanksjon.

Det blei i høyringsnotatet understreka at ein i forskriftsarbeidet vil ta utgangspunkt i det systemet for vurdering av manglar som følgjer av direktivet artikkel 12. Storleiken på gebyret vil òg ta utgangspunkt i kostnaden det inneber å få overprøvd ein periodisk køyretøykontroll for same type køyretøy etter «forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy» §§ 26 og 27. Forskrifta må gi reglar om at styresmaktene kan fråfalle gebyr som er openbert urimeleg eller feil, og ein klageåtgang.

4.4.1 Høyringsfråsegnene

Høyringsfråsegnene til lovforslaget er få og delte.

Norsk Lastebileier-forbund (NLF), er motstandar av at ein gebyrlegg dei som får påvist manglar i ein eventuell kontroll. Dei oppfattar at ei teneste som etterkontroll, allereie inneber kostnader for bileigaren, og å innføre ytterlegare gebyr i ein utekontroll finn NLF ikkje grunnlag for.

Statens vegvesen Region nord og Region øst er positive til eit krav til gebyr. *Region nord* meiner det krevst nærare utgreiing for å klargjere problematikken rundt eit slikt gebyr godt nok. *Regionen* meiner ein bør lage ulike kategoriar på gebyrstørrelsen som er avhengig av grad av alvor og gjentakning, og ta høgde for at innkrevjinga vil ta tid og ressursar. Dessutan må det vere klare retningslinjer for kor alvorleg ein teknisk mangel må vere for å gi kontrollgebyr. *Regionen* påpeiker at også politiet gjer kontrollar i eit visst omfang. For å effektivisere saksgangen ved reaksjonar som inneber melding til politiet, bør

fleire av brota som i dag blir melde til politiet, bli avgjorte ved gebyr eller forenkla førelegg. Det siste krev ei lovendring slik at Statens vegvesen får slik myndigheit.

4.4.2 Vurderinga til departementet

Departementet vurderer at dei prinsipielle føringane for eit kontrollgebyr og behovet for slik heimel er tilstrekkeleg greia ut og grunnlagt i høyringsframlegget. Departementet syner òg til at sjølv om lovføresegna har direktiv 2014/47/EU om gebyr for teknisk kontroll langs veg som grunngeving, så er lovføresegna utforma òg for å ta høgde for at det i framtida kan melde seg behov for kontrollgebyr på andre kontrollområder.

Om det skal fastsettast forskrift om gebyr i samband med implementeringa av direktiv 2014/47/EU, og korleis ei eventuell ordning med kontrollgebyr, irekna storleiken på gebyret, skal vere utforma, må greiast ut nærare og høyrast særskilt. Departementet vurderer såleis at høyringsfråsegnene først og fremst gjeld fastsetting av forskrift. Høyringsfråsegna om at regelbrot som i dag blir avgjorte ved førelegg/bot heller kan bli avgjorte ved forenkla førelegg eller lovbrotsgebyr har ikkje vore ein del av høyringa og er difor ikkje er vurdert her.

Departementet vurderer at gjennomføring av kontroll langs veg er ein «klart definert myndighetsbasert teneste» der det er mogleg å identifisere og berekne gjennomsnittleg kostnad ved å gjennomføre ein detaljert kontroll, jf. Finansdepartementet sitt rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15), sjå punkt 6.3.5.3. I tillegg vil størrelsen på gebyret reflektere kostnadane som er forbunde med å gjennomføre sjølve kontrollen.

Departementet held etter dette fast framlegget til regulering av køyretøykontroll langs veg med nokre språklege justeringar som ikkje skal påverke innhaldet i forslaget. Departementet har i lovframlegget valt å ta føresegna inn som endring av § 19 andre ledd, og ikkje som ein særskilt paragraf.

5 Endring av vtrl. § 19 a – periodisk køyretøykontroll

5.1 Generelt om framlegget

Framlegget til ny § 19 a skal erstatte gjeldande § 19 andre ledd første setning om godkjenning og tilsyn med «steder som utfører køyretøykontroll».

Framlegget skal først og fremst gjennomføre direktiv 2014/45/EU om periodisk køyretøykontroll i norsk rett. Føresegnene i direktivet om krav til personleg godkjenning av kontrollørane, krav til kompetanse hos kontrollørane og krav om at manglar ved vandelen kan føre til tilbakekalling av godkjenninga, krev lovheimel.

Vidare skjerper direktivet kravet til habilitet gjennom mellom anna å sette krav om at kontrollørane skal vere fri for all interessekonflikt. Formålet er å sikre upartiske og objektive kontrollar. Heimel for å fastsette vilkår om habilitet bør gå fram av lova.

Uavhengig av pliktene som følgjer av direktiv 2014/45, syner erfaringar frå arbeidet med godkjenning og tilsyn med køyretøy, at det er behov for meir effektive heimlar for forvaltninga kva gjeld godkjennings- og tilsynsverksemda. Det er difor foreslått heimel i § 19 a for at forvaltninga kan krevje gebyr og for forvaltningsreaksjonar som tvangsmulkt og stans. Formålet er at forvaltninga i større grad skal bidra til kvalitet på tenesene, og eit meir effektivt tilsyn. Heimelen for å kunne regulere dei ulike områda innanfor godkjennings- og tilsynsordninga må gå klart fram av lova, medan meir detaljerte føresegner høver seg best i forskrift.

5.2 Plikta til godkjenning

Framlegg til ny § 19 a gir uttrykkeleg heimel til at periodisk køyretøykontroll berre kan utførast av verksemder og personar som er godkjente for dette, dessutan at departementet fastset ved forskrift kven som skal vere godkjennings- og tilsynsstyresmakt.

Gjeldande § 19 andre ledd første setning bygger på ein føresetnad om at verksemder som utfører kontroll pliktar å ha godkjenning, men det går

likevel ikkje klart fram av lova at dei skal vere godkjente og kven som fastset godkjennings- og tilsynsstyresmakt. Omsynet til samanheng og ein klar lovtekst tilseier at ein gir heimel til å fastsette godkjennings- og tilsynsstyresmakt ved forskrift.

Grunngivinga for å krevje at personar, i tillegg til verksemder, skal vere godkjente er for å gjennomføre direktiv 2014/45, sjå nærare omtale i punkt 5.2.2 og 5.4.

5.2.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Statens vegvesen Region øst uttaler at setninga «Periodisk køyretøykontroll kan bare gis av godkjente virksomheter og personer» kan føre til at ei forståing om at godkjente personar kan gjennomføre periodisk køyretøykontroll utan at dei gjer dette gjennom verkstader med godkjenning.

Departementet er enig i høyringsfråsegna og har teke omsyn til merknader i framlegget til § 19 a første ledd første setning.

5.2.2 Personleg godkjenning

Det blei i høyringsframlegget foreslått at departementet kan gi nærare forskrift om godkjenning, regodkjenning og tilsyn med både verksemder og personar som gjennomfører periodisk køyretøykontroll.

Gjeldande § 19 andre ledd første setning gir ikkje nødvendig heimel for å krevje godkjenning av *personane* i desse verksemdene.

Lovendringa er ei følgje av direktiv 2014/45/EU artikkel 13 nr. 1 og 2, som krev at medlemsstatane skal sikre at den periodiske kontrollen blir utført av personar som fyller minstekrav til kompetanse og utdanning, og som er sertifiserte, jf. vedlegg IV, m.a. pkt. 3.

Medlemsstatane skal kontrollere om krava til kompetanse og utdanning er oppfylte før ein kontrollør får godkjenning. Direktivet set også krav om at kompetente styresmakter ev. godkjente opplæringsverksemder, skal utferde eit sertifikat til dei som oppfyller krava.

Vidare skal kontrollørane regelmessig gjennomføre ei oppfriskande opplæring eller «passande prøve», jf. direktivet vedlegg IV.

Føresegnene etter direktivet er vurderte slik at kravet om personleg godkjenning må forankrast i vegtrafikkloven. Det må også etablerast ei nasjonal ordning med første gangs godkjenning og regodkjenning av kontrollørane.

5.2.3 Høyringsfråsegnene

Norges bilbransjeforbund (NBF) støttar forslaget om heimel for å sertifisere kontrollørane, og påpeiker at det opnar for å kunne tilbakekalle den personlege godkjenninga ved brot på regelverket. Forslaget vil såleis gi ein mogleg alternativ sanksjon til å tilbakekalle godkjenninga til verksemda, f.eks. i saker der ein har å gjere med «utro tjenerne». *Autobransjens leverandørforening* støttar utsegna til *NBF*.

Statens vegvesen Region øst uttaler at regodkjenning vil vere med på å halde ved like kompetansen hos kontrollørane, noko som er viktig i lys av at den tekniske utviklinga går stadig fortare. *Statens vegvesen Region nord* syner til at slik heimel vil kunne bidra til at ein i større grad vil kunne reagere både mot teknisk leiar og kontrollørar i kontrollorgana, medan *Statens vegvesen Region sør* syner til at slik heimel vil bidra til auka kvalitet og at den einskilde kontrolløren kjenner meir ansvar.

5.2.4 Vurderinga til departementet

Departementet syner til at høyringsfråsegnene er positive til forslaget om lovheimel for personleg godkjenning. Gjennomføringa av EU-direktiv 2014/45 i norsk rett gjer det vidare nødvendig med ei lovendring her.

Departementet vurderer at ettersom dei personane i verksemda som skal godkjennast er kontrollørar og teknisk leiar, bør det presiserast i lovteksten. Departementet har vidare vurdert at det ikkje er behov for å seie eksplisitt at regodkjenning er omfatta i lovteksten, då omgrepet «godkjenning» også vil dekke kravet om fornya godkjenning.

Departementet har elles etter ei lovteknisk gjennomgang av høyringsframlegget til ny § 19 a, endra paragrafen noko i språk og struktur. Endringane skal ikkje påverke det materielle innhaldet som har vore på høyring.

5.3 Krav til vandel

I høyringa blei det gjort framlegg om forskriftsheimel for eit krav til vandel for kontrollorgana og personar i kontrollorgana i ny § 19 a andre ledd bokstav a). Grunngevinga er gjennomføringa av direktiv 2014/45/EU art. 13, jf. vedlegg V, som fastsett at dersom kontrollorganet eller ein kontrollør «mister sitt gode omdømme» («good repute») er det eit mogleg grunnlag for å tilbakekalle godkjenninga av kontrollorganet eller kontrolløren. Det er ikkje heimel for å krevje vandel etter gjeldande vtrl. § 19, og ei lovendring er difor nødvendig.

Etter direktivet er tap av vandel eit grunnlag for å miste godkjenninga. I høyringa blei det likevel gjort framlegg om eit krav til vandel i samband med godkjenninga. Vidare blei vandelskravet knytt til kontrollørane og teknisk leiar, i eigenskap av å vere fagleg ansvarleg i kontrollorgana.

I høyringsnotatet blei det vurdert at vandel i praksis må godtgjerast ved at ein legg fram ein politiattest ved godkjenninga. Dette krev heimel, jf. politiregisterloven § 36. Vidare blei det vurdert at nærare retningslinjer for kva som skal vere manglar ved vandel, må greiast ut og spesifiserast. Vinningslovbrot og økonomiske forhold blei trekte fram som lovbrotsområde som kan ha tyding for vandelen.

5.3.1 Høyringsfråsegnene

Bilimportørenes Landsforening uttaler at det ikkje bør vere ufråvikeleg at plettfri vandel blir eit absolutt krav til kontrollpersonell, men at det må kunne utøvast skjønn.

Statens vegvesen Region øst og nord støttar forslaget, men understrekar at ein bør gi klare føringar for kva slags lovbrotsområde som ikkje er i tråd med å vere teknisk leiar eller kontrollør.

5.3.2 Vurderinga til departementet

Departementet syner til at ingen av høyringsinstansane er negative til forslaget om å fastsette heimel for å krevje vandel ved godkjenning, og ikkje berre heimel for at manglar ved vandel kan føre til tilbakekall av ei godkjenning. Departementet deler synspunkta om at det må vere rom for skjønn i vandelskravet, og at det må vere klare føringar på kva for typar av lovbrotsområde som ikkje er i tråd med ei godkjenning som kontrollør eller teknisk leiar. Departementet presiserer at ikkje eitkvart lovbot som går fram av politiattesten skal gi grunnlag for å nekte godkjen-

ning, det må følgje av ei konkret vurdering av om dei einskilde merknadene er relevante og alvorlege om vedkommande er skikka til oppgåva. Det vil først og fremst vere straffbare lovbrøt knytte til vinning, økonomisk kriminalitet og uriktige opplysningar til offentlege myndigheiter som vil kunne føre til at vedkommande ikkje vil bli vurdert som skikka som kontrollør eller teknisk leiar. Lovbrøt må vurderast etter konkret relevans og alvorsgrad.

Eit krav om at kontrollørane og teknisk leiar skal leggje fram ordinær politiattest, må oppfylle formåla etter politiregisterloven § 37. Det må vere behov for å krevje slik attest. Departementet syner her til den folkerettslege forpliktinga til å gjennomføre direktiv 2014/45, jf. lova § 37, siste ledd. Departementet syner vidare til at den norske kontrollordninga er basert på at kontrollørane utfører oppdrag på vegne av det offentlege, og at ein må ha full tillit til at kontrollane er korrekt gjennomførte og rapporterte. Det har vore utfordringar knytte til rapportering av «fiktive kontrollar». Departementet vurderer difor at vilkåra for å krevje politiattest både etter politiregisterloven § 37, 1. ledd nr. 2 og siste ledd er til stades.

I høyringsframlegget blei kravet til vandel formulert som ein forskriftsheimel. *Justis- og Beredskapsdepartementet* har i ei merknad til eit anna høyringsframlegg med tilsvarande formulering (som gjaldt endringar i vegtrafikkloven §§ 26, 27 og 29), uttala m.a. at: «*Det er uklart hva man ser for seg å regulere i forskrift når det åpnes for å gi forskriftsbestemmelser om vandel. Dersom det er konsekvensene av eventuelle merknader på politiattesten det siktes til, bør forskriftshjemmelen avgrenses til konsekvenser av merknader på attesten.*» (...) «*Dersom man mener det er behov for å innføre krav om politiattest for disse gruppene, må kravet gjøres obligatorisk. Dersom lovgiver først har valgt å innføre et krav om politiattest, skal det ikke være opp til andre å kunne fravike dette kravet. Departementet ber om at bestemmelsene omformuleres (...).*».

Samferdselsdepartementet har i lys av merknaden komme til at kravet til politiattest må vere obligatorisk, og at det må gå klart fram av lova kven kravet gjeld. Departementet vurderer at kravet om politiattest kom godt fram i høyringsnotatet og foreslår etter dette ei endring i § 19 a første ledd. Endringa går fram av lovframlegget til § 19 a sist i proposisjonen.

For ei korrekt gjennomføring av direktiv 2014/45/EU er det nødvendig å ha heimel for at godkjenninga skal kunne kallast tilbake dersom

teknisk leiar eller kontrollør ikkje lenger fyller vandelskravet. Dette kravet gjeld både for nye kontrollørar og dei som er tilsette ved kontrollorgan i dag.

Utgangspunktet etter politiregisterloven er at krav om politiattest ikkje skal gjørast gjeldande for allereie tilsette mv. Det følgjer likevel av politiregisterforskriften § 28-1 at «*Bestemmelsene om vandelskontroll i politiregisterloven og forskriften kan likevel fravikes dersom det følger av folkerettslige forpliktelser*», slik saka er her.

Departementet finn grunn til å presisere at kontrollørar ikkje skal levere politiattest på nytt eller bli vandelsvurderte på nytt ved fornying av godkjenninga. Politiregisterloven opnar for ei viss form for fornya vandelskontroll av personar som tidligare har synt attest, så lenge denne rettar seg mot enkeltpersonar og ein har sakleg grunn for slik kontroll, slik at at mottakar av attesten kan forsikre seg om at krava til vandel framleis er fylte. Slik vil føresegnene etter direktivet bli ivareteke.

Heimelen i politiregisterloven § 43 kan likevel ikkje nyttast til kontroll av allereie tilsette/godkjente personar som ikkje tidligare har vore underlagte krav om politiattest, motsett av kva høyringa la til grunn. Departementet har difor vurdert korleis ein kan gjennomføre føresegnene etter direktivet om at manglar ved vandelen til ein kontrollør er eit grunnlag for at godkjenninga skal kunne kallast tilbake, for kontrollørar som er tilsette ved kontrollorgan per 20. mai 2018.

Departementet ser etter ei fornya vurdering av politiregisterloven, ikkje andre praktiske løysingar enn at kravet om politiattest også må gjelde for kontrollørar som alt er tilsette ved kontrollorgan, jf. politiregisterforskriften § 28-1. Departementet legg til grunn at kontrollørar som er tilsette ved kontrollorgan per 20. mai 2018, må få rimeleg tid til å innrette seg på at dei må levere politiattest gjennom etablering av ei overgangsordning. Korleis eit slikt krav nærare skal gjennomførast, må ein regulere og høyre særskilt i forskrift.

5.4 Vilkår for godkjenninga mv.

5.4.1 Heimel for krav til kompetanse

Framlegget til § 19 a andre ledd skal gi heimel for at departementet kan sette krav til kompetanse for personar som skal gjennomføre periodisk køyretøykontroll i forskrift.

Forslaget skal gjennomføre direktiv 2014/45/EU art. 13 og vedlegg IV, som krev at kontrollør-

ane skal ha bekrefta kunnskap (dansk: «bekreftet viten») på spesifiserte område. Dette er forstått som fagbrev som mekanikar e.l. Kravet til grunnkompetanse gjeld ikkje for kontrollørar som er tilsette i kontrollorgan pr. 20. mai 2018, jf. direktivet artikkel 13.nr. 3.

Forutan grunnkompetanse, skal kontrollørane også ha høveleg opplæring eller prøve i periodisk kontroll av køyretøy. Kravet om grunn- og oppfriskande opplæring eller passande prøve, gjeld i utgangspunktet alle kontrollørar, også dei som er tilsette i kontrollorgan pr. 20. mai 2018. Direktivet sett krav til grunnopplæring eller passande prøve i forkant av godkjenninga og regelmessig oppfriskande opplæring eller prøve i etterkant. Kva som er «regelmessig» oppfriskingsopplæring, er ikkje nærare definert. Det inneber at ein nasjonalt har ein skjønsmargin for gjennomføringa av oppfriskingsopplæringa.

Korleis opplæringa av kontrollørane praktisk blir gjennomført, vil bli greia ut nærare og fastsett i forskrift etter eiga offentleg høyring.

5.4.2 Høyringsinstansane sine merknader

Det er fleire kommentarar til forslaget til heimel for kompetansekrav i § 19 a, som i hovudsak går ut på at kompetansekrava ikkje må bli for omfattande og at det må vere overgangsføresegner:

Landsorganisasjonen (LO), Statens vegvesen Region øst og Region nord støttar forlaget til eit kompetansekrav, irekna regodkjenning.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) støttar i utgangspunktet krav til grunnkompetanse og tilleggsopplæring, men uttaler at det er viktig å utarbeide gode overgangsføresegner. Dei understrekar at tilleggsopplæringa må vere relevant for dei ulike kategoriane kontrollorgan, og at talet på dagar med opplæring må vere på eit rimeleg nivå, blant anna fordi kontrollørane under opplæringa blir tekne ut av produksjon. *NBF* meiner digitale løysingar for opplæring må bli tekne i bruk så langt som mogleg, og at pensum i tilleggsopplæringa ikkje må inkludere kompetanse som kontrollørane alt har fått gjennom bransjeintern opplæring. Elles meiner *NBF* at det ikkje er behov for at den tekniske leiaren ved kontrollorganet har same spisskompetanse som kontrollørane, då rolla som teknisk leiar er av meir administrativ art. *Autobransjens leverandørforening* støttar fråsegna til *NBF*.

Bilimportørenes Landsforening uttaler at kompetansekrava berre bør gjelde for dei som faktisk utfører kontroll, og ikkje i same grad teknisk leiar

eller den som fungerer i leiar sin stad då dette er «unødvendig kostbart».

5.4.3 Vurderinga til departementet

Departementet legg til grunn direktiv 2014/45/EU blir gjennomført gjennom heimel i vegtrafikkloven, medan detaljerte krav kan fastsettast i forskrift etter særskilt høyring.

Departementet presiserer at kravet om grunnkompetanse, i praksis fagbrev, ikkje vil gjelde for kontrollørar som er tilsette før 20. mai 2018. Krava til grunnopplæring og oppfriskande opplæring i periodisk køyretøykontroll, ev. passande prøve vil likevel gjelde for alle kontrollørar uavhengig av om dei er tilsette før eller etter 20. mai 2018. Departementet legg til grunn at overgangsordningar for grunnopplæringa av kontrollørar som alt er tilsette i kontrollorgan før 20. mai 2018, blir greia ut og høyrd i forskriftsarbeidet. Det same gjeld dei nærare krava til omfang og innhald i opplæringa.

Med omsyn til høyringsmerknadene frå einskilde av bransjeorganisasjonane om at det ikkje bør vere same kompetansekrav til teknisk leiar, syner departementet til at Vegdirektoratet i si oppsummering av høyringa anbefaler dette. Grunngevinga er at teknisk leiar skal ha ei aktiv rolle i kontrollarbeidet ved å rettleie personalet og syte for at kontrollane blir utførte i samsvar med lov og forskrift (jf. forskrift om periodisk kontroll § 10). Vidare er teknisk leiar fagleg kontaktperson for regionvegkontora i tilsynet. *Departementet* vurderer på bakgrunn av dette at heimel for krav til grunn- og oppfriskande opplæring også bør omfatte teknisk leiar i kontrollorgan.

Departementet syner elles til at forskriftskrava til grunnopplæring og oppfriskande opplæring eller prøve, ikkje må bli unødig omfattande, og må haldast på eit rimeleg nivå både kva gjeld innhald og opplæringsintervall.

Departementet held etter dette fast framlegget om heimel for krav til kompetanse i ny § 19 a. Lovframlegget, som følger sist i proposisjonen, er endra i språk og struktur. Endringane skal ikkje påverke det materielle innhaldet som har vore på høyring.

5.4.4 Heimel for krav til habilitet

Det blei i høyringa gjort framlegg om at departementet kan gi føresegner om habilitet. Grunngevinga er først og fremst gjennomføringa av direktiv 2014/45/EU.

Sjølv om direktivet fører vidare ordninga med at periodisk kontroll kan gjennomførast av private verksemder godkjente av og under tilsyn av staten, jf. artikkel 4 nr. 2, følgjer det av fortalen pkt. 34 at tillating for eit privat organ til både å gjere reparasjonar og kontrollere same køyretøy må vere basert på ein garanti for eit høgt nivå av objektivitet. Kravet går òg fram av artikkel 13 nr. 3 i direktivet, som seier at inspektørane som gjennomfører kontrollane skal vere frie for all interessekonflikt.

Det blei i høyringsframlegget uttalt at ein kontrollør ikkje vil vere fri for interessekonflikt når han utfører kontroll av køyretøy han sjølv eig, eller som er eigd av nærstående eller av verksemda han er tilsett i. Dette har Vegdirektoratet i ettertid moderert til «dersom ein ikkje tek nødvendige forholdsreglar». Flåteeigarar (busselskap mv.) som driv eigenkontroll og bilforhandlarar som kontrollerer køyretøy dei omset for sal, kan vere eksempel.

Kontrollorgana er ein premissleverandør for dei vedtaka Statens vegvesen treff. Vedtaket baserer seg på ein kontrollrapport frå kontrollorganet, som normalt ikkje blir overprøvd. Kontrollorgana legg såleis til rette for vedtaket om at køyretøyet skal godkjennast eller ikkje. Føresegner om habilitet skal bidra til å gi omgivnaden tillit til at vedtak er treffe på eit uhilda grunnlag og sikre at vedtak faktisk ikkje blir førebudde eller treffe av personar som er farga av egne interesser.

Den periodiske køyretøykontrollen er eit viktig reiskap for å trygge at køyretøy er trafiksikre i bruk og oppfyller dei gjeldande miljøkrava. Den norske kontrollordninga er basert på tillit mellom kontrollorgana og deira representantar og regionvegkontoret som godkjennings- og tilsynsstyresmakt. Gjennomføringa av kontrollane bør difor så langt som mogleg vere organisert slik at det ikkje kan reisast tvil om at vegvesenet si godkjenning baserer seg på undersøkingar og vurderingar som er frie for interessekonfliktar.

5.4.5 Høyringsfråsegnene

Fleire av høyringsinstansane, bransjeorganisasjonane i sær, er skeptiske til at det blir gitt lovheimel for å gi nærare føresegner om krav til habilitet.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) uttaler at kravet kan føre til store praktiske endringar, avhengig av korleis krava blir detaljert i forskrift. Dei peiker bl.a. på at dersom kontrollorgana som er knytte til komplette bilforhandlarar ikkje lenger får høve til å kontrollere køyretøy som høyrer til denne juridiske eininga, må eit stort tal køyretøy

transporterast til andre kontrollorgan. Dersom krava til habilitet òg vil gjelde eigarskap på tvers av morselskap og dotterselskap, vil følgjene bli enda større. Dei meiner også at krava til habilitet ikkje må endre føresetnaden for nåverande ordning om god tilgang, lågare reisekostnader mv., som var avgjerande den gongen departementet innførte dagens ordning med periodisk køyretøykontroll. *NBF* fryktar vidare at strenge habilitetskrav vil vere enkle å omgå, og at det difor er viktig at definisjonen av habilitet og tilhøyrande føresegner ikkje blir unødig strenge. *Autobransjens leverandørforening* støttar denne fråsegna.

Bilimportørenes Landsforening meiner at når ein verkstad først er gitt tillit til å drive periodisk køyretøykontroll, må han også fortsatt ha tillit til å kontrollere eigeneigde køyretøy som i dag. Med omsyn til bl.a. bruktbilbeholdning, vil ei innskjerping få altfor store økonomiske og praktiske konsekvensar etter ei nytte-kostvurdering. Relativt strenge reaksjonar ved tillitsbrot er derimot på sin plass.

Nettbuss AS uttaler at eigenkontroll fortsatt bør vere mogleg. Spørsmålet om habilitet vil ein alltid kunne stille, men dette kan ein kontrollere ved hyppige, ikkje-melde kontrollar.

LO deler uroa for habilitet, men dei ser likevel at endringar i driftsmodellar kan få utilsikta konsekvensar for dei tilsette. Dei ber difor om at ein vurderer utforminga av regelverket nøye, og at alternative løysingar blir vurderte for å unngå tap av arbeidsplassar.

Statens vegvesen Region øst støttar forslaget, og syner til at brot på habilitetskrava må vere knytt opp mot forvaltningsreaksjonane som er foreslåtte i høyringa. Brot på krava til habilitet bør i tillegg ha som konsekvens at gjennomført kontroll blir ugyldig. Utan ein slik konsekvens vil kravet ha avgrensa praktisk tyding. *Statens vegvesen Region nord* peiker på at krav til habilitet har vore etterspurt ved fleire tilfelle. Sjølv om kravet kan medføre fleire utfordringar for både bransjen og dei som skal handheve regelverket, så skal det ta i vare tilliten til at vedtaka til forvaltninga er korrekte og gi eit viktig signal til bransjen og til publikum.

5.4.6 Vurderinga til departementet

Høyringsfråsegnene er delte, der fleire bransjeorganisasjonar syner praktiske og økonomiske utfordringar knytte til å stille krav om habilitet som hindrar flåteeigarar og bilforhandlarar i å kontrollere egne køyretøy, inkludert køyretøy i omsetning.

Departementet vurderer likevel at direktiv 2014/45/EU sett så eksplisitte krav til at kontrollørane skal vere fri for all interessekonflikt og at kontrollane skal vere upartiske og objektive, at ein bør forankre heimel for eit vilkår om habilitet i vegtrafikkloven.

Etter departementet si vurdering, må ein i forskrift søke å ta omsyn til dei innvendingane som har komme fram, spesielt frå bransjeorganisasjonane. Vidare må ikkje habilitetskrava komme i konflikt med den norske kontrollordninga der godkjente verkstader òg kan tilby periodisk kontroll, slik at eit godt, tilgjengeleg kontrolltilbod blir sikra.

Departementet held etter dette fast ved at framlegget til § 19 a andre ledd skal gi heimel for vilkår om habilitet. Kravet gjeld også teknisk leiar ved kontrollorgan, jf. pkt. 5.3. over.

5.5 Gebyrheimel for godkjenning og tilsyn

I høyringsframlegget blei det fremja forslag om at departementet i forskrift kan fastsette gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksemder og personar som utfører kontroll av køyretøy for å dekke disse kostnadene. Gjeldande § 19 gir ikkje heimel for å fastsette gebyr.

I høyringsnotatet blei det vist til at det er innført gebyrordningar for kostnader til sakshandsaming hos ulike nasjonale tilsynsmyndigheiter. Heimlane er ofte gitte i lovrammer, med nærare forskrift. Størrelsen på gebyret blir rekna ut frå kva handsaminga av godkjenninga kostar. Ein gjennomgang av rettstilhøva i andre nordiske land syner også at det der er innført ordningar med gebyr for godkjenning og/eller tilsyn med verksemder som utfører periodisk køyretøykontroll. Det blei uttalt at godkjenning av kontrollorgan er ei teneste fastsett av myndigheitene kor det er fullt mogleg å identifisere og rekne ut gjennomsnittleg kostnad ved å produsere og levere tenesta. På same vis som det i dag allereie er etablert ei gebyrordning for godkjenning av fartsskrivarverkstader, bør ein òg gi heimel i vegtrafikkloven for å kunne gi nærare forskrift om gebyr for godkjenning av kontrollorgan og kontrollørane i kontrollorgana.

Når det gjeld lovheimel for å fastsette tilsynsgebyr, blei det synt til at tilsynsarbeid ikkje er ei etterspurt teneste slik godkjenning er. Tilsynet med kontrollorgana blir heller ikkje gjennomført med eit fast intervall. Tilsynet er målretta, slik at subjekt blir valde ut gjennom året - i det minste i

nokon grad - ut frå ei vurdering av kor stor risikoen for brot på regelverket er. Det blei likevel gjort framlegg i § 19 a om at departementet kan fastsette forskrifter om gebyr for gjennomført tilsyn ved kontrollorgana, avgrensa til dei tilfella der det er avdekt feil og manglar som ikkje er bagatellmessige, og spesielt dersom det er nødvendig med oppfølging av tilsynet.

I høyringa blei ei alternativ form for tilsynsgebyr drøfta – at kontrollorgana betaler eit gebyr for kvar periodisk kontroll som blir rapportert til Statens vegvesen – etter mønster av den danske og finske ordninga, sjå pkt. 3.1 foran. Det blei likevel ikkje fremja noko konkret forslag om dette.

5.5.1 Høyringsfråsegnene

Høyringsfråsegnene er delte i synspunkta på gebyr for godkjenning og tilsyn.

Bransjeorganisasjonane spesielt har innvendingar til ein lovheimel som opnar for å krevje gebyr for godkjenning av kontrollorgan og kontrollørar. *Norges Bilbransjeforbund (NBF)* støttar ikkje forslaget om lovheimel for å innføre gebyr. Dei syner til at næringslivet, bilbransjen inkludert, allereie betaler ca. 2 milliardar kroner i ordinære tilsynsgebyr, og at dersom godkjenning av og tilsyn med kontrollorgana også skal bli finansierte av gebyr, vil dette gi enda større kostnader. *NBF* uttaler likevel at gebyr kan vere fornuftig med omsyn til oppfølgingstilsyn og i tilfella der alvorlege feil og manglar er avdekte, men meiner at eit gebyr her meir er å sjå på som ein tvangsmulkt og difor ikkje er nødvendig fordi ein også fremja forslag om nettopp det. *Autobransjens leverandørforening* støttar merknadene til *NBF*.

Nettbuss AS uttaler at det er viktig at eventuelle gebyr ikkje blir ei kjelde til inntekt, men berre speglar ein kostnad rekna ut frå forventta effektivitet hos kontrollstyresmaktene.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) uttaler at ein berre bør krevje gebyr dersom tilsynet har avdekt vesentlege manglar ved arbeidet til verksemda. *Bilimportørenes Landsforening* meiner at gebyr for tilsyn ikkje bør finnast, då dette er ein reint offentleg sak og ikkje noko bransjen har etterspurt. Dei uttaler vidare at det blir feil å grunngi eit gebyr med at staten må dekke inn auka kostnader som følgjer av auka offentleg ansvar.

Statens vegvesen Region øst syner til at ordninga med gebyr for godkjenning av fartsskrivarverkstader fungerer godt. Kva gjeld gebyr for tilsyn, peiker dei på at det er stor forskjell på størrelsen på kontrollorgana og deira evne til å pulveri-

sere gebyret på kundane med dei konsekvensane dette kan ha for konkurransen kontrollorgana imellom. Difor kan eit tilsynsgebyr ramme skeivt og by på retts tekniske utfordringar. Dei spør òg om ei slik avgrensing av tilsynsgebyret ber eit pønalt preg. Dei meiner den finske og danske ordninga med tilsynsgebyr ved innmelding av periodiske køyretøykontrollar vil stå fram som meir rettferdig og enklare å administrere.

Statens vegvesen Region nord er negativ til forslaget om heimel for gebyr for tilsyn, og grunngir dette spesielt med at det vil vere vanskeleg å gjere et slikt gebyr «rettferdig», då tilsynet i stor grad er risikostyrt, og at nokre kontrollorgan difor må rekne med meir hyppig tilsyn enn andre. Ei ordning med gebyr knytt til innmelding av periodiske kontrollar er regionvegkontoret positiv til.

5.5.2 Vurderinga til departementet

Høyringsfråsegnene er delte når det gjeld heimel for godkjenningssgebyr. Etter departementet si vurdering, er det gode grunnar for å fastsette heimel for gebyr for godkjenning, trass innvendingane frå nokre av høyringsinstansane. Gjennomføringa av direktiver vil ha administrative konsekvensar for forvaltninga. Eit godkjenningssgebyr har til formål å finansiere «*myndighetsbestemte tjenester der det betales for det faktiske kostnadene forvaltningen har med å behandle en søknad om godkjenning og ikke noe for noe annet eller mer*», som det heiter i rundskriv (R-112/15) frå Finansdepartementet om «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering». Det er opp til den einskilde verksemd og kontrollør å søke om godkjenning. Ein er ikkje pålagt av offentlege styresmakter å tilby periodisk køyretøykontroll. Gebyr for godkjenning er alt i bruk hos myndigheter det er naturleg å samanlikne med, t.d. Mattilsynet.

Departementet vurderer såleis at ein bør fastsette lovheimel for å kunne gi forskrift om gebyr for godkjenning av verksemder, og personar i verksemder, som søker om å utføre periodisk køyretøykontroll. Det same gjeld godkjenning av verksemder som tilbyr opplæring til kontrollørar og teknisk leiar. Departementet legg til grunn at ei effektivisering av prosessen for godkjenning vil gjere det mogleg å halde gebyret på eit rimeleg nivå, mellom anna ved hjelp av elektroniske løysingar. Kva form eit eventuelt gebyr for godkjenning skal ha og kva for kostnadsfaktorar som skal inngå, vil bli greia ut nærare i samband med høyring og revisjon av forskrift om periodisk køyretøykontroll.

Når det gjeld framlegg om tilsynsgebyr er høyringsfråsegnene kritiske, mellom desse to av vegvesenet sine regionar. Dei syner m.a. til at systemet med eit risikobasert tilsyn gjer det teknisk og praktisk utfordrande å etablere ei ordning med gebyr for tilsyn for kontrollorgana.

Departementet har forståing for at det kan vere utfordrande å etablere eit tilsynsgebyr som står fram som «rettferdig» og at ei slik gebyrordning kan vere vanskeleg å praktisere for tilsynsmyndigheita.

Grunngivinga for eit tilsynsgebyr basert på risiko, er at kontrollorgana som ikkje fyller krava ein har fastsett til etablering og drift, og som krev særleg oppfølging, er nærast til å dekke kostnadene med tilsynet. Det er eit spørsmål om det risikobaserte tilsynet per i dag er så presist at det berre får verknad for kontrollorgan som ikkje oppfyller myndigheitskrava. Dette reiser igjen spørsmål om det skal betalast gebyr uavhengig av om tilsynet finn feil og manglar. Dersom ein skal avgrense gebyret til dei tilfella kor feil og manglar er avdekte, blir det spørsmål om ein skal krevje gebyr berre for alvorlege feil og manglar. Det er vidare eit spørsmål om ei ordning med gebyr for tilsyn vil ha eit pønalt preg og om dette eventuelt kan ha konsekvensar for å krevje gebyr for tilsyn.

Departementet vurderer likevel at det er tenleg å etablere ein lovheimel for å gi nærare forskrift om gebyr for tilsyn med kontrollorgana og for verksemder som tilbyr opplæring til kontrollørar og teknisk leiar. Heimelen er utforma som ein fullmaktsheimel slik at gebyr eventuelt må fastsettast i forskrift etter offentlig høyring dersom det er ønskjeleg på et seinare tidspunkt. Det er altså ikkje slik at det ved lovframlegget nå blir etablert eit gebyr for tilsyn.

5.6 Heimel til godkjenning og tilsyn med opplæringsverksemder

I høyringsframlegget til § 19 a blei det foreslått heimel for at departementet kan gi forskrifter om godkjenning og tilsyn med verksemder som tilbyr opplæring og prøve til personar som skal utføre periodisk køyretøykontroll. Vidare blei det foreslått at departementet kan gi føresegner om innhald, omfang og metode i opplæringa, og at departementet kan gi forskrift om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Grunngivinga er at gjeldande § 19 om godkjenning og tilsyn, er knytt til verksemder som utfører periodisk kontroll. Paragrafen gir ikkje heimel for føresegner om godkjenning og tilsyn

med verksemdar som tilbyr opplæring i periodisk køyretøykontroll.

Det ligg som ein føresetnad etter direktiv 2014/45/EU at opplæringa eller prøva blir gjennomført anten i regi av det offentlege eller av institusjonar som er godkjente av medlemsstaten, jf. vedlegg IV nr.2.

I høyringa vurderte ein det som tenleg at private kursarrangørar tilbyr utdanning etter mønster av utdanninga for trafikkopplæring, der trafikkskolar og kursarrangørar står for den obligatoriske opplæringa av kandidatar til førarprøva i dei ulike førarkortklassene, yrkessjåfør- og uttrykkingssjåførutdanninga. Arrangørane blir godkjente av regionvegkontoret. Ei slik ordning inneber at ein må fastsette krav til innhaldet i og omfanget av opplæringa etter rammene av direktivet vedlegg IV og nærare forskriftskrav til etablering og drift for verksemdene som skal tilby opplæring. Vidare må ein fastsette myndighet for godkjenning. Ei ordning der private verksemdar som tilbyr nødvendig opplæring, utløser òg behov for tilsyn og reaksjonar dersom krava til godkjenning og drift, eller krava til omfang, innhald og metode i opplæringa, ikkje blir følgde.

5.6.1 Høyringsfråsegnene

Norges Bilbransjeforbund (NBF) uttaler at opplæringa ikkje bør bli unødig omfattande, og at krava til innhald, omfang og metode i opplæringa må ta høgde for at det finst digitale løysingar. Vidare peiker dei på at ein ikkje må stille krav til opplæring som allereie er dekt gjennom anna opplæring og krav frå bilimportørar og uavhengige kjeder. *Autobransjens leverandørforening* støttar fråsegna til *NBF*.

5.6.2 Vurderinga til departementet

Høyringsfråsegnene har ikkje vesentlege innvendingar til framlegget. *Departementet* støttar høyringsframlegget om heimel for godkjenning og tilsyn med verksemdar som tilbyr opplæring i periodisk køyretøykontroll, og at ein legg til rette for at slik opplæring blir gitt av private verksemdar. Innhaldet og omfanget av opplæringa vil bli greia ut nærare og høyrte i samband med revisjon av forskrift.

Departementet held etter dette fast framlegget til heimel for opplæring og tilsyn med opplæringa. *Departementet* har i lovframlegget forkorta § 19 a andre ledd i språk og struk-

tur. Endringane påverkar ikkje det materielle innhaldet som har vore på høyring.

5.7 Heimel for kompetansekrav til tilsynspersonellet

Det blei gjort høyringsframlegg om heimel for at departementet kan gi føresegnar om kompetanse for dei som skal godkjenne og ha tilsyn med verksemdar og personar som gjennomfører periodisk køyretøykontroll.

Kompetansekrava til tilsynspersonellet er i dag regulerte i Statens vegvesen sine retningslinjer og blir tekne i vare gjennom etatsutdanninga. Av direktiv 2014/45/EU, følgjer det at reglar og prosedyrar som er oppretta av medlemsstatane etter artikkel 14, jf. vedlegg V punkt 2, blant anna skal innehalde krav til personalet i tilsynsorganet. Desse krava skal omfatte teknisk kompetanse, habilitet og standardar for kvalifikasjonar og utdanning. Ettersom det er gitt reglar om kvalifikasjonar og utdanning i direktivet, og i lys av at organiseringa av godkjenning- og tilsynsarbeidet kan bli endra i framtida, er det vurdert som tenleg at heimel til å gi føresegnar om utdanning av personell som driv med godkjenning og tilsyn går fram av lova.

I høyringsframlegget ga Vegdirektoratet uttrykk for at ein minimum bør krevje fagbrev som mekanikar eller anna jamstilt kompetanse for godkjennings- og tilsynspersonell, og at opplæringa i tilsyn bør ta utgangspunkt i same opplæring som er fastsett for kontrollørar, jf. punkt 4.2, og byggjast ut med tema som er relevante for tilsynet (forvaltningsrett, revisjonsmetode, saksbehandling m.m.).

5.7.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Statens vegvesen Region øst og sør er positive til kompetansekrav til tilsynspersonell som er tilsvarende eller høgare enn for dei det skal først tilsyn med. *Region sør* syner til at forslaget vil kunne bidra til lik handsaming og enda høgare kvalitet og fagleg kunnskap i arbeidet.

Departementet held fast på forslaget til heimel for å gi føresegnar om kompetanse for tilsynspersonell. Etter direktiv 2014/45/EU må medlemsstatane seinast frå 1. januar 2023 ha fylt krava i vedlegg V, jf. 22 nr. 2. Ein legg likevel opp til at krava skal vere innarbeidde i forskrift om periodisk køyretøykontroll innan 20. mai 2018, og

at ei opplæringsordning i tråd med krava skal vere på plass til same tid.

kontrollorgana. Heimel for dette må i så fall gå fram av lova.

5.8 Heimel for forvaltningsreaksjonar

5.8.1 Forvaltningsreaksjonar retta mot kontrollorgana og personar der

Det blei gjort høyringsframlegg i § 19 a andre ledd om at departementet kan gi forskrift om forvaltningsreaksjonar som kan nyttast dersom det blir avdekt brot på krava til etablering og drift av kontrollorgan. Det blei også foreslått heimel for å gi føresegner om kva for forvaltningsreaksjonar som er aktuelle. Forslaget er retta både mot verksemdene og kontrollørane i verksemdene. Paragrafen inneber at ein får heimel for reaksjonane pålegg om retting, åtvaring og tilbakekalling av godkjenning til kontrollorgan og kontrollørar, og heimel til å gi føresegner om stans av kontrollverksemdene og om tvangsmulkt.

Framlegget er grunnlegg i eit behov for klare og meir effektive heimlar for tilsynet. Spørsmålet om kva reaksjonar som er mest tenlege til å sikre at dei periodiske kontrollane blir gjennomførte i samsvar med krava, må vurderast i lys av artikkel 21 i direktiv 2014/45/EU: «*Medlemsstatene fastsetter bestemmelser om sanksjoner for overtredelse av dette direktiv og treffer alle nødvendige foranstaltninger for å sikre gjennomførelsen av dette. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen, ha en avskrekende virkning og ikke medføre forskjellsbehandling*».

Artikkel 21 går ikkje langt i å binde opp handlefridommen til medlemsstatane, då det ikkje er krav til art eller omfang av sanksjonane. Vi legg til grunn at uttrykket «sanksjoner» i direktivet både omfattar det vi nemner som forvaltningsreaksjonar og forvaltningssanksjonar (administrative sanksjonar). Dei reaksjonane som er foreslåtte i § 19 a andre ledd, er vurderte å ta i vare krava etter direktivet artikkel 21.

5.8.1.1 Forvaltningsreaksjonar retta mot personar i kontrollorgan

Etter gjeldande rett er reaksjonar for brot på vilkåra om etablering og drift av kontrollorgan, retta mot verksemdene. Gjennomføringa av direktivet inneber at ein må etablere ei ordning for godkjenning og regodkjenning av kjøretøykontrollørar. Eit spørsmål blir då om ein bør knyte forvaltningsreaksjonar til personar i kontrollorgana, og ikkje berre rette dei mot

5.8.1.2 Stans av kontrollverksemda

Tilsynet avdekkar frå tid til anna kontrollverksemd som er i strid med krava til etablering og drift, der brota er så alvorlege at ein har behov for å stanse verksemda. Eit eksempel er at verksemda driv utan teknisk leiar eller at kontrollar blir utførte sjølv om påbode kontrollutstyr er defekt eller manglar. I slike saker kan det vere tenleg å treffe vedtak om stans av verksemda inntil mangelen/feilen er retta, eventuelt til ein har vurdert og avgjort om godkjenninga skal kallast tilbake.

Stans av verksemd er rettsleg sett eit pålegg om at eit lovbrott skal opphøre og kan vere eit utgangspunkt for ytterlegare reaksjonar dersom vedtaket ikkje blir følgt, t.d. ilegging av tvangsmulkt. Sjølv om eit vedtak om stans av kontrollverksemd kanskje kan bli tolka inn i det høve tilsynet har til å gi pålegg om retting, vurderer departementet at ein heimel for ein rett til eventuell stans bør følgje av loven for at regelverket skal vere klart og gi samanheng.

Saman med høve til å rette reaksjonar direkte mot teknisk leiar/kontrollørar, vil ein rett til stans kunne redusere tilsynet sitt behov for å nytte melombels eller permanent tilbakekalling av godkjenninga til verkstaden. Reaksjonane vil såleis bli meir målretta. Ein fordel med stans er at det vil vere opp til verksemda gjennom eigne tiltak å avgjere lengda av stansen. Når mangelen er retta, vil også grunnlaget for stansen falle bort, med mindre forholda som ligg til grunn for vedtaket om stans er vurderte som så alvorlege at dei gir grunn for å tilbakekalle godkjenninga sjølv om regelbrotet er opphøyr.

5.8.1.3 Tvangsmulkt

I høyringsnotatet blei det vist til at tvangsmulkt kan vere eit tenleg supplement til pålegg om retting og stans retta mot verksemdene. Tvangsmulkt kan òg vere eit tenleg alternativ til å tilbakekalle godkjenninga i einskilde saker, då den presumptivt vil skape eit sterkare oppfyllingspress enn ei tilbakekalling. Ein trussel om tvangsmulkt vil m.a. vere egna som verkemiddel der regelbrota har slik karakter at ei tilbakekalling av godkjenninga blir vurdert som for inngripande, t.d. ved feil eller manglar i kvalitetssystemet til kontrollorganet.

Formålet med tvangsmulkt er at den ansvarlege for å følgje opp eit forvaltningsvedtak, skal bli økonomisk motivert til å etterleve det. Tvangsmulkt er ikkje vurdert å vere ein administrativ sanksjon, då den har verknad framover i tid. Tvangsmulkt har best effekt dersom den ansvarlege innrettar seg etter vedtaket og dermed slipp å betale.

5.8.1.4 Andre reaksjonar

Det blei i høyringsnotatet drøfta om det er behov for heimel til å gi føresegner om lovbrotsgebyr. Lovbrotsgebyr er ikkje straff etter norsk rett, men har eit straffemessig preg og vil kunne bli rekna som straffesikting etter EMK artikkel 6.

Det blei vurdert at det ikkje er behov for slik heimel. Dei reaksjonane som blir nytta etter gjeldande rett, er saman med dei foreslåtte reaksjonane om stans og tvangsmulkt, vurderte å vere effektive nok til å sikre at vilkåra for etablering og drift av kontrollorgan blir etterlevde. Departementet legg til grunn at dersom tilsynet avdekkar særleg graverande saker, bør dei vere undergitt ordinær straffeprosessuell behandling, gjennom melding til politiet. Dette gjeld sjølv om det allereie er treft vedtak om forvaltningsreaksjon (anna forvaltningstiltak). Heimel for straffeprosessuell forfølging vil vere vegtrafikkloven § 31. Forbodet mot gjentatt forfølging i EMK tilleggsprotokoll 7 artikkel 4, jf. lov 21. mai 1999 nr. 19 (Menneskerettsloven) blei vurdert i utgangspunktet ikkje å hindre dette. Dersom ein illegg ein administrativ sanksjon (f.eks. tilbakekall i tydinga administrativt rettstap med vesentleg straffemessig grunngeving) vil det vere noko anna. Tilsynet har då i prinsippet valt eit spor som, grunna forbodet mot gjentatt forfølging (forbodet mot dobbeltstraff), vil kunne stengje for straffeprosessuell forfølging.

5.8.2 Høyringsfråsegnene

Alle høyringsinstansane som har uttalt seg, er positive til framlegget om nye forvaltningsreaksjonar.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) uttaler at dette truleg vil kunne bidra til ei meir effektiv forvaltning og eit meir effektivt tilsyn. *Autobransjens leverandørforening* støttar tilbakemeldinga frå NBF. *Nettbuss AS* uttaler at dei er samde i forslaget om å skjerpe ansvaret for teknisk leiar ved grove feil.

Bilimportørenes Landsforening er samd i at ein bør gi heimel for å rette sanksjonar spesifikt mot t.d. utru tenarar, då det i dei fleste tilfella er dei

som bryt regelverket og ikkje firmaet. Dei syner til fleire saker om dette.

Statens vegvesen Region øst, Region sør og Region nord er òg positive til reaksjonane stans og tvangsmulkt. *Region nord* uttaler at spesielt vil moglegheita til å stanse ei verksemd kunne vere nyttig som reaksjon i dei tilfella ein oppdagar at kontrollverksemda er ein openbar fare mot trafiktryggleiken.

5.8.3 Vurderinga til departementet

Departementet syner til at høyringsfråsegnene støttar forslaget om ein lovheimel for stans og tvangsmulkt der kontrollorganet driv i strid med regelverket om etablering og drift. Av høyringsinstansane er det berre *Nettbuss AS* og *Bilimportørenes Landsforening* som har uttalt seg særskilt om og støtta reaksjonar som er knytte direkte mot kontrollørane og teknisk leiar i kontrollorgana.

Den nærare utforminga av reglane, dvs. kva vilkår som skal vere oppfylte for at ein skal kunne nytte dei ulike reaksjonane, og om det vil vere behov for å supplere forvaltningsloven sine reglar om sakshandsaming mv., må bli greia ut og høyrte i samband med revisjon av forskrift om periodisk køyretøykontroll. Departementet held etter dette fast forslaget til heimel for sanksjonar og reaksjonar i framlegget til § 19 a andre ledd. Heimelen for å reagere vil også gjelde kontrollørane og teknisk leiar, i, jf. pkt. 5.3.2.

5.8.4 Heimel for forvaltningsreaksjonar retta mot opplæringsverksemder

I høyringa blei det gjort framlegg om forskriftsheimel for forvaltningsreaksjonar retta mot verksemder som tilbyr opplæring og prøve for personar som skal bli godkjente for å gjennomføre periodisk køyretøykontroll, på same vis som for kontrollorgana. Framlegget har samanheng med at det blir foreslått forskriftsheimel for føresegner om godkjenning av og tilsyn med verksemder som tilbyr opplæring i periodisk køyretøykontroll, jf. pkt. 5.8.

Grunngivinga for framlegget er at dersom ein skal etablere ei ordning der private verksemder tilbyr nødvendig opplæring, vil det også vere behov for tilsyn. Vidare må ein ha reaksjonsmiddel for tilsynet med ordninga, som kan takast i bruk dersom dei formelle krava til godkjenning og drift, eller krava til omfang og innhald i opplæringa, ikkje blir respekterte. Forslaget til å gi heimel for reaksjonar mot opplæringsverksemder, gjeld ikkje personar i verksemdene.

Endringar 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

5.8.5 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Statens vegvesen Region øst uttaler at dei støttar forslaget. Andre høyringsinstansar har ikkje kommentert denne delen av høyringsframlegget.

Departementet held etter dette fast forslaget til heime for reaksjonar og sanksjonar.

6 Ny vtrl. § 19 b «Krav til verkstader m.m.»

6.1 Generelt om ny § 19 b

Lovframlegget inneber ei endring av gjeldande vtrl. § 19 a om køyretøyverkstader og § 13, femte ledd om verkstader som skal «montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar i kjøretøy», irekna fartsskrivarverkstader.

Framlegget skal gi eit meir samanhengande og klart lovverk for køyretøyverkstader, og gi heimel for forvaltninga til å kunne reagere effektivt, m.a. mot ulovleg verkstaddrift. Framlegget skal vidare gjennomføre forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivarar.

I høyringsnotatet blei ordinære køyretøyverkstader foreslått regulert i ein ny § 19 d, medan verkstader «som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar i kjøretøy», irekna fartsskrivar, blei foreslått regulert i ny § 19 c. I lovframlegget har departementet valt å samle føresegnene i § 19 b.

Få høyringsinstansar hadde særlege merknader til framlegga. Dei som kommenterte føresegnene var i hovudsak positive. Departementet syner elles til at fleire av høyringsinnspel til § 19 a, jf. proposisjonen pkt. 6, er relevante også for § 19 b. Dette gjeld t.d. fråsegnene knytte til habilitet, vandel og gebyr for godkjenning og tilsyn.

6.2 Framlegget om krav til godkjenning i § 19 b

6.2.1 Arbeid på køyretøy som krev godkjenning

Framlegget til første ledd, første punktum reknar opp kva typar arbeid på køyretøy ein som hovudregel ikkje kan utføre utan at verksemda er godkjent for dette. Framlegget her er ei vidareføring av gjeldande vtrl. § 19 a, men det er likevel presisert at køyretøyverkstader skal vere godkjente, og at departementet fastset føresegner om kven som skal vere godkjenings- og tilsynsmyndighet.

I tillegg blei det foreslått i høyringa at departementet kan stille krav om godkjenning av fagleg

ansvarleg i ein køyretøyverkstad. Fagleg ansvarleg vil vere den tekniske leiaren etter gjeldande verkstadforskrift.

Vegdirektoratet såg ikkje at det var eit behov for ei eiga godkjenningsordning for mekanikarar i kjøretøyverkstadene.

6.2.2 Krav om godkjenning for montering, kontroll og reparasjon av fartsskrivar og «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar»

Det blei vidare gjort høyringsframlegg om at berre godkjente verksemder og personar kan montere, kontrollere eller reparere «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar», irekna fartsskrivar, i køyretøya i § 19 c, første ledd. I høyringsnotatet blei det synt til at formuleringa «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar» er meint til å fange opp at det kan kome innretningar som høver til denne kategorien, der ein bør krevje at arbeid på innretninga blir gjort ved ein verkstad som er spesielt godkjent for det, og at alkohol er eit døme på ei slik innretning.

Det blei elles presisert at regionvegkontoret er godkjennings- og tilsynsstyresmakt i dag jf. «forskrift om fartsskriververksteder» jf. §§ 3 og 16, og at forslaget ikkje skal innebere noko endring av gjeldande rett her.

6.2.3 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Høyringsfråsegnene har ikkje innvendingar til framlegget til regulering av køyretøyverkstader i første ledd.

Justisdepartementet meiner at kravet til godkjenning for å «montere, kontrollere eller reparere «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretningar» i høyringsframlegget til § 19 c hadde ein for omfattande og generell ordlyd, og at det såleis er uheldig å fjerne forskriftsheimelen i § 13 femte ledd.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) anbefalar at omgrepet «sikkerhets-

messige eller miljømessige innretninger i kjøretøy» blir klargjort eller nærare definert.

Departementet finn vidare etter ei vurdering at fartsskrivarverkstader bør regulerast særskilt i lovframlegget då det for dei gjeld eit krav om godkjenning.

Departementet er vidare samd i høyringsmerknadene om at eit generelt påbod om særleg godkjenning for verkstader som skal «montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger» i kjøretøy, rekk for vidt. Det bør heller vurderast særskilt om ein ønskjer å krevje særleg godkjenning for ei innretning som kan relaterast til sikkerheit eller miljø. Departementet har difor i lovframlegget til § 19 b andre ledd, moderert kravet om godkjenning slik at ein må vurdere i forskrift kva for «sikkerhetsmessige eller miljømessige» innretninger som har behov for ei særleg godkjenningsordning. Lovframlegget blir etter dette ei vidareføring av gjeldande § 13 femte ledd, men med ein forskriftsheimel til å fastsette nærare krav til godkjenning og tilsyn, sjå § 19 b tredje ledd.

6.3 Krav til vandel for ansvarleg leiar i fartsskrivarverkstaden

I høyringsframlegget blei det foreslått forskriftsheimel for krav til vandel for ansvarleg leiar og mekanikarar i fartsskrivarverkstader. Det blei vist til fartsskrivarforordninga art. 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav c, som seier at medlemsstatane skal trygge at installatørar, verkstader og kjøretøyfabrikantar er kompetente og pålitelege og fyller krav til vandel. Gjeldande § 13 femte ledd, gir ikkje høveleg heimel for eit slikt vandelskrav. I høyringsframlegget blei det vist til politiregisterloven § 36; «vandelskontroll kan bare foretas når den har hjemmel i lov eller forskrift gitt i medhold av lov». Det blei i høyringsnotatet lagt til grunn at vandelskravet må dokumenterast ved ordinær politiattest.

Nærare kriterium for kva slags merknader som eventuelt skal vurderast som manglar ved vandelen må ein utarbeide og spesifisere ved endring av «forskrift om fartsskrivarverksteder».

6.3.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Høyringsinstansane har ikkje kommentert forslaget til krav om vandel her særskilt. Departementet

mentet syner difor til fråsegnene til vandelskravet i § 19 a, jf. punkt 5.3.

Departementet har etter ei fornya vurdering komme til at høyringsframlegget til eit vandelskrav bør avgrensast til fartsskrivarverkstaden, i tyding ansvarleg leiar for fartsskrivarverkstaden, sjå vurderinga etter pkt. 6.4.3.

Lovframlegget til § 19 b første ledd siste punktum skal gjennomføre europaparlaments- og rådsforordning 165/2014 art. 24, som krev at verksemda har god vandel (eng: «good repute»). Departementet legg etter ei vurdering til grunn at det er nødvendig å krevje god vandel av den ansvarlege leiaren, eller av den som fungerer i leiaren sin stad, som representantar for verksemda.

I høyringsframlegget blei kravet til vandel formulert som ein generell forskriftsheimel. Departementet har komme til at framlegget bør presiserast, slik at kravet om politiattest går fram, jf. vurderinga av vandelskravet i § 19 a i pkt. 5.3. Eit krav om at ansvarleg leiar eller den som fungerer i leiaren sin stad, skal leggje fram ordinær politiattest, må oppfylle formåla etter politiregisterloven § 37. Fartsskrivarverkstadene har spesialisert kompetanse og den som skal leie og utføre arbeidet skal sikre at utstyret som ein krev montert og kontrollert, ikkje er manipulert for å omgå regelverket. Det at ansvarleg leiar eller den som fungerer i leiaren sin stad er skikka er etter departementet si vurdering like viktig som kravet til at kontrollørane i periodisk kjøretøykontroll skal vere skikka til oppgåva, jf. vurderinga om vandel i § 19 a, sjå pkt. 5.3. Departementet vurderer difor at vilkåra for å krevje politiattest både etter politiregisterloven § 37, 1. ledd nr 2 og siste ledd er til stades.

Departementet har merka seg at fleire høyringsinstansar har uttalt at ein bør utforme dei nærare retningslinjene om vandel slik at det blir rom for skjønn. Kravet er ikkje plettfri vandel, eventuelle merknader må vere relevante og graverande i lys av dei oppgåvene fartsskrivarverkstaden er gitte. Departementet legg til grunn at det må vere klare føringar på kva for typar lovbrøt som ikkje er sameinte med ei godkjenning. Eksempel på relevante lovbrøt kan vere vinningslovbrøt, økonomisk kriminalitet og uriktige opplysningar til offentlege myndigheiter. Når det gjeld overgangsordningar for kravet om politiattest, syner departementet til vurderinga etter pkt. 5.3.

6.3.2 Godkjenning av og tilsyn med personar i fartsskrivarverkstaden

I høyringsnotatet blei det foreslått ein lovheimel for å gi nærare forskrift om godkjenning av og tilsyn med personar i verkstadene som skal montere mv. «sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger» i køyretøya. Forslaget hadde bakgrunn i fartsskrivarforordninga art. 24 nr. 1, som fastsett at medlemsstatane skal autorisere, regelmessig kontrollere og sertifisere installatørar, verkstader og køyretøyfabrikantar som skal utføre installering, ettersyn, kontroll og reparasjon av fartsskrivarar. Det følgjer vidare av art. 24 nr. 2 bokstav c) at installatørane, verkstadene og køyretøyfabrikantane skal oppfylle krav til vandel. Artikkel 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav b seier at medlemsstatane skal «sikre at installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter er kompetente og pålitelige og at personalet er behørig utdannet.»

Det blei i høyringsnotatet uttala at forordninga artikkel 24 er utforma slik at det synast uklart om uttrykket «installatører» er retta mot verksemda eller mot dei konkrete personane som installerer utstyret. Uttrykket, sett i samanheng med at det er eit krav til vandel som ein i høyringa vurderte at ein i praksis må rette mot personar i verksemdene, blei vurdert å peike i retning av at det er snakk om konkrete personar som skal bli godkjente, på same vis som for kontrollørar i kontrollorgan for periodisk køyretøykontroll, jf. direktiv 2014/45/EU. Det blei difor foreslått ein heimel for å gi nærare forskrifter om godkjenning av og tilsyn med personar i spesialverkstader, i tillegg til sjølve verksemdene.

6.3.3 Høyringsfråsegnene

Ingen høyringsinstansar har kommentert forslaget om å gi heimel for å regulere godkjenning av og tilsyn med tilsette i spesialverkstader særskilt.

6.3.4 Vurderinga til departementet

Departementet har etter ei fornya vurdering og i samråd med Vegdirektoratet, komme til at fartsskrivarforordninga ikkje rekk så langt som det blei skissert i høyringa, slik at det ikkje er påkrevd med personleg godkjenning av dei som utfører arbeid på fartsskrivaren. Departementet syner til fartsskrivarforordninga art. 2, pkt. k) som har formuleringa «... personale ... hos en installatør ...», jf. art. 24 der ein skil mellom personale og installatørar.

Departementet har difor avgrensa lovframlegget slik at kravet til godkjenning no rettar seg mot verksemdene, men slik at ein i forskrift kan gi reglar om godkjenning av teknisk leiar i køyretøyverkstad, eventuelt ansvarleg leiar i fartsskrivarverkstad.

Departementet vurderer også at det er nødvendig med heimel for å kunne fastsette kompetansekrav for teknisk leiar i køyretøyverkstad og ansvarleg leiar og mekanikarar i fartsskrivarverkstad, sjå pkt. 6.4.1.

6.4 Generelt om framlegget til forskriftsheimler § 19 b tredje ledd

I høyringa blei det gjort framlegg om at heimelen for nærare føresegnar om gjennomføring og utfylling av krava til køyretøyverkstader i gjeldande § 19 a tredje ledd, blir utdypa og presisert. Tilsvarande blei heimel for godkjenning og tilsyn med fartsskrivarverkstader i gjeldande § 13 femte ledd, utdypa og presisert. Vidare blei det foreslått heimel for å fastsette forskriftskrav om godkjenning av og tilsyn med verkstader som foretek «montering, kontroll og reparasjon» av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger». I høyringa blei det gjort framlegg om å regulere køyretøyverkstader, fartsskrivarverkstader og andre spesialverkstader, i høvesvis §§ 19 c og 19 d. I lovframlegget har departementet valt å slå saman desse føresegnene i § 19 b, for å unngå gjentakning av forskriftsheimler som stort sett er like.

Høyringsframlegget inneheldt heimel for reglar om godkjennings- og tilsynsstyresmakt, forskriftsheimel for nærare føresegnar om godkjenning av og tilsyn med verksemdar som driv godkjenningspliktig arbeid og fagleg ansvarleg. Høyringsframlegget inneheldt også heimel for at departementet kan gi føresegnar om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksemdene, og for godkjenning og tilsyn med fagleg ansvarleg.

Vidare blei det i høyringa gjort framlegg om ein forskriftsheimel for departementet for reaksjonar forvaltninga kan nytte dersom ein oppdagar arbeid på køyretøy som er i strid med gjeldande regelverk, anten verksemda er godkjent eller ikkje av regionvegkontoret. I høyringsframlegget blir dei ulike reaksjonane tilsynet kan nytte overfor verksemdar som blir etablerte eller driv i strid med gjeldande regelverk, rekna opp, tilsvarande høyringsframlegget til § 19 a. Pålegg om retting, åtvaring og tilbakekalling av godkjenning er retta mot godkjente verksemdar, for tilfella der tilsynet

finn brot på gjeldande regelverk. Reaksjonane stans og bruk av tvangsmulkt er retta mot både godkjente verksemder og det som er omtalt som ulovleg verkstaddrift.

6.4.1 Høyringsfråsegnene

Høyringsfråsegnene er i hovudsak positive. *Statens vegvesen Region nord* uttaler at heimel for å sanksjonere mot ulovlege verkstader er etterlengta, også av bransjen, då ein i dag er avhengige av at politiet følgjer opp meldingar. Dei peiker vidare på at ein moglegheit til å sanksjonere mot ulovlege verkstader, vil kunne bidra til at fleire ulovlege verksemder legg ned drifta eller må søke godkjenning.

Statens vegvesen Region øst er positiv til at det i høyringsframlegget blei klargjort at tilsyn med ulovleg verkstaddrift er omfatta av føresegna. Dei ønskjer likevel ein vidare heimel, og foreslår følgjande ordlyd: «Departementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med virksomheter og personer som utfører arbeid som nevnt i første ledd, eller hvor tilsynsmyndighetene har grunn til å tro at det utføres arbeid som nevnt i første ledd, herunder bestemmelser om gebyr for godkjenning og tilsyn.». *Statens vegvesen Region øst* ønskjer at plikta for tilsynsobjekta til å medverke, blir lovfesta som i forslaget til § 19. Vidare meiner dei ein m.a. bør lovfeste i kva grad tilsynet skal ha uhindra tilgang til rom, bygning, gardsplass, stad e.l. der ein meiner det blir utført arbeid som krev godkjenning, som t.d. etter arbeidsmiljøloven § 18-4 (1) «Arbeidstilsynet skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven.» *Region øst* spør òg om ein bør lovfeste ei plikt for politiet til å gi assistanse.

6.4.2 Vurderinga til departementet

Med omsyn til høyringsfråsegnene syner departementet til at verken plikt for tilsynsobjekt til å medverke eller ei plikt for politiet til å gi assistanse, har vore del av høyringsframlegget, og det blir difor ikkje vurdert her. Når det gjeld andre reguleringar av tilsynsverksemda, vil det bli vurdert i samband med høyring av forskriftsendringar.

Departementet er samd i *Region øst* si fråsegn om at rekkevidda av tilsynet òg skal gjelde tilsyn med verksemder som driv med «Reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid» slik det er lista opp i første ledd, og at tilsynet også skal kunne reagere mot

alle verksemder, eventuelt personar, som driv «godkjenningspliktig arbeid», uavhengig av om dei faktisk er godkjente eller ikkje. Dette formålet kom godt fram i høyringsframlegget, og lovframlegget ivaretek dette.

Departementet syner elles til at Vegdirektoratet i si høyringsoppsummering presiserer at praksis om å sette i gang tilsyn med potensielt ulovleg verkstaddrift fortsatt gjeld. Grunnlaget for å sette i gang eit slikt tilsyn vil vere ei rimeleg og grunnlagt mistanke om at verksemda gjer godkjenningspliktige reparasjonar utan å ha søkt om og/eller fått godkjenning av Statens vegvesen, basert på ei konkret vurdering av informasjonen ein har. Det må i det minste vere vurdert som mest sannsynleg at det går føre seg slik verksemd.

6.5 Krav til kompetanse for tilsette i spesialverksteder

Heimel til å stille særlege kompetansekrav følgjer ikkje direkte av gjeldande § 13 femte ledd (om «verksteder som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer»). Det har likevel blitt innfortolka i heimelen at ein kan gi føresegner om godkjenning.

I høyringa blei det foreslått at departementet kan fastsette forskrift om krav til kompetanse for dei som skal arbeide i spesialverkstader, inkludert fartsskrivarverkstader, jf. høyringsframlegget til § 19 c andre ledd. Fartsskrivarforordninga art. 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav b, fastset krav til installatørar, verkstader og køyretøyfabrikantar sin kompetanse. Medlemsstatane skal trygge at dei er kompetente, pålitelege, og at personalet har høveleg utdanning. Vidare er det krav om at medlemsstatane fastset og offentleggjer klare nasjonale prosedyrar for å trygge at personalet er høveleg utdanna.

Dei gjeldande kompetansekrava for ansvarleg leiar og mekanikar i fartsskrivarverkstad går fram av «forskrift om fartsskriververksteder» §§ 9 og 10. Departementet legg til grunn at gjennomføringa av fartsskrivarforordninga i norsk rett ikkje vil føre med seg vesentlege endringar her.

6.5.1 Høyringsfråsegn og vurderinga til departementet

Nettbuss spør om ein legg opp til at ein spesialverkstad og ein køyretøyverkstad blir utstyrte likt

med tanke på krav til opplæring og kompetanse, eller om det vil vere skjerpa krav til spesialverkstader.

Departementet syner til at forslaget gjeld ein lovheimel for at ein kan fastsette slike krav ved regulering av ulike typar av verkstader i forskrift. Kva ein vil leggje i dei nærare krava kan variere etter kva type arbeid verkstaden gjer, kva innretning som verkstaden gjer arbeid på m.v. Kravet til kompetanse og opplæring av tilsette må ein greie ut og høyre særskilt i forskrift som regulerer den einskilde typen verkstad. *Departementet* held etter dette fast forslaget kva gjeld heimel for kompetansekrav.

6.6 Krav til habilitet

Det blei gjort høyringsframlegg (§ 19 c) om at departementet kan gi føresegner om krav til habilitet for fartsskrivarverkstader og verkstader som skal «montere, kontrollere og reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger» i køyretøy og sentrale personar i slike verksemdar.

Gjeldande § 13 femte ledd seier ikkje noko om habilitet. Forslaget grunnar i gjennomføringa av fartsskrivarforordninga art. 24 nr. 5 som fastset at medlemsstatane skal hindre interessekonfliktar mellom installatørar og verkstader og transportverksemdar. Det blei vurdert at det er behov for ein heimel til å gi nærare føresegner om habilitet, både retta mot fartsskrivarverkstadene og dei som reint faktisk føreteik arbeidet med fartsskrivaren.

6.6.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Høyringsinstansane har ikkje særlege merknader til høyringsforslaget om krav til habilitet for spesialverkstader. *Departementet* syner difor til høyringsfråsegnene og vurderingane om tilsvarende krav om habilitet for kontrollørar ved kontrollorgan i framlegg til § 19 under punkt 6.3.4.

Departementet held etter dette fast framlegget om at ein i forskrift kan gi nærare føresegner om habilitet, jf. lovframlegget § 19 b.

6.7 Heimel for kompetansekrav for godkjennings- og tilsynspersonell

Gjeldande § 13 femte ledd har ikkje heimel til å gi føresegner om eit krav til kompetanse for personell som skal godkjenne verkstader og ha tilsyn

med dei. Kompetansekrava til slikt personell er i dag berre regulerte i interne retningslinjer.

I høyringsframlegget blei det foreslått heimel for føresegner om krav til kompetanse for dei som skal godkjenne og ha tilsyn med spesialverkstader (høyringsframlegget til 19 c). Det blei synt til at etter fartsskrivarforordninga art. 39 skal medlemsstatane syte for at kontrollmedarbeidarar får høveleg utdanning i å analysere registrerte data og kontrollere fartsskrivarar for å nå målet om effektiv og harmonisert kontroll og handheving. Det blei vurdert at kompetansekravet også gjeld for medarbeidarar som skal godkjenne og føre tilsyn med fartsskrivarverkstadene, ikkje berre kontrollørar i kontroll langs veg og i bedrifter. Etter som kravet til utdanning kjem av ei EU-forordning blei det vurdert at det er tenleg med ein heimel i lov for utdanning av personell som driv godkjenning og tilsyn.

6.7.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Vi syner til gjennomgangen av *Statens vegvesen Region sør* sine innspel under punkt 5.5, om tilsvarende forslag til heimel i § 19 a. Høyringsinstansane har ikkje innvendingar her. *Departementet* held etter dette fast framlegget om at ein kan gi nærare føresegner om kompetanse for dei som skal godkjenne og føre tilsyn med verksemdene.

6.8 Heimel til å krevje undersøkingar av fartsskrivaren

6.8.1 Generelt

I høyringsnotatet blei det synt til gjennomføringa av fartsskrivarforordninga, art. 38 pkt. 3 som seier at kontrollmedarbeidarar «skal have beføjelser til at anmode» autoriserte verkstader om «at foreta i stk. 2 omhandlede afprøvninger og spesifikke afprøvninger til afsløring af, om der findes manipulerende anordninger», dansk versjon. Utsegna lyder i engelsk versjon «shall be empowered to request».

Forordninga blei her forstått slik at kontrollstyresmakta skal kunne krevje at fartsskrivarverkstaden undersøker fartsskrivaren for å avdekke ei eventuell manipulering. Art. 38 pkt. 3 heng saman med artikkel 38 pkt. 2, som omfattar tilsvarende myndigheit til å dirigere køyretøy til ein fartsskrivarverkstad der kontrollen gir kvalifisert grunn til mistanke om bedrageri, altså manipulasjon av fartsskrivaren, for å undersøke nærare om fartsskrivaren fungerer, registrerer

og lagrar data korrekt, og om kalibreringsparametrane er korrekte.

Manipulasjon av fartsskrivar kan ein i nokre tilfelle avdekke ved kontroll langs veg. Det kan også vere situasjonar der kontrolløren, f.eks. ved å lese av og samanhalde kontrolldata, har ein rettkomen mistanke om juks utan at det kan bli stadfesta med dei hjelpemiddel han har til disposisjon i utekontrollen. Det vil i slike særlege situasjonar vere behov for nærare undersøking på ein stad kor ein har egna fasilitetar og utstyr, dvs. ein fartsskrivarverkstad.

Gjennomføringa av artikkel 38 nr. 3 i norsk rett vil, slik departementet vurderer det, krevje ny lovheimel. Gjeldande vegtrafikklov § 13 femte ledd som gir heimel for føresegner om godkjenning av og tilsyn med fartsskrivarverkstader kan ein ikkje tolke så vidt at den gir heimel til å krevje at fartsskrivarverkstadene skal støtte kontrollmyndigheitene i å undersøke om ein fartsskrivar er manipulert. Det er heller ikkje noko i forarbeida til lovføresegna som gir haldepunkt for dette.

Det vil truleg ikkje vere ofte det er behov for å krevje at fartsskrivarverkstader skal gjennomføre kontroll ved mistanke om manipulasjon. Departementet legg til grunn at ein for det meste vil løyse saka ved at kontrollmyndigheita ber om sakkyndig assistanse og får innvilga det. Ein kan likevel tenke seg situasjonar der verkstaden vegrar seg mot å assistere i slik undersøking fordi det f.eks. vil kunne vere risiko for å skade eit godt kundeforhold. I slike saker vil både omsynet til ei effektiv gjennomføring av kontrollen, men òg omsynet til verkstaden sitt behov for å ha eit godt kundeforhold, tilseie at assistansen går fram som ei eksplisitt plikt i lova.

Sjølv om behovet for ein lovheimel til å gi nærare føresegner om plikt til å assistere kontrollmyndigheita er grunna i krava etter ny forordning, er forslaget til i ny § 19 b, formulert slik at den gjeld for alle typar verkstader etter føresegna.

6.8.2 Høyringsfråsegnene

Norsk Bilbransjeforbund (NBF), støttar i utgangspunktet krav til både grunnkompetanse og tilleggsopplæring, men påpeiker at det er viktig å utarbeide gode overgangsrutinar. *Politidirektoratet, (POD)*, presiserer at endringane som er foreslått har bakgrunn i EU-direktiv Noreg er forplikta til å følge opp, og at dei foreslåtte endringane difor er ein nødvendig konsekvens. *POD* syner vidare til høyringsnotatet punkt 10.2.2, tredje avsnitt, og spør om Vegdirektoratet si forståing av krava som ny fartsskrivarforordning inn-

fører. *Statens vegvesen Region øst* meiner det er viktig at Statens vegvesen følgjer med i utviklinga når det gjeld ny type fartsskrivar, og at kontrollørane får nødvendig kompetanse, eventuelt òg ei moglegheit til å fastsette gebyr for einskilde brot i staden for å involvere politiet. Vidare set dei spørsmålsteikn ved juks og manipulasjon av fartsskrivarar, blant anna om kven som skal betale fartsskrivarverkstadene der ein treng assistanse, og i kva saker desse verkstadene skal nyttast. *Region øst* meiner det er viktig at dette kjem tydeleg fram i lovverket. Dei understrekar dessutan at opplæring i teknikkar om juks og svindel må bli implementert i etatsutdanninga. Regionen set òg spørsmålsteikn ved om ein vil få habilitetskonfliktar når ein krev at fartsskrivarverkstadene skal medverke til å avdekke juks og manipulasjon, med tanke på dei eksisterande kundane til verkstadene. *Statens vegvesen Region nord* er svært positiv til at spesialverkstadene skal assistere Statens vegvesen sine kontrollørar. Dei beskriv at situasjonen i dag er at dei må vente på assistanse frå politiet, og at sjåførane såleis har tid og moglegheit til å fjerne utstyret frå køyretøya før politiet kjem til staden. Dette vil forhåpentleg bli eliminert med den nye føresegna, og gjere det enklare å undersøke om utstyret er manipulert.

6.8.3 Vurderinga til departementet

Departementet merkar seg at ingen av høyringsfråsegnene er negative til forslaget, og at innspela i stor grad er knytte til korleis regelverket blir praktisert. Til høyringsfråsegna frå *POD*, er det korrekte at kontrollørar frå Statens vegvesen må ta kontakt med politiet dersom det er aktuelt med beslag eller inndraging etter alminnelege straffeprosessuelle reglar. Politiet treng altså ikkje å assistere dersom kontrollørane mistenker manipulasjon, og ønskjer nærare undersøking.

Departementet ser vidare at det kan reisast slike spørsmål om habilitet som Statens vegvesen påpeiker, men vi meiner likevel at etter som representantar frå kontrollmyndigheita er til stades og overvakar undersøkinga av utstyr som ein mistenker er manipulert, er det garanti nok for at undersøkingane blir utførte på tilstrekkeleg objektivt grunnlag. Det vil elles vere mest tenleg å ta omsyn til dei konkrete kommentarane frå høyringsinstansane i arbeidet med føresegnene til lovheimelen, og i nærare retningslinjer.

Dei nærare krava til gjennomføringa av eit pålegg om å assistere kontrollmyndigheita vil bli regulerte i forskrift om fartsskrivarverkstader og instruks til kontrollmyndigheita. I denne saman-

hengen må ein bl.a. vurdere kva slags terskel det skal vere for å gi eit slikt pålegg, betaling for gjennomføring av undersøkingane og mulighetene for å kunne klage på eit pålegg om assistanse. Departementet held etter dette fast framlegget.

6.9 Gebyrheimel for godkjenning og tilsyn

Det blei gjort høyringsframlegg om ein forskriftsheimel for nærare føresegner om gebyr for godkjenning av og tilsyn med køyretøyverkstader og spesialverkstader. Dette er ei vidareføring av gjeldande heimel i § 13 femte ledd om at departementet kan gi forskrift om gebyr for godkjenning av og tilsyn med fartsskrivarverkstader. I høyringsframlegget blei det likevel gjort framlegg om ein generell gebyrheimel for alle typar køyretøyverkstader.

6.9.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Ingen høyringsinstansar hadde særlege merknader her. Departementet syner til at det også etter gjeldande § 13 femte ledd, er ein gebyrheimel. Om ein vil innføre gebyr for andre typar verkstader, må greiast ut og høyrast særskilt. Departementet opprettheld etter dette forslaget om gebyr for godkjenning- og tilsyn i § 19 b.

6.10 Heimel for reaksjonar

Det blei gjort høyringsframlegg om at § 19 c og d skal gi heimel til at departementet kan gi forskrift om reaksjonar som tilsynsmyndigheita kan nytte når det blir oppdaga brot på krava til etablering og drift av verkstader. Høyringsframlegget synte også kva for reaksjonar som er aktuelle og at desse skal rette seg mot både sjølve verksemdene og personar i verksemdene (ansvarleg leiar og mekanikarar). Ein foreslo blant anna at forskriftene kan gi nærare reglar om stans av kontrollverksemd og om tvangsmulkt. Spørsmålet om kva for reaksjonar/sanksjonar som er tenlege til å fremje at arbeidet på fartsskrivarverkstader blir gjennomført etter krava til lov og forskrift, blei vurdert i lys av artikkel 41 i ny forordning om fartsskrivar:

«Medlemsstatene fastsetter i overensstemmelse med nasjonale forfatningsmessige ordninger bestemmelser om sanksjoner for overtredelse av

denne forordning og treffer alle nødvendige foranstaltninger for å sikre gjennomførelsen av dette. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen, ha en avskrekkende virkning, ikke medføre forskjellsbehandling og skal være i overensstemmelse med de overtredelseskategorier som er fastlagt i direktiv 2006/22/EF».

6.10.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Den einaste høyringsinstansen som har kommentert høyringsframlegget her, er *Statens vegvesen Region sør*, som påpeikte ein inkurie som er korrigert i lovframlegget. Departementet syner elles til gjennomgangen av innspela under punkt 5.6, om tilsvarande forslag til heimel i ny vtrl. § 19 a, der alle fråsegnar støtta forslaget om dei nye reaksjonane stans og tvangsmulkt.

Departementet held fast forslaget til heimel for reaksjonar i framlegget til § 19 b. Departementet har etter ei fornya vurdering avgrensa lovframlegget slik at kravet til heimelen for reaksjonar no rettar seg mot verksemdene og ansvarleg leiar/teknisk leiar, sjå pkt. 6.3.4.

6.11 Heimel for unntak og særreglar

Lovframlegget er ei vidareføring av gjeldande vegtrafikklov § 19 a andre ledd, som gir forskriftsheimel for unntak frå godkjenningsplikta og for særreglar for somme verkstader, køyretøygrupper og/eller arbeid, sjå framlegget til § 19 b, andre ledd. Nærare unntak og særreglar går fram av den gjeldande verkstadforskrifta, jf. § 5.

6.11.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Statens vegvesen Region øst peiker på at køyretøy med tida blir meir kompliserte og at kompetansen som krevst for å reparere trafikksikkert vil auke. Dei uttaler m.a. «I dag skrus det en betydelig del på kjøretøy til eier og husstandsmedlemmer, og ikke minst andre som tror de er omfattet av unntaket i verkstedforskrifta § 5. Det er også en betydelig andel av «bedriftsverksteder» som skruer på egne og leasa biler. I et trafikksikkerhetsmessig perspektiv fremstår det som noe merkelig at det ikke foretas en innstramning hva gjelder dette. Det betviles på det sterkeste at kompetansen til alle som driver med dette er på høyde med hva man bør forvente av trafikksikre reparasjoner. Det vises også til vår generelle kommentar til § 19 b.

Det er innenfor andre områder ikke tillatt å drive på med godkjenningsspliktig arbeid. Det vises blant annet til installasjon av elektriske anlegg i eget hjem.»

Departementet syner til at unntak frå godkjenningsskrava ikkje har vore eit tema i høyringa. Ei vurdering av kva unntak som er tenlege, vil ein eventuelt kunne vurdere i samband med revisjon av forskrifta.

7 Ny § 19 c – kontroll av verksemdar som driv handel med motorvogn mv.

Framlegget til § 19 c om at regionvegkontora etter nærare forskriftsreglar gitt av departementet kan kontrollere køyretøy og utstyr som krev godkjenning hos forhandlarar mv., byggjer på føresegna i gjeldande vtrl. § 19 tredje ledd som seier at *«Regionvegkontoret har rett til å foreta inspeksjon hos den som driver handel med motorvogn eller med godkjenningspliktig utstyr til motorvogn, for å kontrollere motorvogner, tilhengere og utstyr til motorvogn som forhandleren har til salgs»*. I høyringsnotatet blei føresegna foreslått tatt inn i § 19 d. Det blei det synt til at behovet for kontroll hos bilforhandlarane har blitt sterkt redusert bl.a. som ei følgje av ordninga med periodisk køyretøykontroll, men at føresegna likevel bør førast vidare bl.a. for at godkjennings- og kontrollmyndigheita

skal kunne kontrollere om typegodkjenningsføresegnene blir følgde.

7.1 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Høyringsinstansane har ikkje innvendingar til endringa (høyringsframlegget § 19 d femte ledd). Departementet har etter ei vurdering komme til det er nødvendig med ein forskriftsheimel for å kunne regulere slik kontroll og at føresegna høver seg i ein eigen paragraf. Vidare har departementet gjort presiseringar i lovteksten. Endringane er ei moderering av høyringsframlegget. Lovframlegget går fram av § 19 c.

8 Endring av vtrl. § 32 og § 36

8.1 Presisering av «ekstraterritoriell jurisdiksjon»

Vegtrafikkloven § 32 omhandlar såkalla ekstraterritoriell jurisdiksjon, m.a.o. slår den fast at dersom det blir avdekt brot på køyre- og kviletidsreglane i Noreg, kan brota bli sanksjonerte her uavhengig av kva land lovbrota har funne stad. Paragrafen gjennomfører køyre- og kviletidsforordning 561/2006 artikkel 19 nr. 2, jf. også køyre- og kviletidsforskrifta § 14.

I samband med høyringa synte Vegdirektoratet til at det er behov for å presisere ordlyden i gjeldande § 32. Endringsframlegget skal gjere det klart at den ekstraterritoriale jurisdiksjonen også gjeld for føretak, og skal ikkje endre realitetane. Ordlyden i gjeldande vegtrafikklov § 32 nemner ikkje klart subjektet, men syner til kriterium knytte til fysiske personar (statsborgarskap og bustadland). Det blei difor vurdert som tenleg å presisere ordlyden slik at den syner at den ekstraterritoriale jurisdiksjonen kan bli gjort gjeldande for både fysiske og juridiske personar uavhengig av kor ein bur, har statsborgarskap, er etablert, har hovudsete osv.

8.2 Høyringsfråsegnene og vurderinga til departementet

Det har vore få kommentarar til den foreslåtte endringa av § 32. *LO* meiner det er behov for ei presisering av omgrepet «virksomhet», då både arbeidsgivar og oppdragsgivar kan komme under

straffeansvar, blant anna til køyre- og kviletidsføresegnene.

Departementet har vurdert *LO* sitt innspel. Departementet har komme fram til at omgrepet er tilstrekkeleg presist, og at det ikkje er ønskeleg verken å snevra inn eller utvide verkeområdet til føresegna ved å endre omgrep. Etter vår oppfatning gjer omgrepet «virksomhet» det tydeleg at ein talar om ein juridisk person. Vår vurdering er at det nærare innhaldet i uttrykket eventuelt vil kunne presiserast i forskrifter til lovheimelen. Departementet held fast høyringsframlegget til § 32 utan endringar.

8.3 Retting av tilvisingsfeil i vegtrafikkloven § 36 nr. 1

Departementet nemner at ein tilvisingsfeil i vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav g) blir retta som ledd i dette lovframlegget. Føresegna seier at ein kan gi bruksforbod dersom «køyretøyet er endret i strid med § 13 femte ledd». Føresegna skal eigentleg vise til § 13 sjette ledd om trimming av motorsykel eller moped. Vegtrafikkloven § 13 fikk ved lov av 24. mai 2013 nr. 21 eit nytt tredje ledd som følge av innføringa av heimel for departementet til å fastsette forskrift om at køyre- og kviletidsreglane med ei tillate totalvekt over 3 500 kg skal vere utstyrte med «elektronisk betalingsenhet» (bombrikke). Som følge av dette blei daverande femte ledd gjort om til sjette ledd. Ved ein inkurie blei § 36. nr. 1 bokstav g) ikkje retta tilsvarande.

9 Innlemming av forordning (EU) 165/2014 i EØS-avtala

9.1 Nærare om forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivar

EØS-komiteen vedtok 3. juni 2016 (nr. 122/2016) å endre vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala ved å ta inn europaparlaments- og rådsforordning (EU) 165/2014 om «fartsskrivere innen vegtransport» i EØS-avtala. Forordninga erstattar forordning (EØF) 3821/85 og endrar forordning 561/2006 om køyre- og kviletid.

Det er nødvendig med lovendring for å gjennomføre rettsakta i norsk rett. Samtykkje frå Stortinget er difor nødvendig etter Grunnlova § 26 andre ledd.

Ny fartsskrivarforordning blei vedteke i EU 4. februar 2014 og skal erstatte dagens fartsskrivarforordning (EØF) 3821/85. Artikkane 24, 34 og 45 trådte i kraft i EU 2. mars 2015. Dei andre artikkane trådte i kraft 2. mars 2016, med ein skilde overgangsordningar som er nemnde i forordninga artikkel 46. Vidare inneheld kapittel II reglar for når utstyret skal takast i bruk. Forordninga legg til rette for utfyllande rettsakter i etterkant.

Køyretøy som er underlagt køyre- og kviletidsføresegnene er omfatta av krav til fartsskrivar. I hovudsak gjeld krava køyretøy med tillate vekt over 3,5 tonn som blir nytta i godstransport, og køyretøy for fleire enn ni personar som blir nytta i persontransport. Køyretøy under 7,5 tonn som blir nytta til ikkje-kommersiell godstransport, er ikkje omfatta.

I dag blir to generasjonar av fartsskrivarar nytta, ein analog og ein digital. Forordninga introduserer ein ny type smart fartsskrivar som har meir omfattande funksjonalitet. Den smarte fartsskrivaren skal kunne gi indikasjonar om brot på køyre- og kviletidsreglane og brot på regelverket om vekter og dimensjonar på køyretøy, til kontrollutstyr langs vegen. Fartsskrivaren skal vidare kunne bli kopla saman med satellittnavigasjon i køyretøyet (GNSS teknologi), og ein skal leggje til rette for å kople saman med ITS-teknologi.

Dei funksjonelle krava til fartsskrivaren går fram av artikkane 8 til 11, som føreset gjennomføringsrettsakter med detaljerte tekniske og funksjonelle krav. Etterfølgjande gjennomføringsretts-

akter skal òg supplere føresegnar om personvern- og datahandsaming.

Nyregistrerte køyretøy skal vere utstyrte med smart fartsskrivar tre år etter at gjennomføringsrettsaktene tek til å gjelde, jf. artikkel 8. Eldre køyretøy som er omfatta av køyre- og kviletidsføresegnene, må ha installert smart fartsskrivar for å kunne utføre grensekryssande transport 15 år etter at nyregistrerte køyretøy får eit slikt krav, jf. artikkel 3 (4). Same frist –15 år– gjeld for kontrollstyresmakta si plikt til å ta i bruk kontrollutstyr som kommuniserer med den smarte fartsskrivaren, jf. artikkel 9.

Artikkel 12 fastset reglar for søknader om typegodkjenning til fabrikantar, irekna føresegnar om at sikkerheitssertifikat skal bli utsteda av eit godkjent sertifiseringsorgan som Kommisjonen peiker ut. Artikkel 16 nr. 5 etablerer ein prosedyre for tvisteløysing mellom medlemsstatane, der Kommisjonen på nærare vilkår kan avgjere tvistar om typegodkjenning.

Etter artikkel 23 skal fartsskrivaren bli regelmessig kontrollert, minst kvart andre år.

Medlemsstatane har etter artikkel 24 nr. 1 plikt til å godkjenne, kontrollere og sertifisere installatørar, fartsskrivarverkstader og køyretøyfabrikantar som kan utføre installasjon, kalibrering, kontroll og reparasjon av fartsskrivar. Etter Artikkel 24 skal medlemsstatane sikre at dei er kompetente og pålitelege. Dette inneber mellom anna at installatørar, fartsskrivarverkstader og køyretøyfabrikantar skal oppfylle eit krav til «good repute», som ein forstår som eit krav til vandel.

Artikkel 24 nr. 3 gir krav om skjerpa tilsyn med installatørane og fartsskrivarverkstadene. Artikkel 24 nr. 4 krev vidare at medlemsstatane gjennomfører høvelege tiltak for å hindre ei interessekonflikt mellom installatørar eller fartsskrivarverkstader og transportføretak. Det gjeld eit skjerpa krav der risikoen for slik interessekonflikt er alvorleg.

Vidare skal medlemsstatane kalle tilbake – anten mellombels eller permanent – godkjenningsane til installatørar, fartsskrivarverkstader og køyretøyfabrikantar som ikkje følgjer pålegga etter forordninga.

Artikkel 38 krev at medlemsstatane skal ha tiltak for å sikre handheving. Artikkel 39 fastset krav til opplæring av kontrollpersonell, og føreset at kontroll- og handhevingssamarbeidet i Europa blir vidareført.

Forordninga fører vidare og fyllar ut gjeldande krav til bl.a. typegodkjenning av fartsskrivarar, installasjon, krav til fartsskrivarkort og til utferding og bruk av sjåførkort.

Artikkel 45 endrar unntaket for transport av arbeidsutstyr (handverkarar) i forordning 561/2006 artikkel 13 d. Unntaket blir endra frå eit valfritt, nasjonalt unntak til eit obligatorisk unntak, og den geografiske rekkevidda blir utvida frå 50 til 100 km radius. Den geografiske rekkevidda av dei valfrie nasjonale unntaka i forordning (EU) 561/2006 artikkel 13 blir tilsvarande utvida.

9.2 Forholdet til norsk rett

9.2.1 Rettslege konsekvensar

Etter artikkel 24 skal medlemsstatane sikre at installatørar, fartsskrivarverkstader og fabrikantar er kompetente og pålitelege. Medlemsstatane skal fastsette nasjonale prosedyrar som sikrar at personalet har forsvarleg opplæring, at fartsskrivarverkstadene har tilgjengeleg og nødvendig utstyr, og at installatørane, verkstadene og fabrikantane har godt omdømme. Kravet om godt omdømme forstår departementet som eit krav til vandel i form av å vere skikka. Dette gjer det nødvendig med ein klar heimel i vegtrafikkloven for å krevje ordinær politiattest for sentrale personar i fartsskrivarverkstadene, jf. lovframlegget til § 19 c i denne proposisjonen.

Etter artikkel 24 skal det vidare etablerast eigna tiltak for å hindre interessekonflikt mellom installatørar eller fartsskrivarverkstader og transportforetak. Gjeldande vegtrafikklov har ikkje konkrete krav til habilitet for denne gruppa. Det er vurdert som tenleg å presisere kravet om habilitet i vegtrafikkloven, jf. lovframlegget til § 19 b, siste ledd og pkt. 7 i denne proposisjonen.

Artikkel 38 krev at medlemsstatane har høvelege tiltak for å sikre handheving. Det er vurdert som tenleg å etablere ein lovheimel om at spesialverkstadene har plikt til å assistere myndighetene med slike oppdrag, jf. lovframlegg til § 19 b og pkt. 7 i denne proposisjonen.

Artikkel 39 gir føresegnar om utdanning av kontrollmedarbeidarar. Medlemsstatane skal sørge for at dei får ei passande utdanning i å analysere registrerte data og kontrollere fartsskrivarar. Kravet om utdanning er vurdert å omfatte dei som

godkjenner og har tilsyn med fartsskrivarverkstadene også. Gjeldande lovføresegnar gir ikkje heimel til forskrifter om kompetansekrav for dei som skal ha tilsyn med spesialverkstadene.

Den nye forordninga legg elles opp til utvida funksjonalitet for fartsskrivaren, for å sikre tidleg fjernavsløring og meir målretta kontroll. Den nye generasjonen fartsskrivar reiser nokre spørsmål knytte til personvern. Medlemsstatane skal m.a. sikre at personopplysningar ikkje blir nytta til andre formål enn å sikre at føresegnene om køyre- og kviletid og fartsskrivar blir følgde. Berre kontrollmyndighetene og fartsskrivarverkstadene skal ha tilgang til data kommunisert frå den nye fartsskrivaren, og data skal bli sletta etter tre timar dersom dei ikkje gir indikasjonar på misbruk. Fleire klargjerings- og spørsmål knytte til personvern- og datahandsaming er venta å komme i samband med gjennomføringsrettsaktene.

Forordninga blir foreslått gjennomført ved endringar i vegtrafikkloven § 19 andre ledd og § 19 b, og gjennom m.a. inkorporeringsføresegnar i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om køyre- og kviletid for vegtransport i EØS og forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskrivarverkstad.

9.2.2 Nærmare om overføring av kompetanse til kommisjonen

Artikkel 12 fastset reglar for søknad om typegodkjenning av fartsskrivar. To typar sertifikat er nødvendige for å få typegodkjenning av fartsskrivar. Sikkerheitssertifikatet skal utferdast av eit organ som EU-kommisjonen peiker ut, medan interoperabilitetssertifikatet skal utferdast av eit laboratorium som ligg under Kommisjonen si myndigheit. Det er gjort framlegg om at Kommisjonen utpeiker desse organa også med verknad for EFTA-statane, då det gjeld myndigheit på eit klart avgrensa og spesialisert område, der særleg kompetanse er vurdert som nødvendig. Det er vanskeleg å sjå at noko organ innanfor EFTApilaren i EØS-avtala er eigna til å gjennomføre den typen vurderingar som forordninga legg til Europakommisjonen.

Det følgjer av artikkel 12 nr. 3 jf. nr. 1 at mangel på sertifikat inneber at medlemsstatane sine godkjenningsstyresmakter skal avslå søknad om typegodkjenning. Utferding av sertifikata vil såleis ha tyding for private aktørar. Omfanget av den myndigheita som ein legg til organa under kommisjonen sin kontroll, er likevel svært avgrensa og innafor eit spesifikt område. Føresegna har lita praktisk tyding ettersom det i dag ikkje er produksjon av fartsskrivarar i Noreg. Overføringa av

myndigheit etter forordninga er vurdert som lite inngripande og er av den årsak vurdert som akseptabel også med verknad for EFTA-statane.

Artikkel 16 nr. 5 etablerer ei prosedyre for at EU-kommisjonen avgjer tvistar mellom medlemsstatar som er usamde om gyldigheita av ei typegodkjenning. Det er vurdert som akseptabelt at Kommisjonen avgjer slike tvistar også i saker der ein EFTA-stat er involvert. Ein syner til at kompetansen for tvisteløysing er innafør eit særskild teknisk område der det vil kunne vere behov for spesialisert kompetanse. Ein syner òg til at det er sannsynleg at talet på tvistar vil vere svært lite eller ingen. Føresegna er av lita tyding, og fører i all hovudsak vidare ordninga etter artikkel 8 nr. 5 i forordning (EØF) 3821/85. Kommisjonen sine vedtak er berre retta mot medlemsstatane og ikkje private aktørar

Noreg er dessutan sikra eit visst høve til påverking gjennom deltaking i den arbeidsgruppa under Europakommisjonen som diskuterer vedtaka før dei vert endeleg fastsette.

9.2.3 Tilhøvet til norsk rett

Dei einskilde føresegnene etter art. 12 og art. 16 i forordning (EF) nr. 165/2014 som overfører styringsmakt til Europakommisjonen, er ikkje vurderte å ha praktisk tyding for Noreg og er ikkje vurdert som problematiske.

Det prinsipielle utgangspunktet for EØS-avtala er at vedtak av EU-organa (eller EFTA-organa)

ikkje skal ha direkte verknad i Norge. Det er likevel vanleg meining at Stortinget etter § 26 andre leddet i Grunnlova kan gje samtykke til ei overføring av styringsmakt som er «lite inngripande». Ordninga med å utferde sertifikat og ordninga med ei prosedyre for tvisteløysing der medlemsstatar er usamde om gyldigheita av ei typegodkjenning, er spesialiserte, klart avgrensa oppgåver som ikkje er vurdert å ha praktisk tyding for Noreg, ikkje er vurdert som problematiske, og er lite inngripande for Noreg.

9.3 Konklusjon

Den nye fartsskrivarforordninga er venta å effektivisere kontrollverksemda for styresmaktene. Dette vil igjen kunne auke måloppnåing etter regelverket. Samla sett støttar departementet formåla om færre lovbrøt, reduserte administrative kostander og ei generell modernisering av regelverket. Administrative, personvernmessige og andre utfordringar vil ein måtte vurdere nærare i samband med gjennomføring av delegerede rettsakter og ved implementering i lov- og forskrift.

Departementet tilrår samtykkje til EØS-komiteen sitt vedtak nr. 122/2016 av 3. juni 2016 om å innlemme forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivarar i vegtransport i EØS-avtala.

10 Økonomiske og administrative konsekvensar

10.1 Innleiing

Kostnadene knytte til gjennomføring av kjøretøykontrolldirektiva i framlegg til endringar av vegtrafikkloven § 13 femte ledd, § 19 og § 19 a lar seg ikkje talfeste konkret her. Dei økonomiske og administrative konsekvensane er nærare greia ut og konkretisert i samband med at ein fastsett nærare reglar i forskrift med heimel i vegtrafikkloven.

Dei kostnadane for det offentlege som ikkje kan dekkast gjennom kostnadsdekkande gebyrer, vil bli dekte innanfor dei gjeldande budsjetttramene til rørde departement.

Departementet gjer her merksam på at gjennomføringa av kjøretøykontrollpakka (direktiv 2014/45/EU, direktiv 2014/47/EU) og fartsskrivarforordninga (forordning (EU) 165/2014) vil føre med seg endringar utover dei som er omtala i denne proposisjonen. Det som er vurdert i høyringsframlegget er i all hovudsak krav som det per i dag ikkje er lovheimel for i norsk rett. EØS-rettsaktene inneheld også føresegner som kan fastsettast direkte gjennom endring av relevante forskrifter. Eit eksempel på dette er skjerpa krav til kontrollinnhald og kontrollutstyr.

Norges bilbransjeforbund (NBF) har i si høyringsfråsegn kommentert dei økonomiske og administrative konsekvensane her. Fråsegna gjeld særleg konsekvensane for kontrollorgan og kjøretøyverkstader og vil bli kommenterte under punkta 10.1.1 og 10.4.2.

10.1.1 Private aktørar

Krava til kontrollørkompetanse og til sertifiseringsordningar (personlege godkjenningar basert på dokumentert grunnkompetanse og grunnopplæring/ oppfriskingsopplæring) vil få økonomiske konsekvensar i form av opplæringskostnader og produksjonstap ved at kontrollørane må ha opplæring. Departementet legg opp til eit minstenivå etter direktivet når det gjeld kompetansekrav. Opplæringa vil bli gitt av private verksemder, med fri prisfastsetting. Forkorta opplæring for kontrollørane er rekna til rundt 10.000 NOK, per kontrollør og totalt rundt 80 millionar NOK. Grunnopplæ-

ringa for nye kontrollørar, er estimert til ca. 25.000 NOK per kontrollør, dvs. rundt 11 millionar NOK per år. I tillegg kjem oppfriskingskurs, som er estimert å ligge på ca. 5000 NOK per deltakar kvart 5. år. Kontrollorgana vil i tillegg få økte kostnader dersom ei ordning med gebyr for godkjenning av og tilsyn med kontrollorgana blir innført.

Habilitetskrav i form av eit forbod mot å kontrollere eigne kjøretøy, eller kjøretøy der det elles ligg føre særlege forhold som gjer at ein kan reise spørsmål ved objektiviteten til kontrollorganet eller kontrolløren, vil kunne krevje ekstra administrasjon hos det einskilde kontrollorgan. Eit tap i produksjonen ved ikkje å kunne kontrollere eigne kjøretøy kan likevel i den store samanhengen bli kompensert ved at ein får tilfang av kjøretøy for kontroll frå andre kontrollorgan i same situasjon (gjeld spesielt bilforhandlarar).

Auka kostnader for kontrollorgana vil sannsynlegvis føre til høgare pris for kjøretøyeigarane som må følgje ordninga med periodisk kjøretøykontroll

NBF uttaler her at Vegdirektoratet bør informere publikum om nye forskriftskrav og om samanhengen mellom auka krav og auka kontrollprisar. Dei meiner at denne informasjonen ikkje berre er relevant for å endre oppfatninga av at bilbransjen står bak prisauken aleine, men også fordi forskrift om periodisk kontroll inneheld krav retta mot bileigar, noko som gjer informasjon om endringar i denne forskrifta allment relevant.

Departementet er samdi at ein må gi god informasjon til dei som er omfatta av det nye regelverket og dei konsekvensane dette vil få for dei kjøretøyeigarane som er omfatta av ordninga med periodisk kontroll. Dette vil bli gjort når nye forskriftsreglar er fastsett. Departementet gjer likevel merksam på at ca. 1,4 mill. kjøretøykontrollar blir gjennomførte årleg og at det vonleg vil bli noko auka pris for å få gjennomført ein periodisk kontroll. Det er likevel ikkje mogleg å seie noko eksakt om korleis og kor mykje dei nye krava vil påverke prisfastsettinga, då prisen for gjennomføring av kontroll blir fastsett av kontrollorgana sjølve og ikkje regulert i vegtrafikklovgevinga. All den tid prisen varierer mellom kontroll-

organa, er det difor avgrensa kva informasjon ein kan gi. Det er i dag ca. 2500 kontrollorgan og meir enn 10 000 kontrollørar som gjennomfører periodiske kontrollar i Noreg. Auka kostnader, og skjerpa krav elles til etablering og drift av kontrollorgan, vil etter departementet si vurdering kunne føre til ein viss reduksjon i talet på verksemder og kontrollørar som utfører periodisk køyretøykontroll. Dette vil bl.a. kunne gjelde for dei små kontrollorganana som gjerne er lokaliserte i distrikta. Dette vil igjen kunne gi auka reise- og tidskostnader for køyretøyeigarar i distrikta dersom dei ikkje lenger har slike tenester lokalt.

10.1.2 Offentlege aktørar

Gjennomføringa av direktiv 2014/45/EU i framlegg til § 19, får økonomiske og administrative konsekvensar for Statens vegvesen i form av nye tilsynsoppgåver. Avhengig av kva for løysing ein vel for kvalifisering av kontrollørane, opplæring eller prøve, må styresmaktene leggje til rette for at anten private aktørar, ev. også offentleg skule, gir tilbod om grunnopplæring og oppfriskingsopplæring for kontrollørar eller eit prøveopplegg i offentleg regi. I tillegg vil det vere auka ressursbehov for å ta i vare arbeidet med godkjenning av og tilsyn med dei som tilbyr slik opplæring.

Kravet til godkjenning og regodkjenning av tekniske leiarar og kontrollørar vil krevje ressursar ved at offentlege styresmakter må fatte eit stort tal enkeltvedtak. Det at dei personlege godkjenningane også kan kallast tilbake etter nærare fastsette vilkår, vil òg kunne krevje ressursar. Først og fremst vil regionvegkontora, som førsteinstans, ha behov for auka ressursar. Vegdirektoratet vil likevel også få auka arbeidsbyrde, i kraft av å vere klageinstans. Godkjenningsordninga vil òg krevje eit register over kontrollørar og kurs som igjen fører til kostnader til endringar i etaten sine elektroniske register, foreløpig estimert til ca. 3,5 mill.

Vidare vil krava til godkjenning av og tilsyn med så vel opplæringsinstitusjonar som kontrollorgan innebere at krav til tilsynspersonellet ved regionvegkontora blir skjerpa. Sjølv om Vegdirektoratet i dag gir tilbod om høgskulebasert etatsopplæring, er det venta at gjennomføringa av direktivet vil krevje meir omfattande opplæring enn i dag. Vidare må det innførast ei ordning med godkjenning og regodkjenning for tilsynspersonellet.

Med føresetnad om at ein etablerer ei ordning med godkjenningsgebyr, eventuelt også tilsynsgebyr, vil kravet til godkjenning og regodkjenning

av kontrollørar, saman med ordninga med godkjenning av og tilsyn med kontrollorganana, generere nye inntekter til staten. Inntektene frå godkjenningsgebyret vil i all hovudsak kunne kompensere for dei auka utgiftene som sertifiseringsordninga inneber. Tilsynsgebyret vil likevel, dersom det berre omfattar gebyr for dei tilfella det blir avdekt feil og manglar, berre finansiere delar av tilsynsverksemda.

Kravet om politiattest ved godkjenning etter §§ 19 a og 19 b, vil innebere ein auke i talet på attestar som politiet må handsame som vil ha økonomiske og administrative konsekvensar. Ein tek sikte på ei overgangsordning for kontrollørar tilsett før 20. mai 2018, der kravet om politiattest for denne gruppa, ikkje vil bli gjort gjeldande med ein gong, og der merknader som ligg tilbake i tid før 20. mai 2018, ikkje skal ha tyding for godkjenninga. Det vil også i noko grad bli tatt omsyn til politiets kapasitet gjennom overgangsordninga.

10.2 Kontroll av køyretøy langs veg

10.2.1 Private aktørar

Direktiv 2014/47/EU artikkel 15 opnar for å krevje eit kontrollgebyr der det blir funne manglar etter ein meir detaljert teknisk kontroll. Etter ei høgst foreløpig vurdering av kostnadsbiletet kan gebyret truleg bli avgrensa til kva det kostar å få overprøvd ein periodisk køyretøykontroll etter forskrift om periodisk kontroll av køyretøy §§ 26 og 27, for same type køyretøy. Den nærare vurderinga må ein gjere i samband med ei eventuell forskrift. Formålet med kontrollgebyret er å delfinansiere den tekniske delen av utekontrollverksemda. For transportforetak vil ei innføring av gebyr føre til noko auka utgifter dersom dei nytter køyretøy med tekniske manglar. Sett i samanheng med innføring av risikoklassifiseringssystem vil det kunne gi auka utgifter for verksemder med ein høg risikoprofil.

10.2.2 Offentlege aktørar

Gjennomføringa av direktiv 2014/47/EU, jf. lovframlegget til § 19, inneber at ein må etablere eit risikoklassifiseringssystem som må hente data frå fleire andre register. Innføringa av systemet vil gi kostnader knytte til utvikling og drift, og kostnader til å lære opp utekontrollpersonell i bruk av systemet.

Når det gjeld dei nye krava til kontrollutstyr langs veg, er dei utekontrollstasjonane Statens

vegvesen har i dag vurderte å i hovudsak vere på høgde med direktivkrava til kontrollutstyr, einskilde kontrollstasjonar må likevel bli oppgraderte.

Kompetanse- og opplæringskrava etter direktiv 2014/45/EU vil også gjelde for kontrollpersonell langs veg. For Statens vegvesen sine kontrollørar vil krava få mindre konsekvensar, då ein alle-reie har ei høgskulebasert etatsopplæring. Kontrollørar som har gjennomført etatsopplæringa er vurderte som kvalifiserte til å utføre dei meir detaljerte kontrollane som direktiv 2014/47/EU føreskriv. Det vil likevel vere kostnader i samband med etterutdanning som – avhengig av kva løysing ein vel (krav til fagbrev, eventuelle andre likeverdige krav) – kan ha verknad for kompetanse som krevst ved tilsetting og fastsetting av lønns-trinn, eventuelt innverke på kostnader til utvikling av kompetanse internt.

Kva konsekvensar dette vil ha for politiet vil eventuelt måtte greiast ut nærare.

10.3 Fartsskrivarforordninga m.m.

10.3.1 Private aktørar

Gjennomføringa av fartsskrivarforordning 165/2014, inneber at private aktørar må rekne med utgifter til å skaffe ny fartsskrivar og nytt nedlastingsutstyr. Dette gjeld nye køyretøy som blir registrerte for første gang 3 år etter at Kommisjonen har fastsett delegerte rettsakter om ny farts-skrivar. Eldre køyretøy som er omfatta av reglane om køyre- og kviletid må ha installert smart farts-skrivar for å kunne køyre grensekryssande transport 15 år etter at nyregistrerte køyretøy har krav om smart fartsskrivar, jf. artikkel 3 (4).

Fartsskrivarverkstadene vil måtte rekne med kostnader knytte til nye krav til godkjenning av verksemder. Dette vil ha følgjer for dei ca. 235 verkstedane som i dag er godkjente for arbeid på fartsskrivar, og ansvarleg leiar med den som fungerer i leiar sin stad som vil bli omfatta av ei eventu-ell ordning. For aktørar som blir pålagde å undersøke manipulasjon av fartsskrivaren, kan denne oppgåva føre til forseinking av transportoppdrag. Kravet gjeld likevel berre sjølve køyretøyet, slik at det det vil vere mogleg å laste om, sleppe av busspassasjerar m.m.

10.3.2 Offentlege aktørar

Gjennomføringa av fartsskrivarforordninga inneber at det i framtida vil bli etablert kommunika-sjon frå fartsskrivaren til kontrollutstyr langs

vegen. Dette er venta å kunne effektivisere kontrollverksemda, mellom anna ved at talet på unø-dige kontrollar blir redusert. Koplinga til satellitt-navigering i køyretøyet har som mål å erstatte manuelle registreringar. Dette vil igjen kunne fremje formålet til regelverket for køyre- og kvile-tid, ved å auke trafikkikkerheita, verne sjåførane og fremje like konkurransevilkår i EØS.

Det offentlege skal sikre tilsyn med fartsskri-varverkstadene. Artikkel 24 fastset at ein skal føre tilsyn med alle fartsskrivarverkstader minst kvart andre år og gjennomføre ikkje-melde tilsyn med minst 10 % av verkstadene årleg. Etter ei grundig gjennomgang av fartsskrivarverkstader i 2009, har det berre vore tilsyn i særlege saker, for eksempel etter innspel frå utekontrollen. Auka til-syn vil påverke kontrollmyndigheita sine ressurs-behov.

Det er vidare venta initiale kostnader knytte til endringar i samband med kontroll av den nye smarte fartsskrivaren. Dette gjeld oppdatering av kontrollutstyr, og opplæring av kontrollpersonell. Også for den løpande drifta vil det vere kostnader.

Krava til utdanning vil kunne ha økonomiske og administrative konsekvensar. Det er allereie etablert ei opplæring for Statens vegvesen sine kontrollørar, men kostnader i samband med etter-utdanning vil likevel kunne komme, sjå merkna-der under pkt. 10.2.2.

10.4 Køyretøyverkstader m.m.

10.4.1 Private aktørar

Framlegget til § 19 b vil, etter vurderinga til depar-tementet, bidra til at godkjente verkstader som driv etter verkstadforskrifta sine krav får betre konkurransevilkår. I sær gjeld dette forslaget om å gi regionvegkontoret rett til å stanse og eventu-elt også gi tvangsmulkt for verksemder som driv utan godkjenning.

10.4.2 Offentlege aktørar

Forslaget om at ein kan gi nærare føresegner om gebyr for sakshandsaming av godkjenning og tilsyn vil gi nye inntekter til staten slik som god-kjennings- og tilsynsordninga for kontrollorgan/kontrollørar.

Tilsyn med ulovleg verkstaddrift er ikkje berre eit spørsmål om effektive heimlar. Eit effektivt tilsyn vil i seg sjølv krevje auka ressursar, sjølv om fokuset i tilsynet til ein viss grad blir snudd frå dei som driv lovleg i bransjen. Med bakgrunn i den kunnskapen ein har om kvar det går føre seg ulov-

leg verkstaddrift, vil ein effektiv innsats krevje meir samarbeid med og bistand frå politiet under gjennomføringa av tilsynet.

NBF uttaler i si høyringsfråsegn at ressursbruken knytt til forvaltninga og tilsynet med PKK-forskrifta er høgare enn tilsvarande ressursbruk knytt til verkstadsforskrifta. Dei er bekymra for at nye lovheimlar og følgjande endringar i forskrift vil krevje endå meir ressursbruk knytt til forskrift om periodisk køyretøykontroll, mens ressursbruken knytt til verkstadsforskrifta vil bli tilsvarande nedprioritert. *NBF* uttaler at «[d]ersom innførin-

gen av EUs køyretøykontrollpakke resulterer i enda mindre ressursbruk tilknyttet forvaltning av verkstedsforskrifta, så er det svært bekymringsfullt siden det vil resultere i mer køyretøykriminalitet, mer svart arbeid, mer sosial dumping og mer ulovlig verkstaddrift.»

D e p a r t e m e n t e t ser utfordringane *NBF* syner til, men vurderer at betre heimlar for tilsyn og reaksjonar mot ulovlig verkstaddrift, vil gjere det mogleg å rette meir fokus på tilsynet med ulovlege verkstader. Det same gjeld eit meir målretta tilsyn basert på risikovurderingar.

11 Merknader til dei enkelte paragrafane i lovforslaget

Til § 19 Kontroll av kjøretøy

Framlegget til § 19 nytt første ledd erstattar gjeldande vegtrafikklov § 19 første ledd.

Endringa er av redaksjonell art. Framlegget er ei presisering og konsolidering av gjeldande lovføresegner om plikter eigar eller den som rår over køyretøyet har til å syne fram køyretøy for kontroll i hall. Plikta til å syne fram køyretøy til hallkontroll kan anten vere utløyst av at det er funne manglar eller feil ved kontroll langs veg, eller at det er gjort endringar eller reparasjonar som krev ny godkjenning av køyretøyet. Lovføresegna regulerer også plikta til å møte til periodisk køyretøykontroll. Uttrykket «Vedkommende» i første ledd, andre punktum peiker tilbake på «Eier og den som på eiers vegne har rådighet over det» i første punktum.

Framlegget til *andre ledd, første punktum*, erstattar gjeldande vegtrafikklov § 19 andre ledd, andre setning og fastsett ein forskriftsheimel for departementet til m.a. å gi reglar om frammøte til kontroll, og om gebyr for dette.

§ 19 andre ledd, andre punktum gir heimel for at ein i forskrift kan gi nærare føresegner om utveljing av køyretøy til kontroll langs veg og gjennomføring av kontroll.

Lovføresegna er i hovudsak grunngitt i gjennomføringa av direktiv 2014/47/EU om utekontroll av nyttekøyretøy. Forslaget rekk likevel lenge enn pliktene etter direktivet, då forskriftsheimelen for å gi nærare føresegner om kontroll langs veg også gjeld andre køyretøygrupper enn nyttekøyretøy, irekna lette køyretøy. Heimel for å fastsette forskrift om nærare føresegner om utveljing av køyretøy for tilfeldig og ikkje-meldt kontroll langs veg, er grunna i behovet for ei risikobasert utveljing og eit risikoklassifiseringssystem. Systemet inneheld informasjon frå tidlegare kontrollar gjennomførte i EØS-området og skal gi grunnlag for ein risikoprofil med moglegheit for ein meir målretta kontroll.

§ 19 andre ledd, siste punktum gir heimel for forskrift om kontrollutstyr og kompetansekrav til personell hos kontrollmyndigheita; i praksis regi-onvegkontoret, politiet og tollvesenet. Vidare gir

framlegget heimel for å fastsette forskrift om ilegging av kontrollgebyr der det er funne feil/manglar ved køyretøyet, sjå pkt. 6.4.

Dei nærare føresegnene om utveljing av køyretøy for kontroll langs veg, gjennomføringa av kontrollane og krav til kontrollørkompetanse, kontrollutstyr og kontrollgebyr, inkludert rekkevidda av dei einskilde føresegnene, blir fastsette i forskrift etter offentleg høyring.

Til § 19 a Periodisk kjøretøykontroll

Framlegget til ny § 19 a erstattar gjeldande vegtrafikklov § 19 andre ledd første setning.

Føresegna grunnar i gjennomføringa av direktiv 2014/45/EU, som fastset krav til grunnkompetanse, opplæring og personleg godkjenning av kontrollørar, vandelskrav og krav til habilitet.

Første ledd, første punktum slår fast at periodisk køyretøykontroll berre kan utførast av godkjente verksemder, godkjente kontrollørar og godkjent teknisk leiar. Omgrepet «godkjenning» omfattar også «regodkjenning», eller fornya godkjenning. Etter *første ledd andre punktum* må det innhentast ordinær politiattest for kontrollørar og teknisk leiar som skal ha godkjenning etter første punktum, for å vise at dei er skikka til oppgåva. Føresegna skal gjennomføre direktiv 2014/45/EU. Nærare reglar om politiattest følgjer av lov om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterloven) § 40. Eventuelle merknader som kjem fram av politiattesten må vere relevante og vurderast etter nærare retningslinjer, sjå andre ledd og pkt. 5.3.3. Eksempel på relevante lovbrøt kan vere vinningslovbrøt, økonomisk kriminalitet og brot på opplysningsplikt til offentleg styresmakt. Departementet har etter ei vurdering av føresegnene etter direktivet om at manglar ved vandelen til ein kontrollør er eit grunnlag for at godkjenninga skal kunne kallast tilbake, for kontrollørar som er tilsette ved kontrollorgan per 20. mai 2018, komme til at kravet om politiattest også må gjelde for kontrollørar som alt er tilsette ved kontrollorgan, jf. politiregisterforskriften § 28-1 som opnar for det der det følgjer av folkerettslige for-

pliktingar. D e p a r t e m e n t e t legg til grunn at kontrollørar som er tilsette ved kontrollorgan per 20. mai 2018, må få rimeleg tid til å innrette seg på at dei må levere politiattest gjennom etablering av ei overgangsordning. Korleis eit slikt krav nærare skal gjennomførast, må ein regulere og høyre særskilt i forskrift.

§ 19 a andre ledd, første punktum gir heimel for at departementet i forskrift kan fastsette vilkår og overgangsordningar for godkjenninga for kontrollorgan, kontrollørar og teknisk leiar, og vidare sette krav til opplæringsverksemd retta mot kontrollørar og teknisk leiar. Som eit ledd i dette kan ein gi nærare forskrift om kompetanse, vandel og habilitet. Ein legg til grunn at det må fastsettast vilkår om habilitet gjennom eit krav om at kontrollørar ikkje kan gjennomføre periodisk kontroll av køyretøy dei sjølve eller nærståande eig eller rår over. Vidare ved at ein fastset krav til særskilde rutinar som skal dokumenterast i kontrollorganet sitt kvalitetssystem for å ta i vare objektivitet i kontroll av køyretøy som kontrollorganet eig eller på anna vis rår over eller har vesentleg interesse i. D e p a r t e m e n t e t kan vidare gi reglar om opplæring og prøve, jf. direktiv 2014/45/EU som gir reglar om krav til opplæring eller passende prøve, irekna oppfriskande opplæring. Departementet kan òg gi forskrift om godkjenning av verksemdar som tilbyr påkravd opplæring eller prøve til personar som skal utføre periodisk køyretøykontroll, irekna krav til innhald og metode. Det er vurdert som tenleg at private kursarrangørar gir slik utdanning, jf. pkt. 5.4.1.

Andre ledd første punktum fastsett vidare at departementet kan gi reglar om godkjennings- og tilsynsstyresmakta. Etter denne føresegna kan departementet gi reglar om tilsyn med verksemdar, kontrollorgan og opplæringsinstitusjonar, kontrollørar, og teknisk leiar, og fastsette kompetansekrav til dei som skal godkjenne og føre tilsyn med verksemdar og personar som utfører periodisk køyretøykontroll; i praksis tilsette ved regionvegkontora. Lovføresegna gir òg forskriftsheimel for å fastsette gebyr for godkjenning og tilsyn med kontrollorgana, kontrollørane, teknisk leiar, og opplæringsverksemdene. Eit godkjenningsgebyr vil ha som formål å finansiere myndigheitsfastsette tenester der betalinga skal reknast ut frå kostnadene forvaltninga har med sakshandsaminga, sjå pkt. 5.3.5. Eit eventuelt tilsynsgebyr vil vere grunnlagt ut i frå at dei som ikkje fyller krava ein har satt til etablering og drift, og som difor krev oppfølging, er nærast til å dekke kostnadene med tilsynet.

§ 19 a, andre ledd, siste punktum gir heimel for forvaltningsreaksjonar ved brot på plikter som

verksemdene og personane som tilbyr periodisk køyretøykontroll har, irekna stans av verksemd og tvangsmulkt og tilbakekalling av godkjenning. Omgrepet «virksomheten» tyder både kontrollverksemd og opplæringsverksemd. Føresegna er grunnlagt i behovet for ei meir effektiv tilsynsforvaltning.

Nærare føresegner om gjennomføring av periodisk køyretøykontroll, irekna om rekkevidda av dei einskilde reglane, blir fastsette i forskrift etter offentleg høyring.

Til § 19 b) Krav til verksteder m.m.

Framlegget til ny § 19 b erstattar gjeldande vegtrafikklov §§ 19 a og 13 femte ledd.

Første ledd, første punktum syner kva typar arbeid på motorvogn og tilhengar til motorvogn som krev godkjenning og inneber i hovudsak ikkje materielle endringar i gjeldande rett. § 19 b første ledd, andre punktum fastsett at montering, kontroll og reparasjon av fartsskrivar krev godkjenning. § 19 b første ledd, siste punktum set krav om at ansvarleg leiar for fartsskrivarverkstaden må leggje fram ordinær politiattest for å få godkjenning, for å vise at han eller ho er skikka til oppgåva. Kravet gjeld også for den som fungerer i leiar sin stad. Framlegget her skal gjennomføre europaparlaments- og rådsforordning 165/2014 artikkel 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav c, som set krav til at verksemdene har «good repute», sjå merknad til vandel og overgangsordningar til § 19 a. Korleis eit slikt krav nærare skal gjennomførast, må ein regulere og høyre særskilt i forskrift. D e p a r t e m e n t e t legg til grunn at det vil bli fastsett nærare retningslinjer, sjå § 19 a og pkt. 6.9.

Andre ledd er ei vidareføring av gjeldande § 13 femte ledd, og inneber forskriftsheimel for at departementet kan sette krav om at verkstader som monterer, reparerer og/eller kontrollerer sikkerheits- eller miljømessige innretningar i køyretøy skal ha godkjenning. Føresegna er utforma for å ta høgde for utviklinga og moglege framtidige krav til innretningar i køyretøy. Eit eksempel er verkstad for installering av alkolås i køyretøy. D e p a r t e m e n t e t syner elles til vurderinga i pkt. 6.3.

Etter § 19 b tredje ledd, kan departementet i forskrift fastsette detaljerte krav og pliktar for verkstader som nemd i første og andre ledd, godkjenning av teknisk leiar i verkstaden og gi reglar om tilsyn. Departementet kan delegere oppgåva. Dei nærare føresegnene om krav og pliktar, blir fastsette i forskrift etter eiga offentleg høyring.

Dei nærare forskriftene om fartsskrivarverkstader vil ta utgangspunkt at forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivarar skal gjennomførast i norsk rett, irekna krava til installering og kontroll som følgjer av forordninga kapittel IV. Føresega skal også dekke tilsyn med ulovleg verkstaddrift, dvs. tilsyn der det er sannsynleg at ei verksemd eller ein person føreteik arbeid som krev godkjenning.

Etter *§ 19 b tredje ledd andre punktum* kan departementet gi reglar om godkjennings- og tilsynsstyresmakta, irekna kompetansekrav for dei som skal godkjenne og føre tilsyn; i praksis tilsette ved regionvegkontora. *Tredje ledd andre punktum* fastsett òg plikta verksemdene har til å assistere kontrollmyndigheita i å undersøke monterte innretningar i bruk. Forskriftsheimelen er primært grunna i behovet for fagleg bistand i dei tilfella der ein i kontroll langs veg finn forhold som gir grunn til å mistenke at fartsskrivaren er manipulert for å skjule brot på køyre- og kviletidsreglane. I slike tilfelle vil det kunne vere behov for nærare undersøking der kontrollmyndigheita er avhengig av fartsskrivarverkstaden sin kompetanse, lokale og utstyr. Behovet for slik bistand kan òg melde seg for undersøking av andre innretningar enn fartsskrivar. *D e p a r t e m e n t e t* kan vidare gi reglar om gebyr for godkjenning og tilsyn, sjå merknad til § 19 a.

Etter *§ 19 b tredje ledd tredje punktum* kan departementet fastsette forskrift om forvaltningsreaksjonar i form av pålegg om retting, åtvaring og tilbakekalling av godkjenninga ved brot på dei pliktene verksemda eller den tekniske leiaren har og om at tilsynet kan stanse ei verksemd og gi tvangsmulkt. For dei tilfella der verksemda utfø-

rer arbeid som krev godkjenning utan å ha søkt og/eller ha fått godkjenning som køyretøyverkstad, vil stans og tvangsmulkt kunne vere høvelege reaksjonar.

§ 19 b, fjerde ledd gir heimel for at ein i forskrift kan gi unntak, ev. særreglar for somme køyretøygrupper, og somme typar arbeid. Ein kan vidare gi særreglar eller unntaksreglar for somme verkstader, køyretøykategoriar og somme typar arbeid etter første ledd. Dette er ei vidareføring av gjeldande rett. Unntak og særreglar finst i dag i «forskrift om køyretøyverksteder» § 5.

Til § 19 c Kontroll av virksomheter som driver handel med motorvogner mv.

Framlegget er ei presisering av gjeldande § 19, tredje ledd. *D e p a r t e m e n t e t* kan gi forskrift om inspeksjon hos køyretøy- og utstørsforhandlarar for kontroll, herunder nærare reglar om korleis og innanfor kva rammer regionvegkontoret kan gjennomføre slik kontroll.

Til § 32 Overtredelser av vegtrafikkbestemmelser i utlandet

Framlegget til endring av gjeldande § 32 er ei presisering og ikkje ei realitetsendring.

Ved endringa blir det presisert at regelen om at brot på køyre- og kviletidsreglane som blir oppdaga i Noreg kan straffast her uavhengig av kva land brotet har funne stad (såkalla ekstraterritoriell jurisdiksjon) også gjeld i høve til verksemdar, ikkje berre fysiske personar.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar 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.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i vegtrafikkloven (køyretøykontroll og fartsskrivar) og vedtak om samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteen av 3. juni 2016 om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivarar i vegtransport og om oppheving av forordning (EF) nr. 3821/85 og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 om køyre og kviletid, i samsvar med eit vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringar i vegtrafikkloven (køyretøykontroll og fartsskrivar)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk vert det gjort følgjande endringar:

§ 13 femte ledd blir oppheva. Noverande § 13 sjette til åttande ledd blir nye femte til sjuande ledd.

§ 19 skal lyde:

§ 19 Kontroll av kjøretøy

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, skal framstille kjøretøyet til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Vedkommende skal også gi opplysninger om kjøretøyet når det kreves.

Departementet kan i forskrift gi regler om kontroll av kjøretøy etter første ledd og om gebyr. Departementet kan i forskrift også gi regler om kontroll av kjøretøy langs veg og om kriterier for utvelgelse av kjøretøy til slik kontroll. I forskriften kan det gis nærmere regler om krav til kompetanse for kontrollører, herunder personell som gjennomfører foretakskontroll etter § 21, om krav til kontrollutstyr og om kontrollgebyr.

§ 19 a skal lyde:

§ 19 a Periodisk kjøretøykontroll

Periodisk kjøretøykontroll kan bare utføres av godkjente virksomheter med godkjente kontrollører og godkjent teknisk leder. For godkjenning må kontrollør og teknisk leder fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift gi regler om vilkår og overgangsordninger for godkjenning som nevnt i første ledd, om opplæringsvirksomhet, om godkjennings- og tilsynsmyndigheten og om gebyrer for godkjenning og tilsyn. Departementet kan i forskrift også gi regler om pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, om stansing av virksomheten og om tvangsmulkt.

Ny § 19 b skal lyde:

§ 19 b Krav til verksteder m.m.

Reparasjon, vedlikehold, ombygging, oppbygging og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn kan bare foretas av godkjent virksomhet. Det samme gjelder for montering, kontroll og reparasjon av fartsskriver. For å få godkjenning til å montere, kontrollere og reparere fartsskriver må virksomhetens ansvarlige leder fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift gi regler om godkjenning av verksteder som skal montere, kontrollere og reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer.

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.

I forskrift kan departementet gjøre unntak fra kravet om godkjenning for enkelte typer kjøretøy, for enkelte typer arbeid og for enkelte verksteder etter nærmere angitte vilkår.

Ny § 19 c skal lyde:

§ 19 c Kontroll av virksomheter som driver handel med motorvogner mv.

Regionvegkontoret kan, etter nærmere regler gitt av departementet i forskrift, kontrollere motorvogner, tilhengere og godkjenningspliktig utstyr i virksomheter der dette selges.

§ 32 skal lyde:

§ 32 *Overtredelse av vegtrafikkbestemmelser i utlandet*

Departementet kan gi forskrift om at virksomhet og fører som på fremmed stats territorium har brutt kjøre- og hviletidsbestemmelser gitt i medhold av § 21 andre ledd, kan straffes her i riket i samsvar med § 31. Dette gjelder uavhengig av førerens statsborgerskap, virksomhetens hovedsete, eller lignende.

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Kongen kan fastsetje at ulike delar av lova skal ta til å gjelde frå ulik tid.

B

Forslag

til vedtak om samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteén av 3. juni 2016 om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivarar i vegtransport og om oppheving av forordning (EF) nr. 3821/85 og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 om køyre og kviletid

Stortinget samtykkjer i godkjenning av vedtak nr. 122/2016 i EØS-komiteén av 3. juni 2016 om innlemming i EØS-avtala av forordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivarar i

vegtransport og om oppheving av forordning (EF) nr. 3821/85 og om endring av forordning (EF) nr. 561/2006 om køyre og kviletid.

Vedlegg 1**Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, etter samråd med Regionkomiteen, etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) I rådsforordning (EØF) nr. 3821/85³ fastsettes bestemmelser om konstruksjon, installering, bruk og prøving av fartsskrivere. Forordningen er blitt betydelig endret flere ganger. Av klarhetshensyn bør derfor de viktigste bestemmelsene forenkles og omarbeides.
- 2) Erfaring har vist at visse tekniske elementer og framgangsmåter for kontroll bør forbedres for å sikre at fartsskriversystemet er effektivt og virkningsfullt.
- 3) Visse kjøretøyer er unntatt fra bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006⁴. For å sikre sammenheng bør det også være mulig å unnta slike kjøretøyer fra denne forordnings virkeområde.

- 4) Det bør installeres fartsskrivere i kjøretøyer som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på. Visse kjøretøyer bør unntas fra nevnte forordnings virkeområde med sikte på å innføre en viss fleksibilitet, det vil si kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, og som brukes bare innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedbeskjeftigelse. For å sikre sammenheng mellom de relevante unntakene som er fastsatt i forordning (EF) nr. 561/2006, og for å redusere transportforetakenes administrative byrde samtidig som målene i nevnte forordning overholdes, bør visse største tillatte avstander angitt i disse unntakene revideres.
- 5) Kommisjonen vil vurdere å forlenge gyldighetstiden for overgangsstykket til kjøretøyer i gruppe M1 og N1 til 2015 og overveie nærmere en langsiktig løsning for kjøretøyer i gruppe M1 og N1 innen 2015.
- 6) Kommisjonen bør vurdere å innføre vektfolere i tunge lastebiler og bør vurdere muligheten for at vektfolere kan bidra til bedre samsvar med regelverket for veitransport.
- 7) Bruk av fartsskrivere tilknyttet et verdensomspennende satellittnavigasjonssystem er en egnet og kostnadseffektiv metode for å regis-

¹ EUT C 43 av 15.2.2012, s. 79.

² Europaparlamentets holdning av 3. juli 2012 (EUT C 349 E av 29.11.2013, s. 105) og Rådets holdning ved første behandling 15. november 2013 (EUT C 360 E av 10.12.2013, s. 66). Europaparlamentets holdning av 15. januar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

³ Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8).

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

- trere automatisk kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden til hjelp for kontrollører i kontroller og bør derfor fastsettes.
- 8) I sin dom i sak C-394/92 *Michielsen og Geybels Transport Service*⁵ fastsatte domstolen en definisjon av uttrykket «daglig arbeidstid», og kontrollmyndighetene bør lese bestemmelsene i denne forordning på bakgrunn av denne definisjonen. «Daglig arbeidstid» begynner på det tidspunktet da føreren slår på fartsskriveren etter en ukehvil eller døgnhvil, eller dersom døgnhvilen er inndelt i atskilte tidsrom, etter en hviletid på minst ni timer. Den slutter ved begynnelsen av en døgnhvil, eller dersom døgnhvilen er inndelt i atskilte tidsrom, ved begynnelsen av en hviletid på minst ni sammenhengende timer.
- 9) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF⁶ skal medlemsstatene foreta et minste antall kontroller ved veien. Fjernkommunikasjon mellom fartsskriveren og kontrollmyndighetene med sikte på kontroll ved veien tilrettelegger for målrettede kontroller ved veien og gjør det mulig å redusere den administrative byrden som stikkprøvekontroller medfører for transportforetak, og bør derfor fastsettes.
- 10) Intelligente transportsystemer (ITS) kan bidra til å møte utfordringene som den europeiske transportpolitikken står overfor, for eksempel økende veitransportvolumer og større trafikk tetthet samt stigende energiforbruk. Det bør derfor fastsettes standardiserte grensesnitt i fartsskriverer for å sikre samvirksomheten i forhold til ITS-programmer.
- 11) Det bør prioriteres å utvikle programmer som hjelper førerne med å tolke dataene som registreres i fartsskriveren, slik at de er i stand til å overholde bestemmelser på det sosiale området.
- 12) Sikkerheten ved fartsskriveren og fartsskriverens systemet er avgjørende for å sikre at pålitelige data framkommer. Produsentene bør derfor utforme, prøve og løpende vurdere fartsskriveren gjennom hele livssyklusen for å hindre, påvise og redusere sikkerhetsårbarhet.
- 13) Prøving i felt av en fartsskriver som ennå ikke er typegodkjent, gjør det mulig å prøve utstyr i virkelige situasjoner før det blir innført i stor skala, og dermed blir det mulig å foreta forbedringer raskere. Prøving i felt bør derfor tillates, forutsatt at deltakelse i slik prøving og samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006 overvåkes og kontrolleres effektivt.
- 14) Med tanke på hvor viktig det er å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå bør sikkerhets sertifikater utstedes av et sertifiseringsorgan som er godkjent av forvaltningskomiteen innenfor rammen av «avtalen om gjensidig godkjenning av sertifikater for evaluering av informasjonsteknologisikkerhet» fra gruppen av høyere tjenestemenn for informasjonssystemers sikkerhet (SOG-IS).
Når det gjelder internasjonale forbindelser med tredjestater, bør Kommisjonen ikke godkjenne et sertifiseringsorgan for denne forordnings formål, med mindre organet framlegger tilsvarende vilkår for evaluering av sikkerheten som forutsatt i avtalen om gjensidig godkjenning. I denne forbindelse bør forvaltningskomiteens råd følges
- 15) Installatører og verksteder spiller en viktig rolle for fartsskriverens sikkerhet. Det bør derfor fastsettes visse minstekrav til deres pålitelighet og for godkjenning av og tilsyn med dem. Videre bør medlemsstatene treffe egnede tiltak for å sikre at interessekonflikter mellom installatører eller verksteder og transportforetak hindres. Ingen bestemmelse i denne forordning hindrer medlemsstatene i å sikre godkjenning, kontroll og sertifisering etter framgangsmåtene angitt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁷, forutsatt at minstekravene angitt i denne forordning er oppfylt.
- 16) For å sikre mer effektiv granskning og kontroll av sjåførkort og gjøre kontrollørens oppgaver lettere bør det opprettes nasjonale elektroniske registre, og sørges for at disse registrene sammenkoples.
- 17) Når medlemsstatene kontrollerer om sjåførkortene er unike, bør de bruke framgangsmåtene i kommisjonsrekommendasjon 2010/19/EU⁸.
- 18) Det bør tas hensyn til den særlige situasjonen der en medlemsstat bør kunne gi et midlertidig

⁵ Sml. 1994, s. I-2497.

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

dig sjåførkort som ikke kan fornyes, til en fører som har sitt vanlige bosted i en medlemsstat eller en stat som er en avtalepart i den europeiske avtalen om kjøre- og hviletid m.v. for mannskaper på kjøretøyer i internasjonal veitranport av 1. juli 1970 («AETR-avtalen»). I slike tilfeller skal de berørte medlemsstatene anvende de relevante bestemmelsene i denne forordning fullt ut.

- 19) Dessuten bør det være mulig for en medlemsstat å utstede sjåførkort til førere som har sitt vanlige bosted på dens territorium, også når traktatene ikke får anvendelse på visse deler av dette. I slike tilfeller skal de berørte medlemsstatene anvende de relevante bestemmelsene i denne forordning fullt ut.
- 20) Kontrollørene står hele tiden overfor utfordringer som følge av endringer av fartsskriveren og nye manipulasjonsmetoder. For å sikre mer effektiv kontroll og forbedre harmoniseringen av kontrollmetodene i hele Unionen bør det vedtas en felles metode for grunnopplæring og etter- og videreutdanning av kontrollører.
- 21) Fartsskriverens registrering av data samt utviklingen av teknologi for registrering av posisjonsopplysninger, fjernkommunikasjon og grensesnittet med ITS vil medføre behandling av personopplysninger. Derfor får det relevante unionsregelverket, særlig det som er fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁹ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF¹⁰ anvendelse.
- 22) For at det skal være rettferdig konkurranse ved utviklingen av programmer for fartsskriveren, bør immaterialrettigheter og patenter som gjelder overføring av data til eller fra fartsskriveren, være tilgjengelige for alle uten royalti.
- 23) Dersom det er relevant, bør data som utveksles i kommunikasjon med kontrollmyndighetene i medlemsstatene, være i samsvar med

relevante internasjonale standarder, for eksempel rekken av standarder for radiosamband over kort avstand (DSCR) som er fastsatt av Den europeiske standardiseringsorganisasjon.

- 24) For å sikre rettferdig konkurranse på det interne veitranportmarkedet og for å sende et tydelig signal til førere og transportforetak bør medlemsstatene i samsvar med overtredelseskategoriene som er definert i direktiv 2006/22/EF, pålegge virkningsfulle sanksjoner som står i forhold til overtredelsen, virker avskrekende og ikke medfører forskjellsbehandling, uten at det berører nærhetsprinsippet.
- 25) Medlemsstatene bør sørge for at valget av kjøretøyer som skal kontrolleres, foretas uten forskjellsbehandling på grunnlag av førerens nasjonalitet eller nyttekjøretøyets registrerings- eller ibruktakingsstat.
- 26) Med sikte på å oppnå en tydelig, virkningsfull, forholdsmessig og ensartet gjennomføring av bestemmelsene på det sosiale området innen veitranport bør medlemsstatenes myndigheter anvende bestemmelsene på en ensartet måte.
- 27) Hver medlemsstat bør underrette Kommisjonen om eventuelle oppdagelser den gjør når det gjelder tilgjengelige ulovlige innretninger eller installasjoner for å manipulere fartsskriveren, herunder de som tilbys på Internett, og Kommisjonen bør underrette alle de andre medlemsstatene om disse oppdagelsene.
- 28) Kommisjonen bør fortsatt opprettholde det Internett-baserte hjelpesentret som gir førere, transportforetak, kontrollmyndigheter og godkjente installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter mulighet til å framlegge spørsmål og problemer i forbindelse med den digitale fartsskriveren, herunder nye typer manipulasjon eller bedrageri.
- 29) Gjennom tilpasningene av AETR-avtalen er det blitt obligatorisk å bruke den digitale fartsskriveren for kjøretøyer som er registrert i tredjestater som har underskrevet AETR-avtalen. Ettersom disse statene berøres direkte av endringer av fartsskriveren som innføres ved denne forordning, bør de kunne delta i en dialog om tekniske spørsmål, herunder om systemet for utveksling av opplysninger om sjåførkort og verkstedkort. Det bør derfor opprettes et fartsskriverforum.
- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av denne forordning bør Kommisjonen tillegges gjennomføringsmyndighet når det gjelder krav til fartsskrivere, skjermen, varsel-

⁸ Kommissjonsrekommendasjon 2010/19/EU av 13. januar 2010 om sikker utveksling av elektroniske data mellom medlemsstatene for å kontrollere at sjåførkorta som dei utferdar, er unike (EUT L 9 av 14.1.2010, s. 10).

⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personalopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

¹⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon) (EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37).

funksjoner og typegodkjenning samt detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere, framgangsmåtene for utføring av prøving i felt og skjemaene som skal brukes til å overvåke denne prøvingen i felt, standardskjemaet for den skriftlige erklæringen med begrunnelse for at forseglingen er brutt, de felles framgangsmåtene og spesifikasjonene som er nødvendige for å kople de elektroniske registrene sammen, og metodene for å angi innholdet i kontrollørens grunnopplæring og etter- og videreutdanning. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011¹¹.

- 31) Gjennomføringsrettsaktene som vedtas med henblikk på denne forordning, og som erstatter bestemmelsene i vedlegg I B til forordning (EØF) nr. 3821/85, og andre gjennomførings tiltak, bør vedtas innen 2. mars 2016. Dersom disse gjennomføringsrettsaktene imidlertid av en eller annen grunn ikke er vedtatt innen fristen, bør overgangstiltak sikre den nødvendige kontinuiteten.
- 32) Gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning bør ikke vedtas av Kommisjonen dersom komiteen nevnt i denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 33) I forbindelse med anvendelsen av AETR-avtalen skal henvisninger til forordning (EØF) nr. 3821/85 forstås som henvisninger til denne forordning. Unionen vil vurdere hvilke tiltak som er nødvendige å treffe i De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa for å sikre nødvendig sammenheng mellom denne forordning og AETR-avtalen.
- 34) EUs datatilsynsmann er blitt rådspurt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001¹² og har avgitt uttalelse 5. oktober 2011¹³.
- 35) Forordning (EØF) nr. 3821/85 bør derfor oppheves —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

¹¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

¹² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om den frie bevegelse for slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

¹³ EUT C 37 av 10.2.2012, s. 6.

Kapittel I

Prinsipper, virkeområde og krav

Artikkel 1

Formål og prinsipper

1. I denne forordning fastsettes forpliktelser og krav med hensyn til konstruksjon, installering, bruk, prøving og kontroll av fartsskrivere som brukes i veitransport, med sikte på å kontrollere samsvar med forordning (EF) nr. 561/2006, europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF¹⁴ og rådsdirektiv 92/6/EØF¹⁵.
Fartsskrivere skal være i samsvar med kravene i denne forordning når det gjelder konstruksjon, installering, bruk og prøving.
2. I denne forordning fastsettes vilkårene og kravene som gjelder for at opplysninger og data, unntatt personopplysninger, som registreres, behandles eller lagres av fartsskrivere, kan brukes til andre formål enn å kontrollere samsvar med rettsaktene nevnt i nr. 1.

Artikkel 2

Definisjoner

1. I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 4 i forordning (EF) nr. 561/2006 anvendelse.
2. I tillegg til definisjonene nevnt i nr. 1 menes i denne forordning med:
 - a) «fartsskriver» utstyret som er beregnet på installering i veigående kjøretøyer og som hel- eller halvautomatisk viser, registrerer, skriver ut, lagrer og leverer nærmere opplysninger om slike kjøretøyers bevegelse, herunder hastigheten, i samsvar med artikkel 4 nr. 3, samt nærmere opplysninger om bestemte arbeidstider for førerne,
 - b) «kjøretøyenhet» fartsskriveren unntatt bevegelsesføleren og ledningene som brukes til å kople til bevegelsesføleren. Kjøretøyenheten kan være en enkelt enhet eller flere enheter som er fordelt i kjøretøyet, forutsatt at den oppfyller sikkerhetskravene i denne forordning. Kjøretøyenheten inneholder blant annet en prosessor, et minne, en funksjon for tidsmåling, to kortinngan-

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/15/EF av 11. mars 2002 om organisering av arbeidstida til personar som utfører mobilt arbeid innanfor vegtransport (EFT L 80 av 23.3.2002, s. 35).

¹⁵ Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).

- ger for smartkort for fører og annenfører, en skriver, en skjerm, kontakter og utstyr til innlesing av brukerens data,
- c) «bevegelsesføler» en del av fartsskriveren som avgir et signal som tilsvarer kjøretøyets hastighet og/eller tilbakelagte strekning,
- d) «fartsskriverkort» et smartkort som er beregnet på bruk i fartsskriveren, og som gjør det mulig for fartsskriveren å identifisere kortinnehaverens rolle samt gir mulighet for å overføre og lagre data,
- e) «diagramskive» en skive som er utformet for å ta imot og lagre registrerte data, og som skal plasseres i en analog fartsskriver, og der den analoge fartsskriverens skriveinnretning løpende skriver inn de opplysningene som skal registreres,
- f) «sjåførkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en bestemt fører, og som identifiserer føreren og gjør det mulig å lagre data om førerens aktivitet,
- g) «analog fartsskriver» en fartsskriver som bruker en diagramskive i samsvar med denne forordning,
- h) «digital fartsskriver» en fartsskriver som bruker et fartsskriverkort i samsvar med denne forordning,
- i) «kontrollkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til en vedkommende nasjonal kontrollmyndighet, og som identifiserer kontrollorganet og eventuelt kontrolløren og gir tilgang til dataene som er lagret i minnet eller i sjåførkortene og eventuelt i verkstedkortene, for lesing, utskrift og/eller overføring,
- j) «foretakskort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til et transportforetak som har behov for å bruke kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, og som identifiserer transportforetaket og gjør det mulig å vise, overføre og skrive ut data som er lagret i fartsskriveren, og som nevnte transportforetak har låst,
- k) «verkstedkort» et fartsskriverkort som er utstedt av en medlemsstats myndigheter til utpekt personale hos en produsent av fartsskrivere, en installatør, en kjøretøyprodusent eller et verksted som er godkjent av vedkommende medlemsstat, og som identifiserer kortinnehaveren og gjør det mulig å prøve, kalibrere og aktivere fartsskrivere og/eller overføre data fra dem,
- l) «aktivering» fasen der fartsskriveren kommer i full drift og iverksetter alle funksjoner, herunder sikkerhetsfunksjoner, ved hjelp av et verkstedkort,
- m) «kalibrering» når det gjelder en digital fartsskriver, å oppdatere eller bekrefte kjøretøyets parametere, herunder kjøretøyets identifikasjon og egenskaper, som skal lagres i minnet ved hjelp av et verkstedkort,
- n) «overføring» fra en digital fartsskriver, kopiering sammen med den elektroniske signaturen av en del av eller et helt sett datafiler som er registrert i kjøretøyenhetens minne eller i fartsskriverkortets minne, forutsatt at denne prosessen ikke endrer eller sletter lagrede data,
- o) «hendelse» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes forsøk på bedrageri,
- p) «feil» unormal drift som påvises av den digitale fartsskriveren, og som kan skyldes funksjonssvikt eller feil ved utstyret,
- q) «installering» montering av en fartsskriver i et kjøretøy,
- r) «ugyldig kort» et kort som påvises å være defekt, eller der den innledende autentiseringen mislyktes, eller der gyldighetsdatoen ennå ikke er påbegynt eller der utløpsdatoen er overskredet,
- s) «periodisk kontroll» en handlingsrekke som utføres for å kontrollere at fartsskriveren fungerer riktig, at innstillingene er i samsvar med kjøretøyets parametere og at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren,
- t) «reparasjon» enhver reparasjon av en bevegelsesføler eller en kjøretøyenhet som krever at strømforsyningen frakoples, at den koples fra andre fartsskriverkomponenter eller at bevegelsesføleren eller kjøretøyenheten åpnes,
- u) «typegodkjenning» en prosess der en medlemsstat i samsvar med artikkel 13 bekrefter at fartsskriveren, dens relevante komponenter eller fartsskriverkortet som skal bringes i omsetning, oppfyller kravene i denne forordning,
- v) «samvirkingsevne» systemets og de underliggende forretningsprosessenes evne til å utveksle data og dele opplysninger,
- w) «grensesnitt» en forbindelse mellom systemer som gir dem mulighet til å koples sammen og samhandle,
- x) «tidsmåling» en permanent digital registrering av koordinert universaltid (UTC),

- y) «tidsjustering» en automatisk og regelmessig justering av gjeldende tid innenfor en høyeste toleranse på ett minutt, eller en justering som foretas ved kalibrering,
- z) «åpen standard» en standard fastsatt i et dokument med standardspesifikasjoner som er tilgjengelig gratis eller mot en rimelig avgift, og som det er tillatt å kopiere, distribuere eller bruke gratis eller mot en rimelig avgift.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Fartsskrivere skal installeres og brukes i kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport på vei og er registrert i en medlemsstat, og som forordning (EF) nr. 561/2006 får anvendelse på.
2. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 3 i forordning (EF) nr. 561/2006.
3. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 1 i forordning (EF) nr. 561/2006.
Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av denne forordning kjøretøyer som brukes til transport som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 14 nr. 2 i forordning (EF) nr. 561/2006. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.
4. 15 år etter at nyregistrerte kjøretøyer pålegges å ha en fartsskriver som fastsatt i artikkel 8, 9 og 10, skal kjøretøyer som er i bruk i en annen medlemsstat enn registreringsmedlemsstaten, utstyres med en slik fartsskriver.
5. Når det gjelder innenlandsk transport, kan medlemsstatene kreve at det installeres og brukes fartsskrivere i samsvar med denne forordning i alle kjøretøyer der dette ikke kreves i henhold til nr. 1.

Artikkel 4

Krav og data som skal registreres

1. Fartsskrivere, herunder eksterne komponenter, fartsskriverkort og diagramskiver skal oppfylle strenge tekniske og andre krav slik at denne forordning kan bli gjennomført på riktig måte.
2. Fartsskrivere og diagramskiver skal oppfylle følgende krav.

De skal:

- registrere data om føreren, førerens aktivitet og kjøretøyet som skal være nøyaktige og pålitelige,
 - være sikre, særlig når det gjelder å garantere integriteten og opprinnelsen til kilden til data som registreres av og hentes fra kjøretøyenheter og bevegelsesfølere,
 - være samvirkende mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og fartsskriverkort,
 - gi mulighet for effektiv kontroll av samsvar med denne forordning og andre gjeldende rettsakter,
 - være brukervennlige.
3. Digitale fartsskrivere skal registrere følgende data:
 - a) tilbakelagt strekning og kjøretøyets hastighet,
 - b) tidsmåling,
 - c) posisjonspunkter som nevnt i artikkel 8 nr. 1,
 - d) førerens identitet,
 - e) førerens aktivitet,
 - f) data om kontroll, kalibrering og reparasjon av fartsskriveren, herunder opplysninger om verkstedet,
 - g) hendelser og feil.
 4. Analoge fartsskrivere skal registrere minst dataene nevnt i nr. 3 bokstav a), b) og e).
 5. Tilgang til dataene som er lagret i fartsskriveren og på fartsskriverkortet, kan til enhver tid gis til:
 - a) vedkommende kontrollmyndigheter,
 - b) det relevante transportforetaket slik at det kan oppfylle sine juridiske forpliktelser, særlig som angitt i artikkel 32 og 33.
 6. Overføring av data skal foretas med minst mulig forsinkelse til transportforetak eller førere.
 7. Data som fartsskriveren registrerer, og som overføres til eller fra fartsskriveren, enten trådløst eller elektronisk, skal gjengis i form av offentlig tilgjengelige protokoller som definert i åpne standarder.
 8. For å sikre at fartsskrivere og fartsskriverkort er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordning, og særlig i denne artikkel, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel, særlig bestemmelser som gjelder de tekniske midlene for å oppfylle disse kravene. Disse gjennomføringsretts-

aktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

9. De detaljerte bestemmelsene nevnt i nr. 8 skal dersom det er relevant, være basert på standarder og skal sikre samvirkningsevne og kompatibilitet mellom de ulike generasjonene av kjøretøyenheter og alle fartsskriverkort.

Artikkel 5

Den digitale fartsskriverens funksjoner

Digitale fartsskriverer skal omfatte følgende funksjoner:

- måling av hastighet og strekning,
- overvåking av førerens aktiviteter og kjørestatus,
- overvåking av innsetting og uttak av fartsskriverkort,
- registrering av førerens manuelle innlegginger,
- kalibrering,
- automatisk registrering av posisjonspunktene som er nevnt i artikkel 8 nr. 1,
- overvåking av kontrollaktiviteter,
- påvisning og registrering av hendelser og feil,
- lesing fra minnet og registrering og lagring i minnet,
- lesing fra fartsskriverkort og registrering og lagring på fartsskriverkort,
- visning, varsling, utskrift og overføring av data til eksterne enheter,
- tidsjustering og tidsmåling,
- fjernkommunikasjon,
- styring av foretakslåser,
- innebygd prøving og egenprøving.

Artikkel 6

Visning og varsling

1. Opplysninger i digitale fartsskriverer og fartsskriverkort som gjelder kjøretøyets aktiviteter og førere og annenførere, skal vises på en klar, utvetydig og ergonomisk måte.
2. Følgende opplysninger skal vises:
 - a) tid,
 - b) driftsinnstilling,
 - c) førerens aktivitet,
 - dersom den aktuelle aktiviteten er kjøring, førerens aktuelle kontinuerlige kjøretid og aktuelle samlede pausetid,
 - dersom den aktuelle aktiviteten er periode da arbeidstakeren står til rådighet/ annet arbeid/hvile eller pause, aktuell varighet av denne aktiviteten (siden den ble valgt) og aktuell samlet pausetid,

- d) data som gjelder varslingssignaler,
- e) data som gjelder menytillgang.

Ytterligere opplysninger kan vises, forutsatt at de tydelig kan skilles fra opplysningene som kreves i dette nummer.

3. Digitale fartsskriverer skal varsle førerne når de oppdager hendelser og/eller feil samt før og på tidspunktet for overskridelse av den lengste tillatte kontinuerlige kjøretiden med sikte på å tilrettelegge for samsvar med relevant lovgivning.
4. Varslingssignaler skal være synlige og kan også være hørbare. Varslingssignaler skal ha en varighet på minst 30 sekunder, med mindre brukeren svarer ved å trykke på en hvilken som helst knapp på fartsskriveren. Varslingsårsaken skal vises og forbli synlig til brukeren svarer på den ved hjelp av en bestemt knapp eller kommando på fartsskriveren.
5. For å sikre at fartsskriverer oppfyller kravene til visning og varsling i denne artikkel skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 7

Vern av personopplysninger

1. Medlemsstatene skal sikre at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med denne forordning foretas bare for det formål å kontrollere at denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006 overholdes, i samsvar med direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF og under tilsyn av medlemsstatens tilsynsmyndighet nevnt i artikkel 28 i direktiv 95/46/EF.
2. Medlemsstatene skal særlig sikre at personopplysninger er beskyttet mot annen bruk enn bruk som utelukkende er knyttet til denne forordning og forordning (EF) nr. 561/2006, i samsvar med nr. 1, i forhold til:
 - bruken av et verdensomspennende satellitnavigasjonssystem (GNSS) for registrering av stedsbestemmelsesdata som nevnt i artikkel 8,
 - bruken av fjernkommunikasjon for kontrollformål som nevnt i artikkel 9,
 - bruken av fartsskriverer med et grensesnitt som nevnt i artikkel 10,
 - elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort som nevnt i artikkel 31, og særlig

utveksling over landegrensene av slike opplysninger med tredjestater,

- transportforetakenes oppbevaring av opplysninger som nevnt i artikkel 33.
3. Digitale fartsskrivere skal være utformet slik at personvernet sikres. Bare opplysninger som er nødvendige for denne forordnings formål, skal behandles.
 4. Eierne av kjøretøyer, transportforetak og andre berørte enheter skal dersom det er relevant, overholde de relevante bestemmelsene om vern av personopplysninger.

Kapittel II

Intelligente fartsskrivere

Artikkel 8

Registrering av kjøretøyets posisjon på visse punkter i løpet av den daglige arbeidstiden

1. For å gjøre det lettere å kontrollere at relevant lovgivning overholdes, skal kjøretøyets posisjon registreres automatisk på følgende punkter eller på det punktet som er nærmeste slike steder der satellittsignalet er tilgjengelig:
 - stedet der den daglige arbeidstiden påbegynnes,
 - hver tredje time av den sammenlagte kjøretiden,
 - stedet der den daglige arbeidstiden avsluttes.

For dette formål skal kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, være utstyrt med en fartsskriver som er tilknyttet en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem.

2. Når det gjelder fartsskriverens tilknytning til en tjeneste for posisjonsbestemmelse basert på et satellittnavigasjonssystem, som nevnt i nr. 1, skal det bare benyttes tilknytning til tjenester som bruker en gratis tjeneste for posisjonsbestemmelse. Ingen andre posisjonsopplysninger skal lagres permanent i fartsskriveren enn de posisjonsopplysningene som der det er mulig, uttrykkes i geografiske koordinater for å bestemme punktene nevnt i nr. 1. Posisjonsopplysninger som må lagres midlertidig for å gjøre det mulig å registrere automatisk punktene nevnt i nr. 1 eller bekrefte bevegelsesføleren, skal ikke være tilgjengelige for noen brukere og skal automatisk slettes når de ikke lenger er nødvendige for disse formålene.

Artikkel 9

Tidlig fjernpåvisning av mulig manipulering eller misbruk

1. For å gjøre det lettere for vedkommende kontrollmyndigheter å foreta målrettet kontroll ved veien skal fartsskrivere som er installert i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kunne kommunisere med disse myndighetene mens kjøretøyet er i bevegelse.
2. 15 år etter at nyregistrerte kjøretøyer pålegges å ha en fartsskriver som fastsatt i denne artikkel og i artikkel 8 og 10, skal medlemsstatene utstyre kontrollmyndighetene i passende omfang med det utstyret for tidlig fjernpåvisning som er nødvendig for å oppnå datakommunikasjonen nevnt i denne artikkel, idet det tas hensyn til deres særlige krav og strategier for håndheving. Fram til da kan medlemsstatene bestemme om de vil utstyre kontrollmyndighetene med slikt utstyr for tidlig fjernpåvisning.
3. Kommunikasjonen nevnt i nr. 1 skal opprettes med fartsskriveren bare når kontrollmyndighetenes utstyr anmoder om det. Den skal sikres slik at dataintegriteten og registrerings- og kontrollutstyrets ekthet garanteres. Tilgang til dataene som kommuniseres, skal begrenses til kontrollmyndighetene som har myndighet til å kontrollere overtredelser av forordning (EF) nr. 561/2006 og av denne forordning, og til verksteder så lenge det er nødvendig for å kontrollere at fartsskriveren fungerer på riktig måte.
4. Dataene som utveksles i kommunikasjonen, skal begrenses til data som er nødvendige for å kunne foreta målrettet kontroll ved veien av kjøretøyer som kan ha en fartsskriver som er manipulert, eller som misbrukes. Slike data skal gjelde følgende hendelser eller data som fartsskriveren har registrert:
 - siste forsøk på sikkerhetsbrudd,
 - lengste brudd på strømtilførselen,
 - følerfeil,
 - feil i bevegelsesdata,
 - kjøretøybevegelseskonflikt,
 - kjøring uten gyldig kort,
 - innsetting av kort under kjøring,
 - tidsjusteringsdata,
 - kalibreringsdata, inkludert data for de to siste kalibreringene,
 - kjøretøyets registreringsnummer,
 - hastighet registrert av fartsskriveren.

5. Dataene som utveksles, skal brukes bare for å kontrollere at denne forordning overholdes. De skal ikke sendes til andre enheter enn myndigheter som kontrollerer kjøre- og hviletid samt rettsinstanser innenfor rammen av en igangsatt domstolsbehandling.
6. Dataene kan lagres bare av kontrollmyndighetene så lenge kontrollen ved veien varer og skal slettes senest tre timer etter at de er oversendt, med mindre dataene tyder på mulig manipulering eller misbruk av fartsskriveren. Dersom manipuleringen eller misbruket ikke bekreftes i løpet av den påfølgende kontrollen ved veien, skal de oversendte dataene slettes.
7. Transportforetak som benytter kjøretøyer, skal være ansvarlige for å underrette førerne om muligheten for fjernkommunikasjon for tidlig å påvise mulig manipulering eller misbruk av fartsskrivere.
8. Fjernkommunikasjon med sikte på tidlig påvisning av den typen som er beskrevet i denne artikkel, skal ikke under noen omstendigheter føre til automatiske bøter eller sanksjoner for føreren eller transportforetaket. Vedkommende kontrollmyndighet kan på grunnlag av de oversendte dataene beslutte å foreta en kontroll av kjøretøyet og fartsskriveren. Resultatet av fjernkommunikasjonen skal ikke hindre kontrollmyndighetene i å foreta stikkprøvekontroller ved veien på grunnlag av risikoklassifiseringssystemet som innføres ved artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF.

Artikkel 10

Grensesnitt med intelligente transportsystemer

Fartsskriverne i kjøretøyer som registreres for første gang 36 måneder etter at de detaljerte bestemmelsene nevnt i artikkel 11 har trådt i kraft, kan utstyres med standardiserte grensesnitt slik at dataene som registreres eller framgår av fartsskriveren, kan brukes i driftsinnstilling av en ekstern enhet, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- a) grensesnittet påvirker ikke ektheten og integriteten av fartsskriverens data,
- b) grensesnittet er i samsvar med de detaljerte bestemmelsene i artikkel 11,
- c) den eksterne enheten som er knyttet til grensesnittet, får tilgang til personopplysninger, herunder data om geografisk posisjon, først etter kontrollerbart samtykke fra føreren som opplysningene gjelder.

Artikkel 11

Detaljerte bestemmelser om intelligente fartsskrivere

For å sikre at intelligente fartsskrivere er i samsvar med prinsippene og kravene i denne forordning skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av artikkel 8, 9 og 10, unntatt bestemmelser som fastsetter registrering av ytterligere data i fartsskriveren. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

De detaljerte bestemmelsene nevnt i første ledd skal:

- a) når det gjelder funksjonene i den intelligente fartsskriveren som nevnt i dette kapittel, omfatte de nødvendige kravene som garanterer sikkerhet, nøyaktighet og pålitelighet for dataene som fartsskriveren får fra tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9,
- b) angi de ulike vilkårene og kravene til tjenesten for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt og fjernkommunikasjonsteknologien som er nevnt i artikkel 8 og 9, som enten skal ligge utenfor eller være innebygd i fartsskriveren, og når de ligger utenfor, angi vilkårene for bruken av signalet for posisjonsbestemmelse ved hjelp av satellitt som en annen bevegelsesføler,
- c) angi de nødvendige standardene for grensesnittet som er nevnt i artikkel 10. Slike standarder kan inneholde en bestemmelse om tildeling av tilgangsrett for førere, verksteder og transportforetak og kontrollroller for dataene som fartsskriveren registrerer, som skal baseres på en autentiserings-/tillatelsesordning som er definert for grensesnittet, for eksempel et sertifikat for hvert tilgangsnivå og med forbehold for at dette er teknisk mulig.

Kapittel III

Typegodkjenning

Artikkel 12

Søknader

1. Produsenter eller deres representanter skal inngi en søknad om godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskrive eller fartsskriver til typegodkjenningsmyndig-

hetene som medlemsstatene har utpekt for dette formål.

2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2015 underrette Kommissjonen om navnene og kontaktopplysningene til de utpekte myndighetene som er nevnt i nr. 1, og skal deretter framlegge ajourførte opplysninger når det er nødvendig. Kommissjonen skal offentliggjøre en liste over utpekte typegodkjenningsmyndigheter på sin nettside og skal holde denne listen à jour.
3. En søknad om typegodkjenning skal vedlegges relevante spesifikasjoner, herunder nødvendige opplysninger om forseglinger, og sikkerhets-, funksjons- og samvirkingssertifikater. Sikkerhetssertifikatet skal utstedes av et godkjent sertifiseringsorgan utpekt av Kommissjonen.

Funksjonssertifikater skal utstedes til produsenten av typegodkjenningsmyndigheten.

Samvirkingssertifikatet skal utstedes av ett enkelt laboratorium under Kommissjonens myndighet og ansvar.
4. Når det gjelder fartsskrivere, deres relevante komponenter og fartsskriverkort:
 - a) skal sikkerhetssertifikatet bekrefte følgende for kjøretøyenheten, fartsskriverkortene, bevegelsesføleren og tilkoplingen til GNSS-mottakeren når GNSS ikke er innebygd i kjøretøyenhetene:
 - i) at sikkerhetsmålene er oppfylt,
 - ii) at følgende sikkerhetsfunksjoner er oppfylt: identifisering og autentisering, godkjenning, fortrolighet, ansvarlighet, integritet, tilsyn, nøyaktighet og pålitelighet for tjenesten,
 - b) skal funksjonssertifikatet bekrefte at elementene som er utprøvd, oppfyller de relevante kravene med hensyn til funksjoner, miljøegenskaper, elektromagnetiske kompatibilitetsegenskaper, oppfyllelse av fysiske krav og samsvar med andre gjeldende standarder,
 - c) skal samvirkingssertifikatet bekrefte at elementet som er utprøvd, er fullstendig samvirkende med de nødvendige fartsskriverne eller fartsskriverkortmodellene.
5. Myndigheten som ga typegodkjenning til utstyret, skal underrettes om enhver endring av fartsskriverens programvare eller maskinvare eller av arten av materialer som brukes i produksjonen, før den anvendes. Myndigheten skal bekrefte overfor produsenten at typegodkjenningen er utvidet, eller kan kreve en ajourføring eller bekreftelse av de relevante funk-

sjons-, sikkerhets- og/eller samvirkingssertifikatene.

6. En søknad om enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort kan ikke inngis til mer enn én medlemsstat.
7. Kommissjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta detaljerte bestemmelser som er nødvendige for en ensartet anvendelse av denne artikkel. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 13

Tildeling av typegodkjenning

En medlemsstat skal tildele typegodkjenning til enhver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som oppfyller kravene angitt i artikkel 4 og 11, forutsatt at medlemsstaten er i stand til å kontrollere at produktionsmodellene er i samsvar med den godkjente typen.

Alle endringer av eller tillegg til en godkjent modell skal gis en ytterligere typegodkjenning av medlemsstaten som tildelte den opprinnelige typegodkjenningen.

Artikkel 14

Typegodkjenningsmerke

Medlemsstatene skal utstede til søkeren et typegodkjenningsmerke som er i samsvar med et forhåndsfastsatt mønster, for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner i henhold til artikkel 13 og vedlegg II. Slike mønstre skal vedtas av Kommissjonen ved gjennomføringsrettsakter i samsvar med framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 15

Godkjenning eller nektelse

Vedkommende myndigheter i medlemsstaten som søknaden om typegodkjenning er inngitt til, skal for hver type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort som de godkjenner, innen én måned sende en kopi av typegodkjenningsdokumentet vedlagt kopier av de relevante spesifikasjonene, herunder de som gjelder forseglinger, til myndighetene i de andre medlemsstatene. Dersom vedkommende myndigheter ikke godkjenner søknaden om typegodkjenning, skal de underrette myndighetene i de andre med-

lemsstatene om at det ikke er gitt godkjenning og skal framlegge begrunnelsen for beslutningen.

Artikkel 16

Utstyrets samsvar med typegodkjenningen

1. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning som fastsatt i artikkel 13, finner at en kjøretøyenhet, en bevegelsesføler, en diagramskive eller et fartsskriverkort som er påført typegodkjenningsmerket som er utstedt av medlemsstaten, ikke er i samsvar med den typen som den har godkjent, skal den treffe nødvendige tiltak for å sikre at produksjonsmodeller er i samsvar med den godkjente typen. Tiltakene som treffes, kan om nødvendig omfatte tilbakekalling av typegodkjenningen.
2. En medlemsstat som har gitt typegodkjenning, skal tilbakekalle denne godkjenningen dersom kjøretøyenheten, bevegelsesføleren, diagramskiven eller fartsskriverkortet som er godkjent, ikke er i samsvar med denne forordning, eller dersom de ved anvendelsen viser seg å ha en generell feil som gjør dem uegnet for det formålet de var beregnet på.
3. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, underrettes av en annen medlemsstat om ett av tilfellene nevnt i nr. 1 eller 2, skal den etter å ha rådført seg med meldermedlemsstaten treffe tiltakene som er fastsatt i disse numrene, med forbehold for nr. 5.
4. En medlemsstat som fastslår at ett av tilfellene nevnt i nr. 2 forekommer, kan inntil videre forby at berørte kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort bringes i omsetning eller tas i bruk. Det samme gjelder i tilfellene nevnt i nr. 1 for kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver eller fartsskriverkort som er unntatt fra EU-førstegangskontroll, dersom produsenten etter behørig varsling ikke bringer utstyret i samsvar med den godkjente modellen eller med kravene i denne forordning.
I alle tilfeller skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innen én måned underrette hverandre og Kommisjonen om tilbakekalling av typegodkjenning eller andre tiltak som er truffet i henhold til nr. 1, 2 eller 3, og skal begrunne tiltakene.
5. Dersom en medlemsstat som har gitt typegodkjenning, bestrider at det forekommer tilfeller som nevnt i nr. 1 eller 2 som medlemsstaten er underrettet om, skal de berørte medlemsstatene forsøke å løse tvisten, og Kommisjonen skal holdes underrettet.

Dersom samtaler mellom medlemsstatene ikke fører til enighet innen fire måneder etter dagen for underretningen nevnt i nr. 3, skal Kommisjonen etter å ha rådspurt sakkyndige fra alle medlemsstater og etter å ha vurdert alle relevante faktorer, for eksempel økonomiske og tekniske faktorer, innen seks måneder etter utløpet av fristen på fire måneder treffe en beslutning som de berørte medlemsstatene skal underrettes om, og som de andre medlemsstatene samtidig skal underrettes om. Kommisjonen skal i hvert enkelt tilfelle fastsette fristen for å gjennomføre beslutningen.

Artikkel 17

Godkjenning av diagramskiver

1. Den som søker om typegodkjenning av en diagramskive, skal i søknadsskjemaet angi hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som den aktuelle diagramskiven er beregnet på å brukes i, og skal levere egnet utstyr til denne typen eller disse typene med sikte på prøving av diagramskiven.
2. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal angi i godkjenningsskjemaet for diagramskiven hvilken type eller hvilke typer analoge fartsskrivere som denne diagramskiven kan brukes i.

Artikkel 18

Begrunnelse av beslutninger om nektelse

Alle beslutninger i henhold til denne forordning om å nekte eller tilbakekalle godkjenning av en type kjøretøyenhet, bevegelsesføler, diagramskive eller fartsskriverkort skal inneholde en detaljert begrunnelse. Slike beslutninger skal meddeles den berørte part, som samtidig skal underrettes om den klageadgangen som foreligger i henhold til lovgivningen i den relevante medlemsstaten, og om fristen for slik klage.

Artikkel 19

Anerkjennelse av typegodkjente fartsskrivere

Medlemsstatene skal ikke nekte å registrere kjøretøyer som er utstyrt med fartsskriver, eller forby at slike kjøretøyer tas i bruk eller anvendes med den begrunnelse at kjøretøyet har dette utstyret, dersom utstyret er påført typegodkjenningsmerket nevnt i artikkel 14 og installasjonsplaten nevnt i artikkel 22 nr. 4.

*Artikkel 20***Sikkerhet**

1. Produsentene skal utforme, prøve og vurdere kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort som settes i produksjon, for å påvise sårbarhet som oppstår i alle faser av produktets livssyklus, og skal hindre eller redusere muligheter for utnytting. Prøvingens hyppighet skal fastsettes av medlemsstaten som har utstedt godkjenningssdokumentet, innen en frist på høyst to år.
2. For dette formål skal produsentene framlegge den dokumentasjonen som er nødvendig for en sårbarhetsanalyse, for sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3.
3. Ved anvendelsen av nr. 1 skal sertifiseringsorganet nevnt i artikkel 12 nr. 3 utføre prøving av kjøretøyenheter, bevegelsesfølere, diagramskiver og fartsskriverkort for å bekrefte at kjent sårbarhet ikke kan utnyttes av enkeltpersoner som har offentlig tilgjengelig kunnskap.
4. Dersom det under prøvingen nevnt i nr. 1 påvises sårbarhet i systemelementer (kjøretøyenheter, bevegelsesfølere og fartsskriverkort), skal disse elementene ikke bringes i omsetning. Dersom sårbarheten påvises under prøvingen nevnt i nr. 3 for elementer som allerede er brakt i omsetning, skal produsenten eller sertifiseringsorganet underrette vedkommende myndigheter i medlemsstaten som har gitt typegodkjenningen. Disse vedkommende myndigheter skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at problemet blir løst, særlig av produsenten, og skal umiddelbart underrette Kommisjonen om sårbarheten som er påvist, og om tiltakene som er planlagt eller truffet, herunder om nødvendig, tilbakekalling av typegodkjenning i samsvar med artikkel 16 nr. 2.

*Artikkel 21***Prøving i felt**

1. Medlemsstatene kan tillate prøving i felt av fartsskrivere som ennå ikke er typegodkjent. Medlemsstatene skal godkjenne gjensidig slike tillatelser til prøving i felt.
2. Førere og transportforetak som deltar i en prøving i felt, skal oppfylle kravene i forordning (EF) nr. 561/2006. Førerne skal dokumentere at disse kravene er oppfylt ved å følge framgangsmåten angitt i artikkel 35 nr. 2 i denne forordning.

3. Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette framgangsmåtene som skal følges ved gjennomføring av prøving i felt og skjemaene som skal brukes til å overvåke denne prøvingen i felt. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

*Kapittel IV***Installering og kontroll***Artikkel 22***Installering og reparasjoner**

1. Fartsskrivere kan installeres eller repareres bare av installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter som er godkjent av vedkommende myndigheter i medlemsstatene for dette formål i samsvar med artikkel 24.
2. Godkjente installatører, verksteder eller kjøretøyprodusenter skal i samsvar med spesifikasjonene i typegodkjenningssdokumentet som er nevnt i artikkel 15, forsegle fartsskriveren etter å ha kontrollert at den fungerer på riktig måte og særlig på en måte som sikrer at ingen manipulasjonsinnretning kan manipulere eller endre de registrerte dataene.
3. De godkjente installatørene, verkstedene eller kjøretøyprodusentene skal påføre forseglingsmerket et spesielt merke og dessuten når det gjelder digitale fartsskrivere, legge inn elektroniske sikkerhetsdata for gjennomføring av autentisering. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat skal sende Kommisjonen et register over merkene og de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes, samt nødvendige opplysninger om de elektroniske sikkerhetsdataene som brukes. Kommisjonen skal gi medlemsstatene tilgang til disse opplysningene på anmodning.
4. Med sikte på å bekrefte at fartsskriveren ble installert i samsvar med kravene i denne forordning, skal en installasjonsplate monteres slik at den er godt synlig og lett tilgjengelig.
5. Fartsskriverkomponenter skal forsegles som angitt i typegodkjenningssdokumentet. Alle koplinger til fartsskriveren som kan være sårbare for manipulering, herunder koplingen mellom bevegelsesføleren og girkassen, samt installasjonsplaten dersom det er relevant, skal forsegles.
 - En forsegling skal fjernes eller brytes bare:
 - av installatører eller verksteder som er godkjent av vedkommende myndigheter i hen-

hold til artikkel 24 for reparasjon, vedlikehold eller kalibrering av fartsskriveren, eller av kontrollører med tilstrekkelig opplæring, og der det kreves, er godkjent for kontrollformål,

- for å foreta reparasjoner eller endringer av kjøretøyet som påvirker forseglingen. I slike tilfeller skal det i kjøretøyet oppbevares en skriftlig erklæring som angir datoen og tidspunktet da forseglingen ble brutt, og begrunnelsen for at forseglingen ble fjernet. Kommisjonen skal utarbeide et standard skjema for den skriftlige erklæringen ved gjennomføringsrettsakter.

I alle tilfeller skal forseglingene erstattes av en godkjent installatør eller et godkjent verksted uten unødig opphold og innen sju dager etter at de ble fjernet.

Før forseglingene erstattes skal et godkjent verksted foreta kontroll og kalibrering av fartsskriveren.

Artikkel 23

Kontroll av fartsskrivere

1. Fartsskrivere skal kontrolleres regelmessig av godkjente verksteder. Regelmessig kontroll skal foretas minst hvert annet år.
2. Ved kontrollen som er nevnt i nr. 1, skal minst følgende kontrolleres:
 - at fartsskriveren er riktig installert og passer til kjøretøyet,
 - at fartsskriveren fungerer på riktig måte,
 - at fartsskriveren er påført typegodkjenningsmerke,
 - at det er montert en installasjonsplate,
 - at alle forseglinger er uskadet og virker som de skal,
 - at ingen manipulasjonsinnretninger er koplet til fartsskriveren, eller at det ikke er spor av at slike innretninger brukes,
 - dekkstørrelsen og dekkenes rulleomkrets.
3. Verksteder skal utarbeide en kontrollrapport i tilfeller der uregelmessigheter i fartsskriverens funksjon måtte utbedres, enten som følge av periodisk kontroll eller kontroll som ble foretatt på særlig anmodning fra vedkommende nasjonale myndighet. De skal føre en liste over alle kontrollrapporter som utarbeides.
4. Kontrollrapporter skal oppbevares i minst to år fra tidspunktet da rapporten ble utarbeidet. Medlemsstatene skal bestemme om kontrollrapportene skal beholdes eller sendes til vedkommende myndighet i dette tidsrommet. I tilfeller der kontrollrapportene oppbevares av

verkstedet, skal verkstedet på anmodning fra vedkommende myndighet stille til rådighet rapportene om kontroll og kalibrering som er foretatt i dette tidsrommet.

Artikkel 24

Godkjenning av installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter

1. Medlemsstatene skal godkjenne, kontrollere regelmessig og sertifisere installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene som kan utføre installasjoner, kontroller, inspeksjoner og reparasjoner av fartsskrivere.
2. Medlemsstatene skal sørge for at installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene er kvalifisert og pålitelige. For dette formål skal de fastsette og offentliggjøre tydelige nasjonale framgangsmåter og skal sikre at følgende minstekrav er oppfylt:
 - a) personalet har tilstrekkelig opplæring,
 - b) utstyret som er nødvendig for å utføre relevante prøvinger og oppgaver er tilgjengelig,
 - c) installatørene, verkstedene og kjøretøyprodusentene har god vandel.
3. Tilsyn av godkjente installatører eller verksteder skal foretas på følgende måte:
 - a) minst hvert annet år skal det føres tilsyn med framgangsmåtene som godkjente installatører eller verksteder anvender når de håndterer fartsskrivere. Tilsynet skal fokusere særlig på sikkerhetstiltak som er truffet, og håndtering av verkstedkort. Medlemsstatene kan utføre dette tilsynet uten å gjennomføre et besøk på stedet,
 - b) det skal også foretas uanmeldt teknisk tilsyn av godkjente installatører eller verksteder for å kontrollere kalibreringer, kontroller og installasjoner som er utført. Dette tilsynet skal hvert år omfatte minst 10 % av de godkjente installatørene og verkstedene.
4. Medlemsstatene 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 interessekonflikt, treffes ytterligere særlige tiltak for å sikre at installatøren eller verkstedet er i samsvar med denne forordning.
5. Vedkommende myndigheter i medlemsstaten skal hvert år oversende Kommisjonen listene, om mulig i elektronisk form, over godkjente installatører og verksteder samt kortene som er utstedt til dem. Kommisjonen skal offentliggjøre disse listene på nettstedet sitt.

6. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal tilbakekalle godkjenninger, enten midlertidig eller endelig, fra installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter som ikke oppfyller forpliktelsene sine i henhold til denne forordning.

Artikkel 25

Verkstedkort

1. Gyldighetstiden for verkstedkort skal være høyst ett år. Når verkstedkortet fornyes, skal vedkommende myndighet sikre at kravene oppført i artikkel 24 nr. 2 er oppfylt av installatøren, verkstedet eller og kjøretøyprodusenten.
2. Vedkommende myndighet skal fornye et verkstedkort innen 15 virkedager etter at den har mottatt en gyldig søknad om fornyelse og all nødvendig dokumentasjon. Dersom et verkstedkort er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal vedkommende myndighet utstede et erstatningskort innen fem virkedager etter at den har mottatt en detaljert søknad om dette. Vedkommende myndigheter skal føre et register over mistede, stjålne eller defekte kort.
3. Dersom en medlemsstat tilbakekaller godkjenningen av en installatør, et verksted eller en kjøretøyprodusent som fastsatt i artikkel 24, skal den også tilbakekalle verkstedkortene som er utstedt til disse.
4. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at verkstedkort som utstedes til godkjente installatører, verksteder og kjøretøyprodusenter, blir forfalsket.

Kapittel V

Sjåførkort

Artikkel 26

Utstedelse av sjåførkort

1. Sjåførkort skal etter søknad fra føreren utstedes av vedkommende myndighet i medlemsstaten der føreren har vanlig bosted. De skal utstedes innen én måned etter at vedkommende myndighet har mottatt søknaden og all nødvendig dokumentasjon.
2. I denne artikkel menes med «vanlig bosted» stedet der en person vanligvis bor, det vil si i minst 185 dager hvert kalenderår, på grunn av personlig eller yrkesmessig tilknytning eller, dersom det er snakk om en person uten yrkesmessig tilknytning, på grunn av personlig til-

knytning som viser nære forbindelser mellom denne personen og stedet der vedkommende bor.

Dersom en person har personlig tilknytning til et annet sted enn den yrkesmessige tilknytningen, og derfor vekselvis må oppholde seg på ulike steder i to eller flere medlemsstater, skal vedkommendes vanlige bosted likevel anses å være på det stedet han/hun har personlig tilknytning til, forutsatt at personen regelmessig vender tilbake til dette stedet. Sistnevnte vilkår trenger ikke å være oppfylt dersom personen oppholder seg i en annen medlemsstat for å utføre en tidsbegrenset oppgave.

3. Førere skal framlegge bevis for sitt vanlige bosted på en egnet måte, for eksempel ved hjelp av identitetskort eller annet gyldig dokument. Dersom vedkommende myndigheter i medlemsstaten som utsteder sjåførkortet, er i tvil om opplysningene om vanlig bosted er gyldige, eller dersom det er behov for visse særskilte kontroller, kan de be om ytterligere opplysninger eller dokumentasjon.
4. I behørig begrunnede unntakstilfeller kan medlemsstatene utstede et midlertidig sjåførkort som ikke kan fornyes, og som er gyldig i et tidsrom på høyst 185 dager, til en fører som ikke har sitt vanlige bosted i en medlemsstat eller en stat som er en avtalepart i AETR-avtalen, forutsatt at denne føreren har et arbeidsrettslig forhold til et foretak som er etablert i den utstedende medlemsstaten, og i den grad europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009¹⁶ får anvendelse, framlegger en førerattest i henhold til nevnte forordning.

Kommisjonen skal på grunnlag av data som medlemsstatene har framlagt, overvåke anvendelsen av dette nummer nøye. Den skal hvert annet år avlegge rapport om resultatene til Europaparlamentet og Rådet og skal særlig undersøke om midlertidige sjåførkort har negativ innvirkning på arbeidsmarkedet, og om midlertidige kort normalt utstedes til navngitte førere i flere enn ett tilfelle. Kommisjonen kan framlegge et egnet forslag til regelverk for å revidere dette nummer.

5. Vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten skal treffe egnede tiltak for å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig

¹⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1072/2009 av 21. oktober 2009 om felles regler for adgang til det internasjonale markedet for godstransport på vei (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 72).

sjåførkort, og skal gjøre sjåførkortet personlig og sikre at dataene er synlige og sikre.

6. Sjåførkortet skal ikke være gyldig i mer enn fem år.
7. Et gyldig sjåførkort skal ikke tilbakekalles eller midlertidig oppheves med mindre vedkommende myndigheter i en medlemsstat fastslår at kortet er forfalsket, at føreren bruker et kort som han ikke er innehaver av, eller at kortet er utstedt på grunnlag av uriktige opplysninger og/eller forfalskede dokumenter. Dersom en annen medlemsstat enn den utstedende medlemsstaten tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, skal vedkommende medlemsstat snarest mulig sende kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten, og begrunne tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen. Dersom det forventes å ta mer enn to uker å sende tilbake kortet, skal medlemsstaten som tilbakekaller eller midlertidig opphever kortet, i løpet av disse to ukene underrette den utstedende medlemsstaten om begrunnelsen for tilbakekallingen eller den midlertidige opphevingen.
8. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre at sjåførkort blir forfalsket.
9. Denne artikkel skal ikke være til hinder for at en medlemsstat kan utstede et sjåførkort til en fører som har sitt vanlige bosted i en del av en medlemsstats territorium der traktaten om Den europeiske union og traktaten om Den europeiske unions virkemåte ikke får anvendelse, forutsatt at de relevante bestemmelsene i denne forordning kommer til anvendelse i slike tilfeller.

Artikkel 27

Bruk av sjåførkort

1. Sjåførkortet er personlig.
2. En fører kan ikke ha mer enn ett gyldig sjåførkort og kan bare bruke sitt eget personlige sjåførkort. En fører skal ikke bruke et sjåførkort som er defekt eller utløpt.

Artikkel 28

Fornyelse av sjåførkort

1. Når en fører ønsker å fornye sjåførkortet, skal vedkommende sende en søknad om dette til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, senest 15 virkedager før kortets utløpsdato.
2. Dersom et sjåførkort skal fornyes og medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted

er en annen enn medlemsstaten som utstedte det gjeldende kortet, og dersom myndighetene i førstnevnte medlemsstat blir bedt om å fornye sjåførkortet, skal de underrette myndighetene som utstedte det opprinnelige kortet, om begrunnelsen for fornyelsen.

3. Dersom det søkes om fornyelse av et kort som utløper innen kort tid, skal vedkommende myndighet utstede et nytt kort før utløpsdatoen, forutsatt at søknaden ble sendt innen fristen som er fastsatt i nr. 1.

Artikkel 29

Stjålne, mistede eller defekte sjåførkort

1. De utstedende myndigheter skal føre et register over utstedte, stjålne, mistede eller defekte sjåførkort i et tidsrom som minst tilsvarende gyldighetstiden.
2. Dersom et sjåførkort er skadet eller ikke virker, skal føreren sende det tilbake til vedkommende myndighet i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Tyveri av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i staten der kortet ble stjålet.
3. Tap av sjåførkort skal formelt meldes til vedkommende myndigheter i den utstedende medlemsstaten og til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der føreren har sitt vanlige bosted, dersom dette er en annen medlemsstat.
4. Dersom sjåførkortet er skadet, ikke virker, er mistet eller stjålet, skal føreren innen sju kalenderdager sende søknad om erstatning av kortet til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der vedkommende har sitt vanlige bosted. Disse myndighetene skal utstede et erstatningskort innen åtte virkedager etter at de har mottatt en detaljert søknad om dette.
5. Under omstendighetene som er angitt i nr. 4, kan føreren fortsette å kjøre uten sjåførkort i høyst 15 kalenderdager eller i et lengre tidsrom dersom det er nødvendig for at kjøretøyet kan kjøres tilbake til stedet der det har base, forutsatt at føreren kan bevise at det er umulig å vise eller bruke kortet i dette tidsrommet.

Artikkel 30

Gjensidig godkjenning og utskifting av sjåførkort

1. Sjåførkort utstedt av medlemsstatene skal godkjennes gjensidig.

2. Dersom innehaveren av et gyldig sjåførkort som er utstedt av en medlemsstat, har fått vanlig bosted i en annen medlemsstat, kan vedkommende søke om å få sjåførkortet byttet inn i et likeverdig sjåførkort. Medlemsstaten som foretar utskiftingen, skal ha ansvar for å kontrollere om det framlagte kortet fremdeles er gyldig.
3. Medlemsstater som foretar en utskifting, skal sende det gamle kortet tilbake til myndighetene i den utstedende medlemsstaten og begrunne utskiftingen.
4. Dersom en medlemsstat erstatter eller skifter ut et sjåførkort, skal erstatningen eller utskiftingen og eventuelle etterfølgende erstatninger eller utskiftinger registreres i denne medlemsstaten.
5. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter for å fastsette felles framgangsmåter og spesifikasjoner som er nødvendige for sammenkoplingen nevnt i nr. 2, herunder formatet på dataene som utveksles, de tekniske framgangsmåtene for elektroniske oppslag i de nasjonale elektroniske registrene, framgangsmåter for tilgang, og sikkerhetsordninger. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.

Artikkel 31

Elektronisk utveksling av opplysninger om sjåførkort

1. For å sikre at en søker ikke allerede har et gyldig sjåførkort som nevnt i artikkel 26, skal medlemsstatene ha et nasjonalt elektronisk register med følgende opplysninger om sjåførkort, herunder sjåførkortene nevnt i artikkel 26 nr. 4, i et tidsrom som minst tilsvarende disse kortenes gyldighetstid:
 - førerens etternavn og fornavn,
 - førerens fødselsdato og fødested dersom det er tilgjengelig,
 - gyldig førerkortnummer og førerkortets utstedelsesstat (dersom det er relevant),
 - sjåførkortets status,
 - sjåførkortnummer.
2. Kommisjonen og medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de elektroniske registrene er sammenkoplet og tilgjengelige i hele Unionen, ved hjelp av meldingssystemet TACHOnet som er nevnt i rekommendasjon 2010/19/EU, eller et kompatibelt system. Dersom et kompatibelt system anvendes, skal utvekslingen av elektroniske data med alle andre medlemsstater være mulig gjennom meldingssystemet TACHOnet.
3. Når et sjåførkort utstedes, erstattes og eventuelt fornyes, skal medlemsstatene ved hjelp av elektronisk datautveksling kontrollere at føreren ikke allerede har et gyldig sjåførkort. Dataene som utveksles, skal begrenses til data som er nødvendige for denne kontrollens formål.
4. Kontrollørene kan ha tilgang til det elektroniske registeret for å kontrollere et sjåførkorts status.

Kapittel VI

Bruk av utstyr

Artikkel 32

Riktig bruk av fartsskrivere

1. Transportforetak og førere skal sørge for at digitale fartsskrivere og sjåførkort virker på riktig måte og brukes riktig. Transportforetak og førere som bruker analoge fartsskrivere, skal sørge for at de virker på riktig måte, og at diagramskivene brukes riktig.
2. Digitale fartsskrivere skal ikke innstilles slik at de automatisk skifter til en bestemt aktivitetskategori når kjøretøyets motor eller tenning er slått av, med mindre føreren fortsatt manuelt kan velge riktig aktivitetskategori.
3. Det skal være forbudt å forfalske, skjule, utelate eller ødelegge data som er registrert på diagramskiven eller lagret i fartsskriveren eller på sjåførkortet, eller utskrifter fra farts-skriveren. Det er også forbudt å manipulere fartsskriveren, diagramskiven eller sjåførkortet slik at data og/eller utskrifter forfalskes, utelates eller ødelegges. Det skal ikke finnes innretninger i kjøretøyet som kan brukes for dette formål.
4. Kjøretøyer skal ikke være utstyrt med mer enn én fartsskriver, unntatt ved prøving i felt som nevnt i artikkel 21.
5. Medlemsstatene skal forby produksjon, distribusjon, annonsering og/eller salg av innretninger som er konstruert for og/eller beregnet på manipulering av fartsskrivere.

Artikkel 33

Transportforetakenes ansvar

1. Transportforetakene skal være ansvarlige for å sikre at førerne har fått tilstrekkelig opplæring og anvisninger når det gjelder riktig funksjon for fartsskrivere, uansett om de er digitale eller analoge, skal foreta regelmessig kontroll

for å sikre at førerne bruker fartsskriverne på riktig måte og skal ikke treffe direkte eller indirekte tiltak som kan oppmuntre førerne til misbruk av fartsskriverne.

Transportforetakene skal utlevere et tilstrekkelig antall diagramskiver til førerne av kjøretøyer med analoge fartsskrivere, idet det tas hensyn til diagramskivenes personlige art, tjenestetidens varighet samt eventuelle behov for å erstatte diagramskiver som er ødelagt eller er inndratt av en godkjent kontrollør. Transportforetak skal utlevere til førerne bare diagramskiver av en godkjent modell som er egnet for bruk i utstyret som er installert i kjøretøyet.

Dersom et kjøretøy er utstyrt med en digital fartsskriver, skal transportforetaket og føreren, idet det tas hensyn til tjenestetiden, sikre at det kan tas riktig utskrift av data fra fartsskriveren på anmodning fra en kontrollør ved en eventuell kontroll.

2. Transportforetakene skal oppbevare diagramskivene og utskriftene, dersom disse er tatt for å etterkomme kravene i artikkel 35, i kronologisk orden og i lesbar form i minst ett år etter at de er brukt, og gi kopier til berørte førere som ber om det. Transportforetakene skal også gi en kopi av opplysningene som er overført fra sjåførkortet, sammen med en papirutskrift, til berørte førere som ber om det. Diagramskivene, utskriftene og de overførte opplysningene skal forevises eller utleveres til godkjente kontrollører på anmodning.
3. Transportforetakene skal være ansvarlige for overtredelser av denne forordning som er begått av foretakenes førere eller av førere som står til rådighet for foretakene. Medlemsstatene kan imidlertid gjøre dette ansvaret avhengig av foretakets overtredelser av nr. 1 første ledd i denne artikkel og artikkel 10 nr. 1 og 2 i forordning (EF) nr. 561/2006.

Artikkel 34

Bruk av sjåførkort og diagramskiver

1. Førerne skal bruke diagramskiver eller sjåførkort hver dag de kjører, fra det tidspunktet de overtar kjøretøyet. Diagramskiven eller sjåførkortet skal ikke tas ut før den daglige arbeidstiden er avsluttet, med mindre det er tillatt å ta det ut på et annet tidspunkt. Ingen diagramskiver eller sjåførkort kan brukes i lengre tid enn det som var hensikten.





2. Føreren skal beskytte diagramskiver eller sjåførkort tilstrekkelig og skal ikke bruke skitne eller skadede diagramskiver eller sjåførkort.
3. Når en fører ikke oppholder seg i kjøretøyet og derfor ikke kan bruke fartsskriveren som er installert i kjøretøyet, skal periodene nevnt i nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv):

- a) dersom kjøretøyet er utstyrt med en analog fartsskriver, påføres diagramskiven for hånd, ved hjelp av automatisk registrering eller på annen måte, i lesbar form og uten at diagramskiven tilsmusses, eller
- b) dersom kjøretøyet er utstyrt med en digital fartsskriver, registreres i sjåførkortet ved bruk av den manuelle registreringsfunksjonen som fartsskriveren er utstyrt med.

Medlemsstatene skal ikke pålegge førerne et krav om å framlegge skjemaer som bekrefter aktivitetene deres når de ikke oppholder seg i kjøretøyet.

4. Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, har mer enn én fører, skal hver fører påse at førerens sjåførkort er riktig satt på plass i fartsskriveren.

Dersom et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, har mer enn én fører, skal førerne endre diagramskivene etter behov, slik at de relevante opplysningene registreres på diagramskiven til føreren som faktisk kjører.

5. Førerne skal:
 - a) sikre at tiden som registreres i diagramskiven, tilsvarende den offisielle tiden i staten der kjøretøyet er registrert,
 - b) bruke bryterinnretningen slik at følgende tidsrom registreres separat og tydelig:
 - i) under tegnet  : kjøretid,
 - ii) under tegnet  : «annet arbeid»: alle aktiviteter unntatt kjøring som definert i artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2002/15/EF, samt alt arbeid for den samme eller en annen arbeidsgiver innenfor eller utenfor transportsektoren,
 - iii) under tegnet  : «perioder da arbeidstakeren står til rådighet», som definert i artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2002/15/EF,
 - iv) under tegnet  : pauser eller hvile.
6. Hver fører av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal oppgi følgende opplysninger på diagramskiven sin:
 - a) etternavn og fornavn når diagramskiven tas i bruk,
 - b) dato og sted når diagramskiven tas i bruk, og data og sted når bruken av diagramskiven avsluttes,

- c) registreringsnummer for hvert kjøretøy som føreren har ansvar for, både ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven, og deretter ved et eventuelt skifte av kjøretøy, ved bruk av diagramskiven,
 - d) avlesing av kilometerstand:
 - i) ved begynnelsen av den første turen som er registrert på diagramskiven,
 - ii) ved avslutningen av den siste turen som er registrert på diagramskiven,
 - iii) dersom føreren skifter kjøretøy i løpet av en arbeidsdag, avlesing på det første kjøretøyet som føreren fikk ansvar for, og avlesing på det neste kjøretøyet,
 - e) tidspunktet for et eventuelt skifte av kjøretøy.
7. Føreren skal i den digitale fartsskriveren angi nasjonalitetsmerket for statene der den daglige arbeidstiden ble påbegynt og avsluttet. En medlemsstat kan imidlertid kreve at førere av kjøretøyer som utfører transport innenfor dens territorium, skal tilføye mer detaljerte geografiske spesifikasjoner til nasjonalitetsmerket, forutsatt at medlemsstatene underrettet Kommisjonen om disse detaljerte geografiske spesifikasjonene innen 1. april 1998.

Det skal ikke være nødvendig for førere å oppgi opplysningene nevnt i første ledd første punktum dersom fartsskriveren automatisk registrerer stedsbestemmelsesdata i samsvar med artikkel 8.

Artikkel 35

Skadede sjåførkort og diagramskiver

1. Dersom en diagramskive med registreringer eller et sjåførkort blir skadet, skal førerne oppbevare den skadede diagramskiven eller det skadede sjåførkortet sammen med reservediagramskiven som brukes som erstatning.
2. Dersom et sjåførkort er skadet, ikke virker, eller er mistet eller stjålet, skal føreren:
 - a) når turen påbegynnes, skrive ut opplysningene om det kjøretøyet føreren kjører, og på utskriften notere:
 - i) opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift,
 - ii) periodene nevnt i artikkel 34 nr. 5 bokstav b) ii), iii) og iv),
 - b) når turen avsluttes, skrive ut opplysninger om de periodene som er registrert av farts-

skriveren, registrere samtlige perioder da føreren har utført annet arbeid, stått til rådighet eller tatt ut hvile siden utskriften ble gjort ved turens begynnelse, dersom periodene ikke ble registrert av fartsskriveren, og notere på utskriften opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), samt egen underskrift.

Artikkel 36

Opplysninger som føreren skal medbringe

1. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en analog fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:
 - i) diagramskivene for inneværende dag og de som føreren har brukt i de foregående 28 dagene,
 - ii) sjåførkortet, dersom føreren har et slikt kort, og
 - iii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende dag og i de foregående 28 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006.
2. Føreren av et kjøretøy som er utstyrt med en digital fartsskriver, skal kunne forevise følgende når en godkjent kontrollør ber om det:
 - i) sjåførkortet,
 - ii) alle manuelle registreringer og utskrifter gjort i løpet av inneværende dag og i de foregående 28 dagene, som fastsatt i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006,
 - iii) diagramskivene for perioden nevnt i ii), dersom føreren i denne perioden kjørte et kjøretøy utstyrt med en analog fartsskriver.
3. En godkjent kontrollør kan kontrollere om forordning (EF) nr. 561/2006 er overholdt ved å analysere diagramskivene, de viste, utskrevne eller overførte opplysningene registrert av fartsskriveren eller sjåførkortet, eller, dersom dette ikke er mulig, ved å analysere andre underlagsdokumenter som begrunner manglende overholdelse av en bestemmelse, for eksempel artikkel 29 nr. 2 og artikkel 37 nr. 2 i denne forordning.

Artikkel 37

Framgangsmåter ved funksjonssvikt i utstyret

1. Ved driftsstans eller funksjonsfeil i en fartsskriver skal transportforetaket få den reparert av en godkjent installatør eller et godkjent verksted så snart omstendighetene tillater det.

Dersom kjøretøyet ikke kan komme tilbake til transportforetakets område innen en uke fra dagen da driftsstansen inntraff eller funksjonsfeilen ble oppdaget, skal reparasjonen foretas underveis.

Tiltak som medlemsstatene har truffet i henhold til artikkel 41, skal gi vedkommende myndigheter fullmakt til å forby bruk av kjøretøyet dersom driftsstansen eller funksjonsfeilen ikke er utbedret som fastsatt i første og annet ledd i dette nummer, såfremt dette er i samsvar med den berørte medlemsstatens nasjonale lovgivning.

2. Mens fartsskriveren ikke er i funksjon eller ikke fungerer på riktig måte, skal føreren notere opplysninger som gjør det mulig å identifisere føreren (navn, sjåførkort- eller førerkortnummer), herunder en underskrift, samt opplysninger om de ulike periodene som fartsskriveren ikke lenger registrerer eller skriver ut på riktig måte:
 - a) på diagramskiven eller diagramskivene, eller
 - b) på et midlertidig ark som skal vedlegges diagramskiven eller oppbevares sammen med sjåførkortet.

Kapittel VII

Håndheving og sanksjoner

Artikkel 38

Kontrollører

1. For effektivt å overvåke at denne forordning overholdes skal tilstrekkelig utstyr og egnet rettslig myndighet stilles til rådighet for godkjente kontrollører slik at de kan utføre sine oppgaver i samsvar med denne forordning. Utstyret skal særlig omfatte:
 - a) kontrollkort som gir tilgang til data som er registrert i fartsskriveren og på fartsskrivert, og eventuelt på verkstedkort,
 - b) verktøy som er nødvendige for å overføre datafiler fra kjøretøyenheter og fartsskrivert, og for å kunne analysere disse datafilene og utskriftene fra digitale fartsskrivere i kombinasjon med diagramskiver eller tabeller fra analoge fartsskrivere.
2. Dersom kontrollørene etter å ha foretatt kontrollen, finner tilstrekkelig bevis for en rimelig mistanke om bedrageri, skal de ha fullmakt til å sende kjøretøyet til et godkjent verksted med sikte på å foreta ytterligere prøving for særlig å kontrollere at fartsskriveren:
 - a) fungerer på riktig måte,

b) registrerer og lagrer data på riktig måte, og at kalibreringsparametrene er riktige.

3. Kontrollørene skal ha myndighet til å be godkjente verksteder om å foreta prøvingen nevnt i nr. 2 og særlige prøver som er utformet for å påvise at det finnes en manipulasjonsinnretning. Dersom det påvises manipulasjonsinnretninger, kan utstyret, herunder selve innretningen, kjøretøyenheten eller dens komponenter samt sjåførkortet fjernes fra kjøretøyet og kan brukes som bevis i samsvar med nasjonale saksbehandlingsregler for håndtering av slike bevis.
4. Kontrollørene skal, når det er relevant, benytte seg av muligheten til å kontrollere fartsskrivere og sjåførkort som befinner seg på stedet under en kontroll hos et foretak.

Artikkel 39

Opplæring av kontrollører

1. Medlemsstatene skal sørge for at kontrollørene har tilstrekkelig opplæring til å analysere de registrerte dataene og kontrollere fartsskrivere for å oppnå en effektiv og harmonisert kontroll og håndheving.
2. Medlemsstatene skal innen 2. september 2016 underrette Kommisjonen om opplæringskravene for kontrollørene.
3. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta tiltak som angir innholdet i grunnopplæringen og etter- og videreutdanningen av kontrollører, herunder opplæring som gjelder teknikker for målrettet kontroll og påvisning av manipulasjonsinnretninger og bedrageri. Disse tiltakene skal omfatte retningslinjer som letter gjennomføringen av de relevante bestemmelsene i denne forordning og i forordning (EF) nr. 561/2006. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 42 nr. 3.
4. Medlemsstatene skal sørge for at opplæringen av kontrollørene har det innholdet som Kommisjonen har angitt.

Artikkel 40

Gjensidig bistand

Medlemsstatene skal bistå hverandre når det gjelder anvendelsen av denne forordning og kontrollen med at den overholdes.

Særlig skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene innenfor rammen av denne gjensidige bistanden regelmessig sende til hverandre

alle tilgjengelige opplysninger om overtredelser av denne forordning begått av installatører og verksteder, ulike typer manipulasjon og eventuelle sanksjoner som pålegges for disse overtredelsene.

Artikkel 41

Sanksjoner

1. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonale forfatningsordninger fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på overtredelser av denne forordning, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. Disse sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling, og skal være i samsvar med overtredelseskategoriene som er fastsatt i direktiv 2006/22/EF.
2. Medlemsstatene skal innen 2. mars 2016 underrette Kommisjonen om disse tiltakene og bestemmelsene. De skal underrette Kommisjonen om eventuelle senere endringer av tiltakene.

Kapittel VIII

Sluttbestemmelser

Artikkel 42

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Dersom komiteens uttalelse skal innhentes gjennom en skriftlig framgangsmåte, skal framgangsmåten avsluttes uten resultat når komitélederen innen fristen for å avgi en uttalelse bestemmer dette, eller et simpelt flertall av komitémedlemmene ber om det.

Artikkel 43

Fartsskriverforum

1. Et fartsskriverforum skal opprettes for å fremme dialog om tekniske spørsmål som gjel-

der fartsskrivere, blant medlemsstatenes sakkyndige, medlemmer av komiteen nevnt i artikkel 42 og sakkyndige fra tredjestater som bruker fartsskrivere i henhold til AETR-avtalen.

2. Medlemsstatene skal utnevne de sakkyndige som deltar i komiteen nevnt i artikkel 42, til sakkyndige i fartsskriverforumet.
3. Fartsskriverforumet skal være åpent for deltakelse for sakkyndige fra berørte tredjestater som er avtaleparter i AETR-avtalen.
4. Berørte parter, representanter for kjøretøyproducentene, fartsskriverproducentene, partene i arbeidslivet og EUs datatilsynsmann skal inviteres til fartsskriverforumet.
5. Fartsskriverforumet fastsetter sin forretningsorden.
6. Fartsskriverforumet skal tre sammen minst én gang i året.

Artikkel 44

Oversending av nasjonale tiltak

Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de lover og forskrifter som de vedtar på det området denne forordning omhandler, senest 30 dager etter at de er vedtatt, første gang innen 2. mars 2015.

Artikkel 45

Endring av forordning (EF) nr. 561/2006

I forordning (EF) nr. 561/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 3 skal ny bokstav etter bokstav a) lyde:

«aa)kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid, og som brukes bare innenfor en radius av 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at kjøring av slike kjøretøyer ikke er førerens hovedbeskjeftigelse.»
- 2) I artikkel 13 nr. 1 gjøres følgende endringer:
 - a) I bokstav d), f) og p) endres «50 kilometer» eller «50 km» til «100 km».
 - b) Bokstav d) første ledd skal lyde:

«d) kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes av ytere av universelle tjenester som definert i artikkel 2 nr. 13 i europaparlaments- og

rådsdirektiv 97/67/EF av 15. desember 1997 om felles regler for utviklingen av et indre marked for posttjenester i Fellesskapet og forbedring av tjenestenes kvalitet¹⁷, til å levere sendinger som inngår som en del av den universelle tjenesten.»

Artikkel 46

Overgangsbestemmelser

I den grad gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning ikke er vedtatt, slik at de kan komme til anvendelse på tidspunktet for denne forordnings ikrafttredelse, skal bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 3821/85, herunder i vedlegg 1B, fortsatt få anvendelse i en overgangsperiode fram til ikrafttredelsesdatoen for gjennomføringsrettsaktene nevnt i denne forordning.

Artikkel 47

Oppheving

Forordning (EØF) nr. 3821/85 oppheves. Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 48

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 2. mars 2016, med forbehold for overgangstiltakene i artikkel 46. Artikkel 24, 34 og 45 får imidlertid anvendelse fra 2. mars 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 4. februar 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

E. VENIZELOS

Formann

Vedlegg I

Krav til konstruksjon, prøving, installering og kontroll av analoge fartsskrivere

I. Definisjoner

I dette vedlegg menes med

- a) «fartsskriver»
utstyr beregnet på installering i veigående kjøretøyer for hel- eller halvautomatisk visning eller registrering av opplysninger om kjøretøyets ferdsel og av bestemte arbeidstider for førerne,
- b) «fartsskriverkonstant»
den karakteristiske numeriske verdien som angir det inngangssignalet som kreves for å registrere og vise en tilbakelagt strekning på én km. Denne konstanten skal uttrykkes enten i omdreininger per km ($k = \text{..omdr./km}$) eller impulser per km ($k = \text{..imp./km}$),
- c) «kilometerfaktor»
den karakteristiske numeriske verdien som angir det utgangssignalet som utgår fra den delen av kjøretøyet som forbinder det med fartsskriveren (girkasse eller hjulaksel), mens kjøretøyet tilbakelegger en strekning på én oppmålt kilometer under normale prøvingsforhold (se avsnitt VI nr. 4 i dette vedlegg). Kilometerfaktoren skal uttrykkes enten i omdreininger per km ($w = \text{..omdr./km}$) eller i impulser per km ($w = \text{..imp./km}$),
- d) «dekkenes rulleomkrets»
den gjennomsnittlige strekning hvert av kjøretøyets drivhjul tilbakelegger ved en full omdreining. Målinger av disse strekningene skal gjøres under normale prøvingsforhold (se avsnitt VI nr. 4 i dette vedlegg) og uttrykkes i denne formen: $1 = \text{..mm}$.

II. Fartsskriverens allmenne egenskaper og funksjoner

Fartsskriveren skal kunne registrere følgende:

1. strekning kjøretøyet har tilbakelagt,
2. kjøretøyets hastighet,
3. kjøretid,
4. annen arbeidstid og tid førerne har stått til rådighet,
5. pausetid og daglig hviletid,
6. åpning av boksen som inneholder diagramskiven,
7. for elektroniske fartsskrivere, det vil si utstyr som bruker elektriske signaler fra avstands- og hastighetsføleren, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i fartsskriverens strømforsyning (unntatt belysning) og i strømforsy-

¹⁷ EFT L 15 av 21.1.1998, s. 14.

ningen til avstands- og hastighetsføleren samt ethvert avbrudd i signalforbindelsen til avstands- og hastighetsføleren.

I kjøretøyer med to førere skal fartsskriveren være i stand til å registrere opplysninger om periodene nevnt i første ledd nr. 3, 4 og 5 samtidig, men hver for seg og på to atskilte diagramskiver.

III. Krav til fartsskriverens konstruksjon

a) Alminnelige bestemmelser

1. Fartsskriveren skal inneholde følgende:

1.1. Instrumenter som viser:

- tilbakelagt strekning (kilometer-teller),
- hastighet (hastighetsmåler),
- tid (klokke).

1.2. Utstyr for registrering:

- av tilbakelagte strekninger,
- av hastighet,
- av tid, en eller flere registreringer, i samsvar med kravene fastsatt i bokstav c) nr. 4,

1.3. En markeringsinnretning som gjør en egen markering på diagramskiven:

- hver gang boksen med diagramskiven blir åpnet,
- for elektroniske fartsskrivere, som definert i avsnitt II første ledd nr. 7, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i fartsskriverens strømforsyning (unntatt belysning), senest når strømforsyningen igjen tilkoples,
- for elektroniske fartsskrivere, som definert i avsnitt II første ledd nr. 7, ethvert avbrudd på mer enn 100 millisekunder i strømforsyningen til avstands- og hastighetsføleren samt ethvert avbrudd i signalforbindelsen til avstands- og hastighetsføleren.

2. Eventuelt ekstrautstyr utover det som er nevnt i nr. 1, skal ikke endre den måten det obligatoriske utstyret virker på eller gjøre det vanskelig å lese registreringene.

Eventuelt ekstrautstyr skal følge med når fartsskriveren leveres inn for godkjenning.

3. Materialer

3.1. Alle deler av fartsskriveren skal bestå av materialer med tilstrekkelig stabilitet og mekanisk styrke samt stabile elektriske og magnetiske egenskaper.

3.2. Endringer av en del av fartsskriveren eller av arten av materialene som brukes ved produksjonen, skal godkjennes før bruk av den myndigheten som har gitt typegodkjenning til fartsskriveren.

4. Måling av tilbakelagt strekning

De tilbakelagte strekningene kan måles og registreres:

- både ved kjøring framover og ved rygging, eller
- bare ved kjøring framover.

Eventuell registrering ved rygging skal under ingen omstendigheter innvirke på klarheten eller nøyaktigheten av andre registreringer.

5. Måling av hastighet

5.1. Det området som hastighetsmåleren dekker, skal være som angitt i typegodkjenningen.

5.2. Hastighetsmålerens egenfrekvens og demping skal være slik at visninger og registrering av hastigheten innenfor måleområdet kan følge endringer i akselerasjonen på inntil 2 m/s^2 , innenfor grensen for tillatte avvik.

6. Måling av tid (klokke)

6.1. Klokkens innstillingsinnretning skal være anbrakt i en boks som inneholder diagramskiven. Hver gang boksen åpnes skal det automatisk registreres på diagramskiven.

6.2. Dersom klokken styrer framdriften av diagramskiven, skal det tidsrommet som klokken viser riktig tid etter at den er helt trukket opp, være minst 10 % lengre enn det tidsrommet som registrering kan pågå etter at det er satt inn det største antall diagramskiver i fartsskriveren.

7. Belysning og beskyttelse

7.1. Fartsskriverens optiske instrumenter skal ha tilstrekkelig belysning som ikke blender.

7.2. Under normale bruksforhold skal alle innvendige deler av fartsskriveren være beskyttet mot fuktighet og støv. De skal dessuten være beskyttet mot inngrep ved en innfatning som kan forsegles.

b) Optiske instrumenter

1. Måler av tilbakelagt strekning (kilometer-teller)

1.1. Den minste målenheten for tilbakelagt strekning som vises på måleren, skal være 0,1 km. Tall som viser hektometer,

skal skille seg klart fra tall som angir hele kilometer.

1.2. Tallene på kilometertelleren skal være lett leselige og ha en synlig høyde på minst 4 mm.

1.3. Kilometertelleren skal kunne vise strekninger på minst 99 999,9 km.

2. Hastighetsmåler

2.1. Innenfor måleområdet skal skalaen som viser hastigheten, være ensartet inndelt i 1, 2, 5 eller 10 km/t. Verdien for angitt hastighet (avstand mellom to påfølgende gradinndelinger) skal ikke overstige 10 % av den høyeste hastigheten som er angitt på skalaen.

2.2. Den delen av skalaen som ligger utenfor måleområdet, behøver ikke å være påført tall.

2.3. Avstanden mellom gradinndelinger som tilsvarer en hastighetsforskjell på 10 km/t, skal ikke være under 10 mm.

2.4. På en måler med viser skal avstanden mellom viser og skala ikke være over 3 mm.

3. Tidsmåler (klokke)

Tidsmåleren skal være synlig fra utsiden av fartsskriveren og skal kunne avleses klart, lett og utvetydig.

c) Registreringsutstyr

1. Alminnelige bestemmelser

1.1. Alle fartsskrivere, uansett hvilken form diagramskiven har (strimmel eller skive), skal ha et merke som gjør det mulig å sette diagramskiven inn riktig, slik at den tiden klokken viser, stemmer overens med tidsangivelsen på diagramskiven.

1.2. Mekanismen som trekker fram diagramskiven, skal være slik konstruert at den kan beveges uten slark og fritt kan settes inn og tas ut.

1.3. Når diagramskiven har skiveform, skal framdriften styres av klokkemekanismen. I slike tilfeller skal diagramskivens rotasjonsbevegelse være jevn og ensartet, med en hastighet på minst 7 mm/t målt på den innerste kanten av den rundingen som markerer grensen for sonen der hastigheten blir registrert. For fartsskrivere med strimmelregistrering der framdriften av diagramskivene styres av klokkemekanismen, skal hastigheten i rett linje framover være minst 10 mm/t.

1.4. Registrering av tilbakelagt strekning, kjøretøyets hastighet og åpning av boksen med diagramskiven eller diagramskivene skal være automatisk.

2. Registrering av tilbakelagt strekning

2.1. En tilbakelagt strekning på en kilometer skal vises i registreringen som minst én millimeters avvik på den tilsvarende koordinaten.

2.2. Også ved hastigheter på yttergrensen av det målbare området skal registreringen av tilbakelagt strekning være klart leselig.

3. Registrering av hastighet

3.1. Skrivestiften skal normalt bevege seg i linje og vinkelrett på diagramskivens bevegelsesretning, uansett hvilken form diagramskiven har. Likevel kan stiften bevege seg i bue, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- merket etter skrivestiften skal være vinkelrett på den midterste omkretsen i feltet som er beregnet på registrering av hastighet (for diagramskiver i skiveform) eller på aksene (for diagramskiver i strimmelform),
- forholdet mellom radien i kurven som skrivestiften trekker opp, og bredden på feltet som er beregnet på registrering av hastighet, skal ikke være mindre enn 2,4:1 uansett hvilken form diagramskiven har,
- strekene som inndeles tidsskalaen, skal krysse feltet for registrering på en måte som tilsvarer radien i buen som dannes av sporet etter skrivestiften. Avstanden mellom strekene på tidsskalaen må tilsvare høyst én time.

3.2. En endring av hastigheten på 10 km/t skal vises i registreringen som en endring på minst 1,5 mm på den tilsvarende koordinaten.

4. Registrering av tid

4.1. Fartsskriveren skal være konstruert på en slik måte at kjøretiden alltid registreres automatisk, og at det er mulig, eventuelt ved hjelp av en bryter, å registrere separat de andre tidsgruppene, som angitt i artikkel 34 nr. 5 bokstav b) punkt ii), iii) og iv) i denne forordning.

4.2. Det skal være mulig å skille de ulike tidsgruppene klart fra hverandre på grunnlag av skrivesporenes utseende,

deres innbyrdes stilling og om nødvendig ved hjelp av tegnene som er angitt i artikkel 34 i denne forordning. Hva de enkelte tidsgruppene angir, skal framgå på diagramskiven av strekenes tykkelse eller på en annen måte som gir minst like god mulighet for å lese og fortolke skiven.

4.3. I kjøretøyer som har en bemanning på flere førere, skal registreringene i nr. 4.1. føres på to atskilte diagramskiver, én for hver fører. I slike tilfeller skal de enkelte skivene trekkes fram enten av den samme mekanismen eller av atskilte, men synkroniserte mekanismer.

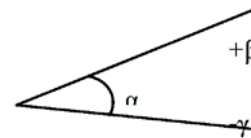
d) Lukkemekanisme

1. Boksen som inneholder diagramskiven eller -skivene og innretningen for innstilling av klokken, skal ha lås.
2. Hver gang boksen som inneholder diagramskiven eller -skivene og innretningen for innstilling av klokken blir åpnet, skal det automatisk registreres på diagramskiven eller -skivene.

e) Merking

1. På fartsskriverens skala skal det finnes følgende merking:
 - i umiddelbar nærhet av det tallet måleren for tilbakelagt strekning viser, måleenheten for tilbakelagt strekning, forkortet «km»,
 - i nærheten av hastighetsskalaen, forkortelsen «km/t»,
 - hastighetsmålerens måleområde, forkortet « V_{min} ..km/t, V_{maks} ..km/t». Denne merkingen kan sløyfes dersom den står på fartsskriverens merkeplate. Disse kravene får likevel ikke anvendelse på fartsskriverer som er godkjent før 10. august 1970.
2. På merkeplaten som skal utgjøre en fast del av fartsskriveren, skal det finnes følgende opplysninger, som skal være synlige når fartsskriveren er installert:
 - produsentens navn og adresse,
 - produksjonsnummer og produksjonsår,
 - godkjenningssmerke for fartsskrivertypen,
 - fartsskriverens konstant i formen « $k = ..$ omdr./km» eller « $k = ..$ imp/km»,
 - eventuelt hastighetsmålerens måleområde i formen som er angitt i nr. 1,
 - dersom instrumentenes følsomhet overfor hellingsvinkelen kan påvirke

registreringene utover de tillatte avvikene, skal den tillatte hellingsvinkelen angis slik:



der α er vinkelen målt fra fartsskriverens forside i vannrett stilling (med riktig side opp) som instrumentet er justert for, og β og γ representerer henholdsvis øvre og nedre grense for tillatt avvik fra justeringsvinkelen α .

f) Største tillatte avvik (optiske instrumenter og registreringsutstyr)

1. Under utprøving før installering:

- a) tilbakelagt strekning:
 - $\pm 1\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,
- b) hastighet:
 - ± 3 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,
- c) tid:
 - ± 2 minutter per dag med høyst 10 minutter etter sju dager, når den tiden klokken kan gå uten å trekkes opp, ikke er kortere enn dette tidsrommet.

2. Ved installering:

- a) tilbakelagt strekning:
 - $\pm 2\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,
- b) hastighet:
 - ± 4 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,
- c) tid:
 - ± 2 minutter per dag, eller
 - ± 10 minutter etter sju dager.

3. I drift:

- a) tilbakelagt strekning:
 - $\pm 4\%$ av den faktiske strekningen, som skal være minst 1 km,
- b) hastighet:
 - ± 6 km/t mer eller mindre enn den faktiske hastigheten,
- c) tid:
 - ± 2 minutter per dag, eller
 - ± 10 minutter etter sju dager.

4. De tillatte avvikene som er fastsatt i nr. 1, 2 og 3, gjelder ved temperaturer mellom $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ og $40\text{ }^{\circ}\text{C}$. Temperaturen skal måles i umiddelbar nærhet av fartsskriveren.

5. Måling av de største tillatte avvikene som er fastsatt i nr. 2 og 3, skal finne sted under forholdene som er nevnt i avsnitt VI.

IV. Diagramskiver

a) Almennelige bestemmelser

1. Diagramskivene skal være av en kvalitet som ikke hindrer fartsskriveren i å fungere normalt, og som sikrer at registreringene som gjøres, ikke kan slettes og at de forblir lette å lese og identifisere.

Diagramskivene skal beholde størrelsen og bevare alle registreringer som gjøres på dem ved normal fuktighet og temperatur.

Det må dessuten være mulig å skrive inn på diagramskivene de opplysningene som er nevnt i artikkel 34 i denne forordning, uten at dette skader diagramskivene eller gjør det vanskeligere å lese av opplysningene.

Under normale lagringsforhold skal registreringene være tydelige å lese i minst ett år.

2. Diagramskivene må ha en registreringskapasitet på minst 24 timer, uansett form.

Dersom flere skiver er forbundet med hverandre for å øke den sammenhengende registreringskapasiteten uten inngrep fra mannskapets side, må forbindelsen mellom de enkelte skivene være utført slik at det ikke blir brudd eller overlappinger i registreringen ved overgang fra én skive til en annen.

b) Skrivefeltet og inndelingen av dem

1. Diagramskivene skal ha følgende skrivefeltet:
 - et felt reservert utelukkende for registrering av hastighet,
 - et felt reservert utelukkende for registrering av tilbakelagt strekning,
 - et eller flere feltet for registrering av kjøretid, annen arbeidstid eller tid stått til rådighet, avbrytelser i arbeidet og hviletider for førerne.
2. Skrivefeltet for registrering av hastighet skal minst ha inndeling for hver 20 km/t. Hastigheten som tilsvarer delestreken på skalaen, skal angis i tall ved hver delestrek i inndelingen. Forkortelsen «km/t» skal finnes minst ett sted innenfor skrivefeltet. Den siste delestreken på skalaen skal falle sammen med øverste del av måleområdet
3. Feltet for registrering av tilbakelagt strekning må være inndelt på en måte som gjør det lett å lese antall kjørte kilometer.
4. Feltet eller feltene for registrering av tid nevnt i nr. 1 må ha en merking som gir et

klart og utvetydig skille mellom ulike tidsgrupper.

- c) Opplysninger som skal være trykt på diagramskivene

På hver diagramskive skal følgende opplysninger være trykt:

- produsentens navn og adresse eller firma,
- godkjenningssmerke for typen diagramskive,
- godkjenningssmerke for den typen fartsskriver eller de typene fartsskriverer som diagramskiven kan brukes i,
- hastighetssmåleområdet øverste grense i km/t.

På hver diagramskive skal det dessuten minst være påtrykt en tidsskala som gjør det mulig å lese av tiden direkte med 15 minutters mellomrom, mens hvert intervall på fem minutter skal kunne bestemmes med letthet.

- d) Åpen plass til håndskrevne angivelser

På diagramskiven skal det være avsatt plass til at føreren kan skrive minst følgende opplysninger:

- førerens etternavn og fornavn,
- dato og sted når diagramskiven tas i bruk, og dato og sted når bruken av diagramskiven avsluttes,
- registreringsnummer eller -numre for kjøretøyet eller kjøretøyene som føreren har hatt ansvar for mens diagramskiven har vært i bruk,
- kilometerstand for kjøretøyet eller kjøretøyene som føreren har hatt ansvar for mens diagramskiven har vært i bruk,
- tidspunkt for et eventuelt skifte av kjøretøy.

V. Installering av fartsskriver

1. Fartsskriveren skal være slik plassert i kjøretøyet at føreren fra førerstedet har god oversikt over hastighetsmåler, kilometerteller og klokke, og samtidig skal alle deler, herunder forbindelsesledd, være beskyttet mot tilfeldige uhell.
2. Fartsskriverens konstant må kunne tilpasses kjøretøyets kilometerfaktor ved hjelp av en egnet innretning kalt overgangsstykke.

Kjøretøyer med flere bakakselutvekslinger skal være utstyrt med en omkoplingsinnretning som automatisk tilpasser de ulike utvekslingsforholdene til utvekslingsforholdet som er brukt ved tilpasning av fartsskriveren til kjøretøyet.
3. Når fartsskriveren er kontrollert etter installering, skal en installasjonsplate plasseres lett

synlig i kjøretøyet, ved siden av fartsskriveren eller på den. Etter at godkjent installatør eller verksted har undersøkt fartsskriveren og funnet at det er nødvendig å foreta endringer i installasjonen, skal installasjonsplaten skiftes ut med en ny.

Installasjonsplaten skal minst inneholde følgende opplysninger:

- den godkjente installatørens eller det godkjente verkstedets navn, adresse eller firma,
- kjøretøyets kilometerfaktor i formen «w = .. omdr./km» eller «w = .. imp/km»,
- dekkenes rulleomkrets i formen «l = ... mm»,
- dato for fastsettelse av kjøretøyets kilometerfaktor og måling av dekkenes rulleomkrets.

4. Forsegling

Følgende deler skal forsegles:

- a) installasjonsplaten, med mindre den er montert slik at den ikke kan fjernes uten at innskriften blir ødelagt,
- b) de to endene av forbindelsen mellom fartsskriveren og kjøretøyet,
- c) selve overgangsstykket og forbindelsen mellom den og de øvrige deler av kjøretøyet,
- d) innretningen for omkopling i kjøretøyer med flere bakakselutvekslinger,
- e) overgangsstykkets og omkoplingsinnretningens forbindelser med de øvrige deler av fartsskriveren,
- f) boksene som er fastsatt i avsnitt III bokstav a) nr. 7.2,
- g) alle deksler som må åpnes for å kunne tilpasse fartsskriverens konstant til kjøretøyets kilometerfaktor.

I særlige tilfeller kan det kreves ytterligere forseglinger i forbindelse med typegodkjenning av fartsskrivere, og det bør da angis i godkjenningsdokumentet hvor disse forseglingene skal plasseres.

Forseglingene som er nevnt i første ledd bokstav b), c) og e), kan fjernes:

- i nødsfall,
- for å installere, justere eller reparere en hastighetsbegrenser eller andre innretninger som bidrar til trafikkikkerhet, forutsatt at fartsskriveren fortsatt fungerer på en pålitelig og riktig måte og forsegles på nytt av godkjent installatør eller verksted umiddelbart etter at hastighetsbegrenseren eller andre innretninger som bidrar til trafikkikkerhe-

ten, er montert, eller innen sju dager i andre tilfeller. Alle brudd på disse forseglingene skal gis en skriftlig begrunnelse som skal stilles til rådighet for vedkommende myndighet.

5. Ledningene som forbinder fartsskriveren med senderen, skal være beskyttet av en ubrutt, plastbelagt rustfri stålkappe med krympede ender, unntatt dersom tilsvarende beskyttelse mot manipulering er sikret på andre måter (for eksempel ved elektronisk overvåking som signalkryptering) som kan påvise at det finnes innretninger som ikke er nødvendige for at fartsskriveren skal fungere riktig, og som har som formål å hindre at fartsskriveren fungerer riktig ved kortslutning eller avbrudd eller ved endring av de elektroniske dataene fra hastighets- og avstandsføleren. En kopling som består av forseglede skjøter, anses som ubrutt i henhold til denne forordning.

Ovennevnte elektroniske overvåking kan erstattes av en elektronisk kontroll som sikrer at fartsskriveren kan registrere alle kjøretøyets bevegelser, uavhengig av signalet fra hastighets- og avstandsføleren.

Ved anvendelsen av dette nummer er kjøretøyer i gruppe M 1 og N 1 kjøretøyene som er definert i del A i vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF¹⁸. Når det gjelder kjøretøyer som er utstyrt med fartsskrivere i samsvar med denne forordning og ikke er konstruert for å være utstyrt med en armert ledning mellom hastighets- og avstandsføleren og fartsskriveren, skal det monteres et overgangsstykke så nær avstands- og hastighetsføleren som mulig.

Den armerte ledningen skal monteres mellom overgangsstykket og fartsskriveren.

VI. Etterprøving og kontroll

Medlemsstatene skal utpeke organene som skal foreta etterprøving og kontroll.

1. Godkjenning av nye eller reparerte instrumenter

Hver enkelt fartsskriver, ny eller reparert, skal ha godkjenning for at den fungerer riktig og gir nøyaktige avlesinger og registreringer innenfor rammene som er fastlagt i avsnitt III bokstav f) nr. 1, ved at det gjøres forseglinger i

¹⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

samsvar med avsnitt V nr. 4 første ledd bokstav f).

Medlemsstatene kan for dette formål fastsette en førstegangskontroll, som består av etterprøving og bekreftelse av at en ny eller reparert fartsskriver er i samsvar med den typegodkjente modellen og/eller kravene i denne forordning, eller de kan delegere myndighet til å gi godkjenning til produsentene eller deres representanter.

2. Installering

Når den installeres i et kjøretøy, skal fartsskriveren og hele installasjonen overholde bestemmelsene som gjelder største tillatte avvik fastsatt i avsnitt III bokstav f) nr. 2.

Kontrollprøvingen skal foretas av en godkjent installatør eller et godkjent verksted, som da har ansvaret for dette.

3. Periodisk kontroll

a) Periodisk kontroll av fartsskrivere som er installert i kjøretøyer, skal finne sted minst hvert annet år og kan utføres i forbindelse med teknisk kontroll av kjøretøyene.

Følgende skal kontrolleres:

- at fartsskriveren fungerer riktig,
- at fartsskriveren er påført typegodkjenningsmerke,
- at det er montert en installasjonsplate,
- at forseglingene på fartsskriveren og de øvrige delene av installasjonen er uskaddet,
- dekkenes rulleomkrets.

b) Kontrollen av at bestemmelsene i avsnitt III bokstav f) nr. 3 om største tillatte avvik under drift overholdes skal utføres minst en gang hvert sjette år, med adgang for den enkelte medlemsstat til å foreskrive kortere mellomrom for kjøretøyer som er registrert på vedkommende stats territorium. Slike kontroller skal medføre at installasjonsplaten blir skiftet ut.

4. Måling av feil

Målingen av feil under installering og bruk skal foretas under følgende forhold, som skal betraktes som normale prøvingsforhold:

- kjøretøyet uten last i normal kjørbar stand,
- dekktrykk i samsvar med produsentens anvisninger,
- dekkslitasje innenfor grensene som er fastsatt i lovgivningen,

- kjøretøyets bevegelse: kjøretøyet må bevege seg for egen motor i en rett linje på jevnt underlag med en fart på 50 ± 5 km/t. Kontrollen kan også utføres i en egnet prøvingsbenk, under forutsetning av at den er like nøyaktig.

Vedlegg II

Typegodkjenningsmerke og typegodkjenningsdokument

I. Typegodkjenningsmerke

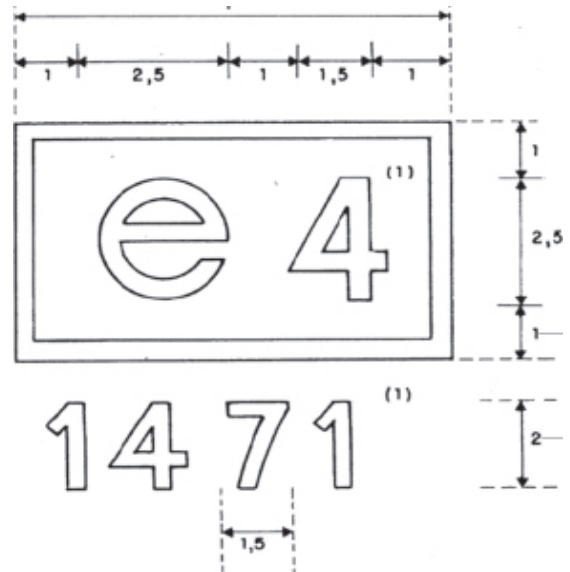
1. Typegodkjenningsmerket skal bestå av:

- a) et rektangel med en innskrevet «e» etterfulgt av et kodetall eller en kodebokstav for den staten som har utferdiget typegodkjenningen, i samsvar med følgende:

Belgia	6,
Bulgaria	34,
Den tsjekkiske republikk	8,
Danmark	18,
Tyskland	1,
Estland	29,
Irland	24,
Hellas	23,
Spania	9,
Frankrike	2,
Kroatia	25,
Italia	3,
Kypros	CY,
Latvia	32,
Litauen	36,
Luxembourg	13,
Ungarn	7,
Malta	MT,
Nederland	4,
Østerrike	12,
Polen	20,
Portugal	21,
Romania	19,
Slovenia	26,
Slovakia	27,
Finland	17,
Sverige	5,
Det forente kongerike	11,

og

- b) et godkjenningsnummer som tilsvarer nummeret på godkjenningsdokumentet som er utstedt for denne typen fartsskriver eller diagramskive eller nummeret på et fartsskriverkort, festet et sted i umiddelbar nærhet av rektangelet.
- Godkjenningsmerket skal stå på merkeplaten for hver fartsskriver og på hver diagramskive og på hvert fartsskriverkort. Det må ikke kunne utslettes og skal alltid være lett leselig.
 - Målene for godkjenningsmerket er angitt nedenfor¹⁹ i millimeter og betegner minstemål. Forholdet mellom de oppgitte målene må ikke endres.



¹⁹ Disse tallene er bare veiledende.

II. Typegodkjenningsdokument for analoge fartsskrivere

En medlemsstat som har foretatt en typegodkjenning, skal utstede et godkjenningsdokument til søkeren etter malen nedenfor. Ved underretning av

andre medlemsstater om innvilgede typegodkjenninger eller om eventuelle tilbakekallinger skal medlemsstatene benytte kopier av dette dokumentet.

TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT	
Navn på vedkommende myndighet	
Meddelelse om ¹ :	
– godkjenning av en type fartsskriver	
– tilbakekalling av godkjenning for en type fartsskriver	
– godkjenning av en type diagramskive	
– tilbakekalling av godkjenning for en type diagramskive	

¹ Stryk det som ikke passer.

Godkjenningsnummer

1. Varemerke eller firma
2. Navn på type eller modell
3. Produsentens navn
4. Produsentens adresse
5. Framstilt for godkjenning den
6. Prøvingssted
7. Prøvingen(e)s dato og nummer
8. Godkjenningsdato
9. Dato for tilbaketrekking av godkjenning
10. Fartsskrivertype eller -typer som diagramskiven er beregnet til bruk for
11. Sted
12. Dato
13. Vedlegg (beskrivelser m.v.)
14. Merknader (herunder plasseringen av eventuelle forseglinger)

.....
(Underskrift)

III. Typegodkjenningsdokument for digitale fartsskrivere

En medlemsstat som har foretatt en typegodkjenning, skal utstede et godkjenningsdokument til søkeren etter malen nedenfor. Ved underretning av

andre medlemsstater om innvilgede typegodkjenninger eller om eventuelle tilbakekallinger skal medlemsstatene benytte kopier av dette dokumentet.

TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT FOR DIGITALE FARTSSKRIVERE	
Navn på vedkommende myndighet	
Meddelelse om ¹ :	
godkjenning av:	tilbakekalling av godkjenning:
<input type="checkbox"/> fartsskrivermodell	
<input type="checkbox"/> fartsskriverkomponent ²	
<input type="checkbox"/> sjåførkort	
<input type="checkbox"/> verkstedkort	
<input type="checkbox"/> foretakskort	
<input type="checkbox"/> kontrollkort	

¹ Sett kryss i de relevante rutene.

² Angi hvilken komponent meddelelsen gjelder.

Godkjenningsnummer

1. Fabrikat eller varemerke
2. Modellens navn
3. Produsentens navn
4. Produsentens adresse
5. Framstilt for godkjenning for
6. Laboratorium/laboratorier
7. Prøvingsrapportens dato og nummer
8. Godkjenningsdato
9. Dato for tilbaketrekking av godkjenning
10. Fartsskrivermodell eller -modeller som komponenten er beregnet til bruk med
11. Sted
12. Dato
13. Vedlegg (beskrivelser m.v.)
14. Merknader

.....
(Underskrift)

Vedlegg 2**EØS-komiteens beslutning nr. 122/2016 av 3. juni 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)**

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Etter nr. 21aa (kommisjonsvedtak 2007/230/EF) tilføyes følgende:

«21b. 32014 R 0165: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 om fartsskrivere innen veitransport, om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1). Forordningens bestemmelser skal for

denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning: I vedlegg II kapittel I nr. 1 bokstav a) tilføyes følgende: 'Norge 16'.»

2. I nr. 24e (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006) skal nytt strekpunkt lyde:

«– 32014 R 0165: Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 165/2014 av 4. februar 2014 (EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) nr. 165/2014 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 4. juni 2016, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 3. juni 2016.

For EØS-komiteen

Claude Maerten

Formann

¹ EUT L 60 av 28.2.2014, s. 1.

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Tinging av publikasjonar

Offentlege institusjonar:

Tryggings- og serviceorganisasjonen til departementa

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonane er også tilgjengelege på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Xpress AS – 11/2017

