



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endringer i forskrift av 26. september 2018 nr. 1467 om fartsskriververksteder

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
8. september 2023

## 1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse .....	2
2	Innledning .....	5
3	Høringsfrist mv.....	5
4	Kapittel 1. Innledende bestemmelser (§§ 1–3) .....	7
4.1	§ 1 Gjennomføring av forordning om fartsskriver mv. innen vegtransport .....	7
4.2	§ 2 Virkeområde .....	7
4.2.1	Forslag til endringer i § 2 .....	7
4.2.2	Forslag til ny § 2.....	8
4.3	§ 3 Definisjoner .....	8
4.3.1	Forslag til endringer i § 3 .....	8
5	Kapittel 2. Godkjenning av fartsskriververksted (§§ 4–13) .....	8
5.1	§ 4 Godkjenning av fartsskriververksted .....	8
5.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 4 .....	8
5.1.2	Forslag til ny ordlyd.....	9
5.2	§ 5 Krav til lokaler.....	10
5.2.1	Forslag til endringer i gjeldende § 5 .....	10
5.2.2	Forslag til ny ordlyd.....	12
5.3	§ 6 Krav til kontrollutstyr .....	13
5.4	§ 7 Plomberingsverktøy .....	13
5.4.1	Forslag til ny ordlyd.....	14
5.5	§ 8 Krav til utstyr for datahåndtering .....	14
5.5.1	Forslag til endringer i § 8 .....	14
5.5.2	Forslag til ny ordlyd.....	15
5.6	§ 9 Ansvarlig leder og stedfortreder.....	15
5.6.1	Forslag om innføring av personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder .....	15
5.6.2	Krav om norskkunnskaper for ansvarlig leder og stedfortreder .....	18
5.6.3	Forslag til ny ordlyd.....	19
5.7	§ 10 Krav til mekaniker .....	19
5.7.1	Forslag til endringer i gjeldende § 10 .....	19
5.8	§ 11 Krav til skikkethet .....	20

5.8.1	Forslag til endringer i gjeldende § 11 .....	20
5.8.2	Behov for å regulere typetilfeller som særlig vil være relevante i en skikketshetsvurdering.....	21
5.8.3	Politiattestens gyldighet .....	22
5.8.4	Forslag til ny § 10 (gjeldende § 11) .....	23
5.9	§ 13 Elektronisk register .....	23
5.10	§ 12 Gebyr for godkjenning .....	24
5.10.1	Forslag til endringer i gjeldende § 12 .....	24
5.10.2	Forslag til ny ordlyd.....	24
6	Kapittel 3. Fartsskriververkstedets plikter (§§ 14–21) .....	24
6.1	§ 14 Sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted .....	24
6.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 14 .....	24
6.1.2	Forslag til ny ordlyd.....	25
6.2	§ 15 Plikt til å opprette system for kvalitetsstyring.....	26
6.2.1	Forslag til endringer i gjeldende § 15 .....	26
6.2.2	Forslag til ny § 13 (gjeldende § 15) .....	26
6.3	§ 16 Utforming og innhold av system for kvalitetsstyring for arbeid på fartsskrivere 28	
6.3.1	Forslag til ny ordlyd (gjeldende § 16).....	28
6.3.2	Nærmere om forslaget.....	28
6.4	Krav til dokumentasjon .....	29
6.4.1	Forslag til ny § 16.....	29
6.5	§ 17 Krav og rutiner vedrørende verkstedkort .....	30
6.5.1	Forslag til endringer i gjeldende § 17 .....	30
6.5.2	Forslag til ny ordlyd.....	30
6.6	§ 18 Verkstedkort i kvalitetsstyringssystemet .....	31
6.6.1	Forslag til endringer i gjeldende § 18 .....	31
6.6.2	Forslag til ny ordlyd.....	31
6.7	§ 19 Rutiner vedrørende arbeid og annet utstyr .....	32
6.7.1	Forslag til endringer i gjeldende § 19 .....	32
6.8	§ 20 Krav til habilitet .....	32
6.9	§ 21 Øvrige plikter .....	33
6.9.1	Forslag til endringer i gjeldende § 21 .....	33
6.9.2	Forslag til ny § 19 (gjeldende § 21) .....	33
7	Kapittel 4. Krav til gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver .....	33

7.1	§ 22 Gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver.....	33
7.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 22 .....	33
7.1.2	Forslag til ny ordlyd.....	34
7.2	§ 23 Nedlasting av data .....	34
7.2.1	Forslag til endringer i gjeldende § 23 .....	34
7.3	§ 25 Dokumentasjon.....	34
7.3.1	Forslag til endringer i gjeldende § 25 .....	34
7.3.2	Forslag til ny ordlyd.....	35
7.4	§ 26 Reparasjon.....	35
7.4.1	Forslag til ny ordlyd.....	36
8	Kapittel 5. Tilsyn og reaksjoner.....	36
8.1	§ 27 Tilsyn.....	36
8.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 27 .....	36
8.1.2	Forslag til ny ordlyd.....	37
9	Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser .....	38
9.1	§ 31 Overgangsordninger .....	38
9.1.1	Forslag til endringer i gjeldende § 31 .....	38
9.1.2	Forslag til ny ordlyd.....	38
9.2	§ 32 Ikrafttredelse .....	38
9.2.1	Forslag til ny ordlyd.....	38
10	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	39

## 2 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på offentlig høring forslag til endringer i forskrift av 26. september 2018 nr. 1467 om fartsskriververksteder.

Statens vegvesen er forskriftsmyndighet for forskrift om fartsskriververksteder, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704 og fått delegert myndighet til – gjennom forskrift – å fastsette detaljerte krav til godkjenning og tilsyn med virksomheter og personer som utfører arbeid på fartsskriverere i kjøretøy.

Den primære begrunnelsen for høringsforslagene er at forskriften har vært gjeldende siden 1. oktober 2018. Statens vegvesen anser det som naturlig og nødvendig på eget initiativ å evaluere hele forskriften etter at den har fått virke i noen år. Det finnes i dag 265 virksomheter som har fått godkjenning som fartsskriververksted. Statens vegvesen har tilsyn med disse fartsskriververkstedene, og er gjennom forordning (EU) forpliktet til å ha tilsyn med hyppigheten som definert i forordning (EU) 165/2014 artikkel 24.

Gjennom tilsynene hos fartsskriververkstedene har Statens vegvesen dannet seg erfaringer med kravene som stilles til godkjenning og driften til fartsskriververkstedene. Statens vegvesen har en tett dialog med utstysleverandørene av fartsskriverere i Norge, AS Fartsskriver og Instek AS. Disse leverer utstyr og gir opplæring til fartsskriververkstedene, har selv godkjenning som fartsskriververksted og tett kontakt med et stort antall fartsskriververksteder. Begge utstysleverandørene har fått muligheten til å involvere seg i regelverksarbeidet, og en vesentlig del av høringen gjelder forslag fra denne delen av bransjen. Statens vegvesen har også deltatt på flere fagdager hos AS Fartsskriver, der vi har mottatt konkrete innspill fra fartsskriververkstedene som blir vurdert i denne høringen.

De fleste endringsforslagene i denne høringen er rene strukturelle, språklige og redaksjonelle endringer; en «ombygging» for å gjøre forskriften mer brukervennlig og pedagogisk. Der det er gjort endringer som vi mener gjør bestemmelsene mer leservennlige uten at bestemmelsenes innhold blir endret, vil disse endringene ikke bli kommentert særskilt i høringen. Videre er flere henvisninger og nummerering av bestemmelsene i forskriften endret som følge om omstrukturering av forskriften. Dette kommenteres heller ikke i høringen.

Andre forslag er en ren opprydding for å fjerne utdatert innhold, eksempelvis overgangsbestemmelser som er passert. Noen av forslagene i forskriften er materielle endringer gjennom harmonisering med andre regelverk, særlig forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften). Dette gjelder endrede krav til kvalitetsstyringssystemet til fartsskriververksteder.

## 3 Høringsfrist mv.

Høringsfristen settes til 30. november 2023.

De foreslåtte endringene i forskrift om fartsskriververksteder vil tre i kraft 1. januar 2024.



## 4 Kapittel 1. Innledende bestemmelser (§§ 1–3)

### 4.1 § 1 Gjennomføring av forordning om fartsskriver mv. innen vegtransport

I forbindelse med ikrafttredelse av forskrift om fartsskriververksteder i 2018, er det i § 1 henvist til relevante EU-rettsakter. EU-rettsakter skal gjennomføres i norsk rett ved inkorporering, noe som innebærer at forordningene gjelder som norsk forskrift og utgjør et vedlegg til forskrift om fartsskriververksteder. Denne gjennomføringsmetoden er tilstrekkelig for å tydeliggjøre gjennomføring av forordningene nevnt i § 1. Statens vegvesen har imidlertid sett at det for å sikre utvetydelig implementering, bør gjøres endringer i § 1. Forslaget til endringene skal i enda større grad gjøre det tydelig hvilke rettsakter som faktisk er gjennomført i Norge.

Statens vegvesen foreslår derfor å benytte den tradisjonelle måten å gjennomføre rettsaktene på der det henvises til EØS-avtalens vedlegg, de relevante numrene og med henvisning til *alle gjennomførte rettsakter* i forskriften slik:

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

*EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 21 (forordning (EØF) nr. 3821/85 som endret ved forordning (EØF) nr. 3314/90, forordning (EØF) nr. 3572/90, forordning (EØF) nr. 3688/92, forordning (EF) nr. 2479/95, forordning (EF) nr. 1056/97, forordning (EF) nr. 2135/98, forordning (EF) nr. 1360/2002, forordning (EF) nr. 432/2004, forordning (EF) nr. 561/2006, forordning (EF) nr. 1791/2006, forordning (EF) nr. 68/2009, forordning (EU) nr. 1266/2009, forordning (EU) nr. 517/2013, forordning (EU) nr. 1161/2014 og forordning (EU) 2016/130), nr. 21a (direktiv 2006/22/EF som endret ved direktiv 2009/4/EF, direktiv 2009/5/EF og forordning (EU) 2016/403), nr. 21b (forordning (EU) 165/2014, som endret ved forordning (EU) 2020/1054), nr. 21ba (forordning (EU) 2016/68 som endret ved forordning (EU) 2017/1503), nr. 21bb (forordning (EU) 2016/799, som endret ved forordning (EU) 2018/502, forordning (EU) 2020/158 og forordning 2021/1228), nr. 21bc (forordning (EU) 2017/548), nr. 24e (forordning (EF) nr. 561/2006, som endret ved forordning (EF) nr. 1073/2009, forordning (EU) nr. 165/2014 og forordning (EU) 2020/1054) og 24eb (forordning (EU) nr. 581/2010) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.*

### 4.2 § 2 Virkeområde

#### 4.2.1 Forslag til endringer i § 2

Denne bestemmelsen angir virkeområdet til forskriften, slik at den gjelder alle verksteder som skal utføre arbeid med fartsskriver og tilhørende komponenter. Bestemmelsen viser til § 4 som regulerer godkjenningsordningen med fartsskriververksteder.

Forskriften gjelder imidlertid ikke bare for godkjente fartsskriververksteder, men for alle virksomheter og personer som utfører arbeid på fartsskriver, dvs. også de som ikke har

godkjenning fra Statens vegvesen, men skulle hatt det. Statens vegvesen anser det derfor som hensiktsmessig å gjøre en presisering i bestemmelsen for å dekke alle – både godkjente og ikke-godkjente aktører – som tilbyr eller utfører arbeid på fartsskrivere og tilhørende komponenter.

#### 4.2.2 Forslag til ny § 2

### § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder enhver virksomhet eller person som skal utføre arbeid på fartsskrivere og tilhørende komponenter, jf. § 4.

### 4.3 § 3 Definisjoner

#### 4.3.1 Forslag til endringer i § 3

Gjeldende § 3 henviser til at det er definisjonene gitt i forordning (EU) 165/2014 artikkel 2 og forordning (EU) 2016/799 artikkel 2 som skal legges til grunn i forskriften.

Statens vegvesen er etter en ny gjennomgang av denne bestemmelsen kommet til at det ikke er behov for denne reguleringen. Når EU-rettsaktene det vises til i § 3 er inkorporert gjennom henvisningsmetoden i § 1 og gjelder som norsk rett i sin helhet, er det ikke behov for en egen bestemmelse i forskriften som viser til at definisjonene i disse EU-rettsaktene gjelder for Norge. Vi foreslår derfor at § 3 utgår.

## 5 Kapittel 2. Godkjenning av fartsskriververksted (§§ 4–13)

### 5.1 § 4 Godkjenning av fartsskriververksted

#### 5.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 4

Paragraf 4 første ledd stadfester at arbeid på fartsskrivere bare kan utføres etter godkjenning fra Statens vegvesen. I § 4 første ledd andre setning heter det at *«dokumentasjon for at vilkårene for å oppnå godkjenning er oppfylt skal vedlegges søknad om godkjenning»*.

Statens vegvesen foreslår å fjerne denne delen av bestemmelsen. Begrunnelsen for å sløyfe denne setningen er at det er åpenbart at virksomheter som søker om godkjenning må dokumentere og oppfylle vilkårene i forskriften for å få godkjenning, og at det ikke er nødvendig å regulere dette spesielt i forskriften.

Statens vegvesen foreslår mindre språklige endringer i andre ledd. Endringene har ingen innholdsmessig betydning og er kun en språklig forenkling. Vi foreslår også å fjerne fra bestemmelsen reguleringen om at verkstedet ved godkjenning gis identifikasjonsnummer. At virksomheten gis et godkjenningsnummer i vårt verkstedregister er kun en konsekvens av at virksomheter er gitt godkjenning som fartsskriververksted. Vi ser imidlertid ikke behov for



at dette skal særreguleres i forskriften. Vi foreslår også å sløyfe henvisningen om at skilt utstedes av Statens vegvesen, da det er åpenbart at Statens vegvesen som godkjenningmyndighet også er den som gir tillatelse til å benytte vår logo på godkjenningsskilt.

I tillegg foreslår Statens vegvesen å forskriftsfeste krav om at godkjenningsskiltet skal være plassert på en slik måte at det er synlig for publikum. Tilsvarende regulering finnes i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 13 første ledd for ordinære kjøretøyverksteder.

Bestemmelsens tredje ledd gir kravene for å kunne få og for bruken av verkstedkort. § 17 inneholder mer detaljerte regler om krav og rutiner knyttet til verkstedkortene. Påfølgende bestemmelse i § 18 inneholder kravene til å beskrive rutiner for oppbevaring og håndtering av verkstedkort i fartsskriververkstedets kvalitetsstyringssystem.

Statens vegvesen foreslår at innholdet i § 4 tredje ledd flyttes til § 17 første ledd. Etter en ny gjennomgang av § 4, ser vi at denne bestemmelsen først og fremst gjelder *godkjenning*. Først etter at en virksomhet er godkjent som fartsskriververksted, vil deres ansvarlige leder, stedfortreder og mekanikere kunne søke om verkstedkort fra Statens vegvesen. Med andre ord kan man anse det å anskaffe verkstedkort som et driftskrav, og ikke noe man får eller erverver ved at virksomheten får godkjenning som fartsskriververksted. Verkstedet har heller ingen plikt til å skaffe seg verkstedkort etter å ha fått godkjenning, slik kravet eksempelvis er for godkjenningsskilt. Om det må bestilles verkstedkort eller hvem på verkstedet som har behov for verkstedkort, vil avhenge av hvem på verkstedet som skal utføre arbeid på fartsskrivere.

Ved å flytte innholdet i dagens § 4 tredje ledd til § 17 vil kravene knyttet til verkstedkortene gjenfinnes samlet i forskriften. Forslaget er i så måte kun av lovteknisk og pedagogisk karakter, og medfører ingen materielle endringer i innholdet.

Statens vegvesen foreslår at det kodifiseres at Statens vegvesen registrerer opplysninger om verksted i sitt elektroniske register (Verkstedregisteret). Tilføyelsen innebærer ingen materiell endring, men en kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis, men er av informerende karakter.

### 5.1.2 Forslag til ny ordlyd

Forslag til ny § 3:

#### **§ 3. Godkjenning av fartsskriververksted**

*Statens vegvesen gir verksted som oppfyller vilkårene i dette kapitlet godkjenning til å installere, aktivere, kalibrere, etterprøve, kontrollere og reparere fartsskrivere og tilhørende komponenter.*

*Godkjent fartsskriververksted har krav på å få utstedt godkjenningsskilt og godkjenningsbevis. Godkjenningsskiltet skal være plassert godt synlig for publikum.*

*Statens vegvesen registrerer opplysninger om verksted i sitt elektroniske register.*

## 5.2 § 5 Krav til lokaler

### 5.2.1 Forslag til endringer i gjeldende § 5

Det fremgår av gjeldende § 5 første ledd at lokaler som skal benyttes av fartsskriververkstedet skal være *egnet til formålet*. Dette er en rettslig standard som ikke setter noen spesifikke krav til lokaler, men der lokalenes egnethet skal vurderes ut fra hvilke tjenester verkstedet tilbyr, hvilke typer kjøretøy, hvordan arbeidet skal utføres mv.

I tillegg til at lokalene skal være egnet for verksteddriften, er det forutsatt at virksomheten må ha på plass nødvendige tillatelser til bruk av lokalene for dette formålet, herunder tillatelser fra andre myndigheter. Statens vegvesen ser behov for å regulere direkte i forskriften at det i tillegg til at lokalene skal være egnet til verksteddriften, også må ha *nødvendige tillatelser* for dette formålet. Kravet om nødvendige tillatelser anses oppfylt ved at søker dokumenterer slike tillatelser ved hjelp av enten ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse fra kommune, jf. plan- og bygningsloven § 21–10, jf. også § 21–5. Alternativt at det dokumenteres nødvendige tillatelser fra Arbeidstilsynet, forurensningsmyndigheter mv. Dette følger allerede av fast langvarig forvaltningspraksis for alle Statens vegvesens godkjenningsordninger for verksteder og fremgår av retningslinjer til forskriften, men vi anser det som hensiktsmessig at dette også kodifiseres direkte i forskriften.

I regelverksarbeidet har AS Fartsskriver gitt innspill på at den fysiske verksteddriften til fartsskriververksted bør skilles fra den ambulerende ved at kun den «stasjonære» driften som finner sted i verkstedets fysiske lokaler bør reguleres i § 5. AS Fartsskriver ønsker at dagens § 5 andre ledd om den ambulerende verksteddriften, bør reguleres i en egen separat bestemmelse i forskriften.

Paragraf 5 andre ledd regulerer anledningen til å tilby ambulerende verksteddrift (utføre arbeid andre steder enn verkstedets fysiske lokaler). Det presiseres at fartsskriververkstedet i regi av å ha fått godkjenning som fartsskriververksted (med fast fysisk lokale), har lov til å tilby arbeid på fartsskriverer andre steder enn i verkstedets lokaler. Ambulerende verksteddrift krever derfor ingen egen godkjenning eller tillatelse. Statens vegvesen ser med bakgrunn i dette det ikke som hensiktsmessig at adgangen til ambulerende verksteddrift i § 5 andre ledd reguleres i en egen bestemmelse.

Vi nevner likevel at ambulerende verksteddrift etter forskriften bare er tillatt dersom «de krav som følger av denne forskrift ivaretas», jf. § 5 andre ledd. Statens vegvesen har i retningslinjer til forskrift om fartsskriververksteder angitt følgende vilkår som må være oppfylt for at fartsskriververkstedet skal kunne tilby ambulerende verkstedvirksomhet:

- Adgangen til ambulerende virksomhet betinges av at virksomheten i utgangspunktet har et fysisk verkstedlokale der hoveddriften finner sted.
- Virksomheten skal til enhver tid ha oversikt over hvor det drives ambulerende virksomhet. Denne oversikten skal lagres og være tilgjengelig for tilsynspersonellet ved tilsyn.
- Oversikten over hvor den ambulerende virksomheten er planlagt, skal sendes til Statens vegvesen på anmodning i forbindelse med tilsynsaktiviteter.
- Verkstedet skal påse at arbeidet som utføres og utstyret som benyttes utenfor virksomhetens lokaler er egnet til dette, og i tråd med fabrikantens anvisninger.
- Det skal i virksomhetens kvalitetsstyringssystem fremgå beskrivelse og registrering av operasjonene som utføres utenfor virksomhetens lokaler.
- Arbeidet skal ikke være til hinder for annen trafikk.
- Det skal til enhver tid foreligge nødvendige tillatelser fra grunneier og det skal ikke utføres arbeid som kommer i konflikt med andre tilsynsmyndigheter som brann, Arbeidstilsynet, forurensningsmyndigheter, el-tilsyn o.l.
- Virksomheten må ha etablert sikre rutiner for oppbevaring av verkstedkort når det benyttes utenfor verkstedets fysiske lokale.

Retningslinjene er tilgjengelige for bransjen på Statens vegvesens nettsider. Ettersom de detaljerte vilkårene for å kunne lovlig utføre ambulerende verksteddrift er fastsatt i retningslinjer til forskriften, foreslår Statens vegvesen at det fremgår i denne bestemmelsen at Statens vegvesen kan fastsette de nærmere kravene for å kunne utføre ambulerende verkstedvirksomhet i retningslinjer til forskriften.

AS Fartsskriver ønsker også at det for adgangen til ambulerende verksteddrift bør spesifiseres at kalibrering av fartsskrivere må skje med verkstedets eget utstyr og mekanikere, og at det ikke skal tillates å bruke utstyr eller mekanikere fra annet verksted eller avdeling.

Statens vegvesen har per i dag verken i forskriften eller i retningslinjer til forskriften satt vilkår om hvem som kan utføre ambulerende verksteddrift for et fartsskriververksted eller satt noen krav til hvilket utstyr som skal brukes. Til sammenligning er det for mobile verkstedtjenester for ordinære verksteder etter om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften), gitt vilkår om at de som skal utføre mobile verkstedtjenester for et verksted, må ha en formell tilknytning til verkstedet. Dette gjennom eksempelvis arbeids-/oppdragsavtale hos det godkjente verkstedet. For fartsskriververksteder mener vi imidlertid at kravet om at mekaniker skal være knyttet verkstedet eller avdelingen det utføres mobile tjenester for, er tilstrekkelig ivare tatt gjennom kravene til verkstedkortene. Dette ved at verkstedkort utstedes til et konkret verksted eller avdeling.

As Fartsskriver mener videre at ambulerende verksteddrift bare bør tillates ved bruk av fartsskriververkstedets eget utstyr.

I forskriften § 6 benyttes ordlyden kontrollutstyr som «skal benyttes». Bestemmelsen skal etter ordlyden tolkes slik at det ikke er et krav at virksomheten selv har utstyret. Selv om det

ikke er praktisk, er forskriften ikke til hinder for at det inngås avtaler om sambruk, lån, leie av utstyr, også for den ambulerende verksteddriften. Det er imidlertid en klar forutsetning av utstyret som benyttes er egnet til formålet, herunder at verkstedet bruker nødvendig og riktig utstyr for type og generasjonen fartsskriver det er snakk om. Dersom det benyttes annet utstyr enn verkstedets eget, må eventuelle samarbeidsavtaler dokumenteres i virksomhetens kvalitetsstyringssystem, se nærmere de nye foreslåtte kravene til kvalitetsstyringssystemet i punkt 6.2.

Det fremgår av § 5 andre ledd at fartsskriververkstedet må varsle Statens vegvesen i før det skal utføres arbeid utenfor verkstedets faste lokale. Statens vegvesen foreslår at kravet om at fartsskriververkstedet som utfører ambulerende verksteddrift etter § 5 andre ledd, må varsle Statens vegvesen i rimelig tid i forkant, fjernes. Når fartsskriververkstedet i regi av sin ordinære godkjenning også har tillatelse til å tilby mobile verkstedtjenester, anser Statens vegvesen det som lite hensiktsmessig og unødvendig at verkstedene må melde fra til Statens vegvesen hver gang det er satt opp oppdrag utenfor verkstedets faste fysiske lokale. En slik ordning er både byrdefull for bransjen ved å måtte sende meldinger i Statens vegvesen, og for Statens vegvesen til å administrere mottak og registrering av slike meldinger. Statens vegvesen har som fast forvaltningspraksis siden 2018 i stedet satt som krav i retningslinjene til forskriften at:

- Virksomheten skal til enhver tid ha oversikt over hvor det drives ambulerende virksomhet. Denne oversikten skal lagres og være tilgjengelig for tilsynspersonellet ved tilsyn.
- Oversikten over hvor den ambulerende virksomheten er planlagt, skal sendes til Statens vegvesen på anmodning i forbindelse med tilsynsaktiviteter.

Statens vegvesen mener det er tilstrekkelig at fartsskriververkstedene selv sitter på oversikten over hvor og når det skal utføres mobile verkstedtjenester, og at denne oversikten gis ut til Statens vegvesen ved anmodning. Dette vil i tilstrekkelig grad ivareta informasjonsbehovet vårt i forbindelse med planlegging og gjennomføring av tilsyn med fartsskriververkstedets arbeid.

### 5.2.2 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 4. Krav til lokaler**

*Lokaler som skal benyttes av godkjent fartsskriververksted etter denne forskriften skal være egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser.*

*Ambulerende verkstedvirksomhet (verkstedvirksomhet utøvd utenfor virksomhetens lokaler) kan finne sted, men kun hvis de krav som følger av forordningen og denne forskrift ivaretas.*

*Statens vegvesen fastsetter nærmere vilkår for adgangen til å utføre ambulerende verkstedvirksomhet, herunder til omfanget, kompetanse, lokasjoner, verktøy og utstyr.*

### 5.3 § 6 Krav til kontrollutstyr

Statens vegvesen har gjennomgått § 6 om kravene til kontrollutstyr, og har ikke sett behovet for endringer i denne bestemmelsen. Vi foreslår derfor at § 6 videreføres med samme innhold. Bestemmelsen vil kun få endret nummerering (ny § 5) som følge av endringer i andre bestemmelser i forskriften.

Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill på deres eventuelle forslag til endringer i denne bestemmelsen.

### 5.4 § 7 Plomberingsverktøy

Forskriftens § 7 gir regler om hvordan fartsskriver og tilhørende utstyr skal plomberes. Det fremgår av § 7 at plombering bare kan gjøres med plomberingsverktøy godkjent av Statens vegvesen, og at Statens vegvesen gir plombenumre til godkjente fartsskriververksteder.

AS Fartsskriver har som en del av utredningsfasen gitt innspill om at finnes to typer plombetenger. Det er i tillegg opplyst at noen verksteder fortsatt disponerer en dor som nesten aldri er brukt. AS Fartsskriver mener det i forskriften bør fremgå spesifikke krav for hvilket plombeutstyr fartsskriververkstedet skal ha, eksempelvis to plombetenger (både liten og stor).

Statens vegvesen har vurdert hensiktsmessigheten av å detaljregulere i forskriften hvilket plombeutstyr et fartsskriververksted må ha. Hvilket plombeutstyr et fartsskriververksted må ha vil avhenge av hvilke kjøretøy og hvilken generasjon fartsskriver verkstedet skal tilby arbeid på.

Vi har kommet til at det er tilstrekkelig at det i forskriften kommer frem at fartsskriververkstedet skal ha «egnet utstyr» for det arbeid de skal tilby. Det vil i tillegg i de foreslåtte endringene til kvalitetsstyringssystemet i § 16 bokstav c innebære at fartsskriververkstedet i sitt kvalitetsstyringssystem ha en beskrivelse av hvilke tjenester virksomheten tilbyr, herunder hvilke typer og generasjoner av fartsskriverere det skal tilbys arbeid på.

I gjeldende § 7 er det ingen krav til hvordan plombeverktøy skal oppbevares. Statens vegvesen mener sikkerhetsnivået til oppbevaring av plombeutstyr bør være på samme nivå som for oppbevaring av verkstedkort slik dette er definert i gjeldende § 17. Dette for å hindre risikoen for misbruk. Forslaget innebærer derfor at fartsskriververkstedet må oppbevare plombeutstyr (plombetenger og dor) nedlåst i et sikkerhetsskap eller lignende i tilknytning til verkstedet når det ikke er i bruk. Våre erfaringer fra tilsyn med fartsskriververkstedene viser at flertallet av verkstedene rent faktisk har sikker oppbevaring av plombeutstyr på nivå med forslaget, og at dette ikke vil medføre unødvendige eller vesentlig endrede rutiner på fartsskriververkstedene.

Statens vegvesen avdekker noen ganger på sine tilsyn med fartsskriververksteder at virksomhetene enten opplyser å mangle plombeverktøy, at det er gått tapt eller lignende. Per

i dag har Statens vegvesen ingen mulighet til å verifisere hvilket plombeutstyr fartsskriververkstedene rent faktisk har fått fra utstysleverandørene og hvilke plombenummer som er benyttet. Etter forskriften er det fartsskriververkstedene som er pliktsubjektet, og utstysleverandørene har ikke direkte plikter overfor Statens vegvesen. Vi har derfor ikke hjemmel anser det heller ikke som ønskelig å regulere krav til utstysleverandørene gjennom forskriften.

Vi ønsker likevel å etablere et kontaktpunkt mot utstysleverandørene slik at de kan gi en standardmelding til Statens vegvesen når et fartsskriververksted har fått plombeverktøy (hvilket plombenummer som er benyttet). Dersom utstysleverandørene kan bistå Statens vegvesen med informasjon om hva de har levert virksomheten, vil det gjøre det mulig for oss som tilsynsmyndighet å ettergå informasjonen vi får fra verkstedene på våre tilsyn. Ut fra sikkerhetshensyn og redusere faren for misbruk av plombeverktøy, er det av særlig viktighet at denne informasjonen gis til Statens vegvesen.

#### 5.4.1 Forslag til ny ordlyd

##### **§ 6. Plomberingsverktøy**

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

*Plomberingsverktøy skal oppbevares nedlåst i sikkerhetsskap eller lignende i tilknytning til verkstedet når det ikke er i bruk.*

## 5.5 § 8 Krav til utstyr for datahåndtering

### 5.5.1 Forslag til endringer i § 8

Gjeldende § 8 setter krav til at datautstyr som fartsskriververkstedene bruker, skal behandle data i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg I B, tillegg 7. Denne forordningen gjelder for førstegenerasjons digitale fartsskriverer. For smarte fartsskriverer er reglene om behandling av data fra fartsskriveren å finne i forordning (EU) 165/2014 artikkel 7. Statens vegvesen foreslår at bestemmelsen endres slik at det gis riktige og oppdaterte henvisninger til rettsaktene. I praksis er det fartsskriverleverandørens eget utstyr (tab) som ivaretar datahåndtering fra fartsskriveren.

Statens vegvesen foreslår i tillegg at «digitale fartsskriveren» blir erstattet med «fartsskriveren». Begrunnelsen for å fjerne «digitale» er å vise teknologinøytralt til fartsskriverer, uansett generasjon, da vi har analoge, digitale og smarte fartsskriverer i omløp. Forordning (EU) 165/2014 gjelder både analoge, digitale og smarte fartsskriverer.

## 5.5.2 Forslag til ny ordlyd

### § 7. Krav til utstyr for datahåndtering

Verkstedets datautstyr skal kunne behandle data fra fartsskriveren og verkstedkortet i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg I B, tillegg 7 og forordning (EU) 165/2014 artikkel 7. Dataoverføring skal skje på en slik måte at sikkerhetselementene som beskytter dataenes integritet og ekthet er intakte.

## 5.6 § 9 Ansvarlig leder og stedfortreder

### 5.6.1 Forslag om innføring av personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder

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

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

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

I forbindelse med høringen fra 2018 som innførte dagens forskrift om fartsskriververksteder, kom Statens vegvesen til at det på daværende tidspunkt ikke var hensiktsmessig å innføre krav om personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted. Siden 2018 har det imidlertid skjedd flere vesentlige endringer i andre sammenlignbare regelverk som nødvendiggjør en ny vurdering av denne problemstillingen. Med virkning fra 1. november 2020 er det i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) innført krav om personlig godkjenning av ansvarspersoner (teknisk leder og stedfortreder) på de ordinære kjøretøyverkstedene.

At det er lovhjemmel til å kunne innføre en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted, er ubestridt. Statens vegvesen har på nytt vurdert behovet for en ordning med personlig godkjenning for ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksteder.

Statens vegvesen fører tilsyn med fartsskriververkstedene, jf. § 27. Forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 24. nr. 3 a og b forplikter Norge til å gjennomføre systemtilsyn (tilsyn med at krav til lokaler, utstyr, kompetanse, registrering og rapportering av kvalitetsstyring er fulgt). I tillegg gjennomføres det tilsyn med kvaliteten på arbeidet på fartsskriverer (produkttilsyn). Dersom Statens vegvesen i dag avdekker avvik på fartsskriververkstedet, vil

det måtte vurderes om verkstedet skal følges opp med nødvendige reaksjoner for å sikre etterlevelse av regelverket. I dag gir regelverket kun anledning til å reagere mot virksomheten som sådan.

Det kan imidlertid oppstå situasjoner der våre tilsyn avdekker avvik, men der det fremstår åpenbart at det er enkeltpersoner, for eksempel ansvarlig leder eller stedfortreder som er å bebreide for avvikene, men der vi – i mangel av andre tilsynssubjekter – er nødt til å ilegge reaksjoner mot virksomheten som sådan. I ytterste konsekvens vil det kunne medføre at verkstedet må stanse driften sin eller kan miste sin godkjenning, på grunn av feil og forsømmelser som direkte kan knyttes til enkeltpersoner. Dette vil i mange tilfeller kunne fremstå som urimelig. Innføring av personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted, vil gi Statens vegvesen flere mulig rettssubjekter å knytte skyldvurderingen til, og i større grad kunne reagere mot den som er å bebreide for de avdekkede avvikene. Dette er også begrunnet i at ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksteder har egne definerte plikter etter § 9, og feil som direkte kan knyttes til forsømmelse av disse pliktene bør rettes mot ansvarspersonene, og ikke hele virksomheten som sådan.

På den annen side har våre erfaringer med tilsyn med fartsskriververksteder vist at det generelt er få saker der vi avdekker avvik av en alvorlighetsgrad som tilsier at det må reageres med strengeste reaksjon (tilbakekalling). Det oppstår med andre ord ikke samme behovet for å ha flere pliktsubjekter å fordele skyld på. Statens vegvesen som tilsynsmyndighet ser derfor heller ikke i dag et tvingende behov for å innføre personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted.

Det må også nevnes at dersom det innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder vil det innebære at alle som skal være ansvarlig leder eller stedfortreder på fartsskriververksted først vil måtte søke om personlig godkjenning fra Statens vegvesen. Først etter å ha fått personlig godkjenning fra Statens vegvesen vil de kunne bli registrert som ansvarlig leder eller stedfortreder på et godkjent fartsskriververksted. Dette vil innebære økt administrativt merarbeid for fartsskriververkstedene som søkere og Statens vegvesen som behandlende enhet. I tillegg vil det innføres gebyr til en ordning med personlig godkjenning av ansvarspersoner på fartsskriververkstedene, noe som vil føre til økte kostnader for verkstedene.

Vi gjør oppmerksom på at dersom det på bakgrunn av høringsinnspillene besluttes at det likevel skal innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder, vil dette vedtas gjennom en ny egen høring. Dette har blant annet sammenheng med at det – som nevnt over – i så fall må innføres gebyr for denne godkjenningsordningen, og at det tar noe tid å få på plass nytt godkjenningsgebyr. I denne høringen ønsker Statens vegvesen høringsinstansenes *prinsipielle synspunkter* på om det bør innføres krav om personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksteder.

AS Fartsskriver har gitt innspill om at det – i tillegg til det som er regulert i gjeldende § 9 – bør stilles ytterligere krav til ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted. Det er blant annet foreslått at det skal være et utvidet krav til ansvarlig leder og stedfortreder med



kompetanse på forskrift/lovverk, og at ansvarlig leder og stedfortreder må ha kompetanse til å kunne gi veiledning, opplæring og oppfølging av sine mekanikere.

Statens vegvesen viser til at kravene til å bli registrert i rollen som ansvarlig leder og stedfortreder og deres plikter kommer frem av § 9. Det formelle kompetansekravet for å bli ansvarlig leder og stedfortreder er det samme som gjelder for mekanikere på fartsskriververksteder, jf. § 10.

I § 10 andre ledd bokstav a fremgår det at opplæringen skal omfatte gjeldende regler for utføring av arbeid på fartsskriver. Det kommer frem i § 9 andre ledd at ansvarlig leder er ansvarlig for at arbeid på fartsskriver gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk. I samme bestemmelse bokstav b heter det at ansvarlig leder har plikt til å *«rettele personalet og påse at arbeidet utføres i samsvar med denne forskriften»*. I disse kravene ligger det implisitt at ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted ikke bare selv skal være oppdatert på regelverk, men også kunne ha kompetansen til å videreføre denne kompetansen til mekanikere på fartsskriververkstedet. Utover dagens regulering, ser ikke Statens vegvesen et tvingende behov for å presisere dette ytterligere.

AS Fartsskriver anser det videre som ønskelig at ansvarlig leder er ansvarlig for at arbeid på fartsskriververkstedet drives i samsvar med forskriften, og skal være kontaktperson overfor Statens vegvesen.

Statens vegvesen er av den oppfatningen at gjeldende § 10 andre ledd bokstav a i tilstrekkelig grad tydeliggjør at ansvarlig leder og stedfortreder har plikt til å påse at arbeid på og i regi av fartsskriververkstedet utføres i samsvar med forskriften. Det kommer frem av samme bestemmelse andre ledd siste setning at ansvarlig leder og stedfortreder (når vedkommende fungerer for ansvarlig leder) er verkstedets kontaktperson i forhold til Statens vegvesen. Vi mener derfor at AS Fartsskriver sine forslag til endringsbehov allerede er ivarettatt og regulert i gjeldende § 10.

Ordlyden i § 9 første ledd sier at fartsskriververksted «skal ha en ansvarlig leder». Fartsskriververkstedet skal imidlertid også ha en stedfortreder. Dette gjenspeiles blant annet av overskriften til bestemmelsen «ansvarlig leder og stedfortreder» og § 9 femte ledd om at det skal utpekes en stedfortreder som skal oppfylle kravene til å være ansvarlig leder. Til sammenligning er det i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 9 angitt at «godkjent kjøretøyverksted skal ha en teknisk leder med stedfortreder (..)».

Det er åpenbart at fartsskriververksteder som hovedregel skal ha både en ansvarlig leder og en stedfortreder, men Statens vegvesen ser at dette med fordel kan presiseres i § 9 første ledd første setning slik:

*«Fartsskriververksted skal ha en ansvarlig leder og stedfortreder».*

Det fremgår av § 9 første ledd andre setning at ansvarlig leder skal være heltidsansatt.

Statens vegvesen foreslår at begrepet «heltidsansatt» erstattes med «heltidsbeskjeftiget». Til sammenligning brukes begrepet «heltidsbeskjeftiget» om teknisk leder på kjøretøyverksteder, jf. verkstedforskriften § 9 andre ledd. Tidligere ble det også i

verkstedforskriften benyttet «heltidsansatt». Dette ble imidlertid bevisst endret til «heltidsbeskjeftiget» i 2018. Hensikten med dette kravet er at den som er ansvarsperson på et verksted, i praksis bare kan ha denne rollen på ett verksted, og ikke flere om gangen. Dette for å sikre at vedkommende faktisk kan ivareta sine plikter etter forskriften. «Heltidsansatt» peker på en bestemt tilknytningsform i arbeidsforhold og er for Statens vegvesen uvedkommende. Om ansvarspersonen på et verksted er heltidsansatt, deltidsansatt, innleid, oppdragstaker eller lignende, dvs. tilknytningsformen/arbeidsavtalen med verkstedet, legger ikke Statens vegvesen seg bort i. Uavhengig av tilknytningsform til verkstedet, innebærer kravet om heltidsbeskjeftigelse at en ansvarlig leder på fartsskriververksted bare kan være registrert som ansvarlig leder på et sted om gangen. Stedfortredere kan derimot være registrert ved flere fartsskriververksteder samtidig. Presiseringen om at «heltidsansatt» i forskrift om fartsskriververksteder § 9 første ledd skal tolkes på samme måte som «heltidsbeskjeftiget» i forskrift om arbeid på kjøretøy § 9, finnes i [retningslinjer](#) til forskriften allerede i dag (punkt 2.6), og forslaget til presiseringen innebærer i så måte kun en kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis.

### 5.6.2 Krav om norskkunnskaper for ansvarlig leder og stedfortreder

AS Fartsskriver har gitt innspill om at det bør være krav om tilstrekkelige norskkunnskaper for å sikre at ansvarlige ledere og stedfortreder kan utføre arbeidet korrekt etter forskriften.

Statens vegvesen har per i dag ikke noen krav til norskkunnskaper for de som jobber på fartsskriververksteder. Til sammenligning er det innført krav om tilstrekkelige norskkunnskaper for kontrollører, tekniske ledere og stedfortreder på kontrollorgan (pkk-forskriften) og for teknisk leder og stedfortreder på kjøretøyverksteder (verkstedforskriften).

Statens vegvesen har vurdert om tilsvarende krav bør innføres for ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververkstedene, og har kommet til at det på nåværende tidspunkt ikke er nødvendig å innføre et slikt krav.

Dersom Statens vegvesen skal innføre nye driftskrav til fartsskriververkstedene, må dette først fremst ha begrunnelse i at vi gjennom våre erfaringer på tilsyn har holdepunkter at ansvarspersonene på disse verkstedene på grunn av manglende norskkunnskaper, ikke klarer å oppfylle sine plikter og rolle etter regelverket. Eksempelvis er ansvarlig leder verkstedets kontaktperson overfor Statens vegvesen, jf. § 9 andre ledd. Ansvarlig leder må derfor i kommunikasjon, særlig under tilsyn, kunne være i stand til å forstå og kommunisere med oss som tilsynsmyndighet. Våre tilsyn med fartsskriververkstedene viser imidlertid at vi ikke opplever større utfordringer med gjennomføring av tilsyn grunnet språkproblemer. Vi har heller ikke avdekket avvik på fartsskriververksteder der den direkte årsaken kan sies å være at ansvarspersonene ikke kan tilstrekkelig norsk. Etter vår oppfatning er det med andre ikke behov for å innføre et slikt krav.

Vi viser videre til at kravene til fartsskriverere er forankret i EU-rettsakter som er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om fartsskriververksteder. Dette kan være et isolert argument for at det ikke bør innføres språkkrav for ansvarlig leder og stedfortreder, fordi kravene bygger på internasjonale krav som man forutsetter ansvarlige ledere og stedfortreder er

kjent med. EU-rettsaktene setter imidlertid bare minstekrav, og de detaljerte kravene til fartsskriververksteder er fastsatt gjennom nasjonalt regelverk. Det er derfor en forutsetning at ansvarlig leder og stedfortreder rent faktisk har tilstrekkelige språkkunnskaper til å kunne forstå kravene definert i forskrift om fartsskriververksteder, og være i stand til å kommunisere regelverket til sine mekanikere og veilede disse på en forståelig måte. Vi mener imidlertid at det viktigste er at ansvarspersonene klarer å veilede og utføre sine plikter etter regelverket, uavhengig av kommunikasjonsformen og språkvalget.

### 5.6.3 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 8. Ansvarlig leder og stedfortreder**

Godkjent fartsskriververksted skal ha en ansvarlig leder *og stedfortreder*. *Ansvarlig leder skal være heltidsbeskjeftiget* og oppfylle kompetansekravene til mekaniker etter § 9.

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

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

Krav til ansvarlig leder anses videre oppfylt på bakgrunn av annen relevant utdanning eller praksis dersom Statens vegvesen finner denne likeverdig med forannevnte.

Krav til ansvarlig leder kan også anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits i samsvar med yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

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

## 5.7 § 10 Krav til mekaniker

### 5.7.1 Forslag til endringer i gjeldende § 10

AS Fartsskriver har gitt Statens vegvesen flere innspill om krav til opplæringen for mekanikere på fartsskriververksted.

For det første foreslår AS Fartskriver at det forskriftsreguleres krav til opplæringsvirksomheten, både hva gjelder kompetanse, dokumentasjon, utstyr og undervisningsplaner. Rent konkret foreslår AS Fartskriver at Statens vegvesen bør sette krav til opplæringens innhold, herunder hvor mye av opplæringen som skal være teoretisk og hvor mye den praktiske delen som minimum må være. Etter AS Fartskriver sitt syn bør den praktiske delen av opplæringen for mekanikere utgjøre minst 50 % hele opplæringen. De mener også at opplæringen bør dekke begge type fartsskrivere som finnes på det norske markedet, og at det bør settes et makstak på 2 deltakere per undervisningssett fartsskriver og maksbegrensning på hvor mange deltakere der skal være per instruktør (eksempelvis 16 deltakere på 8 undervisningssett).

I dag reguleres kravene til opplæringen i § 10. Bestemmelsen setter minstekrav til hva opplæringen skal dekke, jf. § 10 andre ledd. Utover temaene som er angitt i bokstavene a–h er det ikke satt noen krav om innhold, omfang, lengde mv. til opplæringen. Statens vegvesen støtter AS Fartskriver sitt innspill om at det også for opplæring som gis på fartsskrivere bør stilles noen minimumskrav til innhold, form og lengde. Dette er særlig viktig ettersom det utover opplæringen angitt i § 10, ikke stilles noen andre kompetansekrav til mekaniker, ansvarlig leder eller stedfortreder.

Ettersom det er eksterne bransjeaktører som tilbyr opplæringen til mekanikere, er dette markedsstyrt. Statens vegvesen har forutsatt at bransjen selv har ansvar for å gjennomføre opplæring som dekker innhold og læringsform som er egnet til å gjøre mekanikere tilstrekkelig kompetente til å kunne utføre arbeid på fartsskrivere. Statens vegvesen har tiltro til at bransjen har kompetanse og holder godt nivå på opplæringen de tilbyr fartsskriververkstedene. Vi har også tett dialog med kurstilbyderne i markedet for å sikre at opplæringen oppfyller forskriftens minimumskrav til innhold. Utover dette ser ikke Statens vegvesen behov for å særregulere flere krav til opplærings innhold, omfang, lengde mv. Vi bemerker også at enda større grad av regulering av opplæringen ville innebåret en tyngre administrativ ordning å håndtere for både Statens vegvesen og opplæringstilbyderne. Over lang tid har det vært to aktører på markedet når det gjelder opplæring på fartsskrivere, og Statens vegvesen anser begge aktørene for å være godt etablert og som utstyrsleverandører de mest kompetente til å vurdere hva som skal være nødvendig opplæring på fartsskrivere. Dersom markedet skulle endre seg ved at det eksempelvis skulle komme til flere opplæringstilbydere, vil Statens vegvesen vurdere behovet for å skjerpe reguleringen av kravene til opplæring for personalet på fartsskriververkstedene.

Etter en gjennomgang av dagens § 10, foreslås det at bestemmelsen videreføres uendret men under ny nummerering § 9.

## 5.8 § 11 Krav til skikkethet

### 5.8.1 Forslag til endringer i gjeldende § 11

AS Fartskriver har gitt innspill om at det også bør stilles krav om skikkethet for mekanikere gjennom krav om fremleggelse av ordinær politiattest. Deres begrunnelse for forslaget er at det er like viktig med krav om skikkethet til mekanikere som til ansvarlige ledere og stedfortredere.

Statens vegvesen viser til at vegtrafikkloven § 19 b første ledd andre setning bare gir hjemmel til å kunne kreve politiattest for ansvarlig leder (og stedfortreder som fungerer for ansvarlig leder):

*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.*

I lovproposisjonen til § 19 b heter det at:

*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.<sup>1</sup>*

Det er per i dag ikke lovhjemmel til å kunne knytte vandelskrav og be om fremleggelse for politiattest for andre enn ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksteder. Dersom det skulle vært innført et krav om vandel også for mekanikere, ville det krevd en lovendring i vegtrafikkloven.

Statens vegvesen som fagmyndighet anser det ikke som hensiktsmessig å innføre krav om fremleggelse av politiattest for mekanikere, herunder å jobbe for endringer i vegtrafikkloven. Vi er enige med AS Fartsskriver at mekanikere som utfører arbeid på fartsskrivere må utføre arbeid på fartsskrivere på en slik måte at de er pålitelige, og at ikke oppstår tilfeller av manipulasjon, uriktige opplysninger til offentlige myndigheter mv, utføre arbeid i strid med regelverket med økonomisk motivasjon mv. Vi mener imidlertid det er tilstrekkelig at ansvarlig leder og stedfortreder gjennom å ha levert politiattest er ansvarlige for å sikre at andre mekanikere på verkstedet heller ikke utfører arbeid i strid med regelverket eller som ikke anses som skikket til å være mekanikere. Til sammenligning er det heller ikke innført krav om politiattest for mekanikere på kjøretøyverksteder.

### 5.8.2 Behov for å regulere typetilfeller som særlig vil være relevante i en skikketshetsvurdering

Av forordning (EU) 165/2014 artikkel 24 nr. 2 bokstav c fremgår det at fartsskriververksteder skal være av «good repute». I forskrift om fartsskriververkstedet § 11 er kravet gjengitt slik at virksomhet som søker om godkjenning gjennom ordinær politiattest for ansvarlig leder og stedfortreder må godtgjøre at vedkommende har slik vandel at de anses som skikket til å ivareta fartsskriververkstedets plikter og krav. Ansvarlig leder og

---

<sup>1</sup> [Prop. 8 LS \(2017–2018\) – regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

stedfortreder anses skikket beror på en skjønnsmessig vurdering av om de anses å kunne ivareta sine plikter og krav etter regelverket.

Verken forordning (EU) 165/2014 artikkel 24. nr. 2 eller forskriften § 11 angir noen nærmere føringer for hvilke typer forhold som kan anses å få betydning for skikkethetsvurderingen. Til sammenligning stilles det i vandelsvurderingen for kontrollører ved kontrollorgan i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 12 bokstav c regulert uttrykkelig hvilke typer lovbrudd som ligger i kjernen av at en kontrollør ikke anses å oppfylle vandelskravet. Statens vegvesen har praktisert vandelskravet for ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted tilsvarende som for kontrollører på kontrollorgan. Det vil si at de samme forholdene som er særskilt nevnt i pkkf. § 12 c også vil være i kjernen av hvilke forhold som må kunne sies å få betydning for skikkethetsvurderingen for ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted.

Det å kreve politiattest fra søkere er i seg selv et inngripende tiltak overfor den enkelte. Statens vegvesen mener det spesielt for slike krav om fremleggelse av politiattest med sensitiv informasjon, bør fremgår direkte i forskriften hvilke typer forhold som særlig kan få betydning for godkjenningen. Dette vil være med på å sikre et visst nivå av forutberegnelighet for søker, og kunne bidra til å sikre likebehandling i avgjørelser fra Statens vegvesen som vedtaksmyndighet.

Dette innebærer at det i forskriften uttrykkelig blir regulert at særlig straffbare forhold knyttet til *vinningslovbrudd*, *økonomisk kriminalitet* og *uriktige opplysninger til offentlig myndighet* vil kunne føre til at en ansvarlig leder eller stedfortreder ikke anses som skikket til å få disse rollene på fartsskriververksted.

Denne listen er imidlertid ikke uttømmende, og Statens vegvesen må uansett, i hvert tilfelle, foreta en selvstendig vurdering av hvilke typer lovbrudd på en politiattest som kan sies å få betydning for skikkethetsvurderinger til ansvarspersonene. Det kan derfor ikke utelukkes at det er andre straffbare forhold som vil medføre at en søker ikke kan godkjennes.

### 5.8.3 Politiattestens gyldighet

Statens vegvesen har som langvarig forvaltningspraksis krav om at politiattest som søker fremlegger ikke kan være eldre enn 3 måneder. Hensikten bak kravet om at en politiattest skal ikke være eldre enn 3 måneder er at det skal gi et ferskt bilde av søkersandel, og skal i tillegg sikre at det ikke legges vekt på forhold oppgitt på eldre politiattester.

Statens vegvesen foreslår med samme begrunnelse som over at kravet om politiattestens gyldighet bør forskriftsfestes og reguleres direkte i bestemmelsen.

At ansvarlig leder og stedfortreder på fartsskriververksted skal være skikket til å ha disse rollene, gjelder ikke bare på tidspunktet virksomheten får godkjenning fra Statens vegvesen. Kravet om skikkethet skal være oppfylt for ansvarspersonene så lenge de er i funksjonen som ansvarlig leder eller stedfortreder. Dersom ansvarlig leder eller stedfortreder ikke lenger skulle oppfylle kravet om skikkethet (eksempelvis ved at det etter godkjenning er tilført

relevante lovbrudd på politiattesten), vil fartsskriververkstedet i realiteten ikke lenger oppfylle kravet til å beholde sin godkjenning. Godkjenningen kan i slike tilfeller bare bestå dersom virksomheten skaffer seg en ny ansvarlig leder eller stedfortreder som oppfyller vandelskravet. Statens vegvesen har i driftsfasen til verkstedene eller under tilsyn ikke anledning til å kreve ny politiattest for ansvarspersonene. Vi har imidlertid behov for at ansvarspersonene selv lojalt melder fra til Statens vegvesen dersom de ikke lenger oppfyller vilkårene for godkjenning. Vi har derfor behov for å regulere at ansvarlig leder og stedfortreder plikter å melde fra om endringer som kan få betydning for fartsskriververkstedets godkjenning. En tilsvarende regulering er å finne for kontrollører på kontrollorgan som også har krav om fremleggelse av politiattest, og plikt til å melde fra til Statens vegvesen dersom man for eksempel ikke lenger oppfyller vandelskravet for å beholde godkjenning som kontrollør, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 12 sjette ledd.

Statens vegvesen foreslår av gjeldende § 11 andre ledd utgår, ettersom denne omhandler en overgangsordning som opphørte i 2021.

#### 5.8.4 Forslag til ny § 10 (gjeldende § 11)

##### ***§ 10. Krav til skikkethet***

Virksomhet som søker om godkjenning, må godtgjøre med ordinær politiattest at dens ansvarlige leder og stedfortreder har slik vandel at de finnes skikket til å ivareta fartsskriververkstedets plikter og krav. *Straff for uriktig forklaring til offentlig myndighet, dokumentfalsk, vinningslovbrudd eller økonomisk kriminalitet vil særlig kunne medføre at ansvarlig leder eller stedfortreder ikke anses skikket.*

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

*Politiattesten som fremlegges kan ikke være eldre enn 3 måneder.*

*Ansvarlig leder og stedfortreder som ikke lenger oppfyller kravene til vandel som nevnt i første ledd plikter å melde fra om dette til Statens vegvesen.*

## 5.9 § 13 Elektronisk register

Gjeldende bestemmelse gir hjemmel for Statens vegvesen til å registrere opplysninger, også personopplysninger om virksomheter og personer på fartsskriververksteder i forbindelse med godkjenning av og tilsyn med disse.

Statens vegvesen foreslår at innholdet i denne bestemmelsen flyttes til ny § 11. På denne måten vil bestemmelsen om at Statens vegvesen lagrer personopplysninger om ansvarspersoner og mekanikere på verksteder, komme etter bestemmelsene om ansvarlig leder, stedfortreder og mekaniker (gjeldende §§ 9–11). Gjeldende § 13 vil utgå.

## 5.10§ 12 Gebyr for godkjenning

### 5.10.1 Forslag til endringer i gjeldende § 12

Det fremgår av § 12 at virksomheter skal betale et gebyr til Statens vegvesen for å få behandlet sin søknad om godkjenning som fartsskriververksted. Selve gebyrsatsen er gjenstand for årlig indeksregulering.

I dag må virksomheter som søker om godkjenning som fartsskriververksted, betale et gebyr etter gjeldende § 12 for å få behandlet sin søknad om godkjenning. I dag ligger vurdering av kompetansen til ansvarlige ledere og stedfortredere som en del av virksomhetens godkjenningssøknad. Dersom det innføres en ordning med personlig godkjenning for ansvarlig leder og stedfortreder, vil vurderingen av ansvarlig leder og stedfortreders kompetanse, ikke lenger være en del av virksomhetens søknad, og bli skilt ut i egen sak. Det vil derfor også være behov for å gjøre en ny kostnadsberegning av dagens gebyr for *godkjenning av fartsskriververksted*, ettersom saksbehandlingskomponentene ikke lenger vil være en del av disse sakene. Statens vegvesen vil også komme tilbake til dette temaet i egen separat høring dersom det skal innføres en ordning med personlig godkjenning for ansvarspersoner på fartsskriververksted.

Det foreslås av ren lovteknisk begrunnelse at § 12 andre setning blir nytt andre ledd.

### 5.10.2 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 12. Gebyr for godkjenning**

For behandling av søknad om godkjenning som fartsskriververksted skal verkstedet betale et godkjenningsgebyr på kr 18 660.

Gebyrets størrelse vil bli årlig indeksregulert.

## 6 Kapittel 3. Fartsskriververkstedets plikter (§§ 14–21)

### 6.1 § 14 Sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted

#### 6.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 14

I bestemmelsens tredje ledd er det listet opp en rekke forhold eller endringer på fartsskriververkstedet, som verkstedet plikter å informere Statens vegvesen om (såkalte endringsmeldinger). Den samme plikten er imidlertid også regulert i gjeldende § 21 første ledd. Det er ikke behov for denne dobbeltreguleringen, og ettersom kravet om å melde fra til Statens vegvesen ved endringer i virksomheten ikke direkte er å anse som sikkerhetsrelaterte plikter, foreslår vi å sløyfe innholdet i gjeldende § 14 tredje ledd og beholde reguleringen i gjeldende § 21 første ledd.

I § 14 siste ledd fremgår det at «fartsskriververkstedet skal føre *register* over alle fartsskriverere som verkstedet har på lager, har installert eller destruert.» Register skal i denne



sammenheng forstås som et teknologinøytralt krav, slik at også manuelle listeformer aksepteres. Formålet med dette kravet må være at det finnes en *saml*et oversikt over fartsskriverne som virksomheter har på lager, har installert eller destruert. Informasjonen skal i tillegg finnes i en form som gjør at den med enkelthet kan gjenfinnes, for eksempel i tilsynssammenheng og til mekanikere som utfører arbeid på fartsskriverne. Dette kravet har blitt videreført uendret fra den opphevede forskrift om fartsskriververksteder fra 2008.

Statens vegvesen har gjennomgått kravet om at verkstedene skal ha register over alle fartsskriverne de har på lager, har installert eller destruert. Vi har vurdert behovet for at Statens vegvesen skal pålegge verkstedene å ha en egen oversikt over denne informasjon, og hvilken verdi denne informasjonen har for Statens vegvesen. Etter en fornyet vurdering har vi kommet til at kravet kan ha hatt større aktualitet i forbindelse med analoge fartsskriverne, men at det ikke har noen selvstendig verdi for Statens vegvesen at fartsskriververkstedene pålegges å ha et eget register med denne informasjonen.

Statens vegvesen foreslår med bakgrunn i det som er nevnt over å fjerne kravet i fjerde ledd om at fartsskriververkstedet skal føre et register for alle fartsskriverne som verkstedet har på lager, har installert eller destruert.

### 6.1.2 Forslag til ny ordlyd

#### § 13. *Sikkerhetsrelaterte plikter for fartsskriververksted*

Fartsskriververksted skal sikre at fartsskriverne, tilhørende komponenter, kjøre- og hviletidsdata og data om utført arbeid på fartsskriverne håndteres og oppbevares slik at risikoen for manipulasjon, misbruk, tap eller ødeleggelse minimeres. Kjøre- og hviletidsdata og data om utført arbeid på fartsskriverne som er lagret på den enkelte mekanikers verkstedkort og i fartsskriveren, overføres og lagres på en sikker måte i et eksternt lagringsmedium hos verkstedet. Utrangerte fartsskriverne skal håndteres slik at risikoen for uautorisert tilgang til data minimeres.

Dersom virksomheten overdras fullt ut til annet godkjent fartsskriververksted, skal data fra fartsskriverne og alle kontrollskjemaer overføres til dette verkstedet. Dersom fartsskriververkstedet opphører eller overdras fullt ut til annet verksted som ikke er godkjent fartsskriververksted, skal data fra fartsskriveren overføres til rette eier eller Statens vegvesen. Alle kontrollskjemaer skal oversendes til Statens vegvesen.

~~Ved endringer i eierforhold, opphør, flytting eller bytte av ansvarlig leder skal det uten ugrunnet opphold sendes skriftlig melding om det til Statens vegvesen~~

~~Fartsskriververkstedet skal føre et register over alle fartsskriverne som verkstedet har på lager, har installert eller destruert.~~

## 6.2 § 15 Plikt til å opprette system for kvalitetsstyring

### 6.2.1 Forslag til endringer i gjeldende § 15

Kravene til etablering og ajourhold av kvalitetsstyringssystem for fartsskriververksteder har mer eller mindre stått uendret fra forskrift av 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder, og videreført med samme innhold i gjeldende forskrift om fartsskriververksteder.

Erfaringer fra Statens vegvesens tilsyn med fartsskriververksteder peker på at det er et behov for å klargjøre hva som er formålet med etablering og ajourhold av et kvalitetsstyringssystem og hvem som er ansvarlig for at man til enhver tid har et virksomt kvalitetsstyringssystem. Det er også behov for klargjøring av kravene til innholdet i kvalitetsstyringssystemet.

Kravene til kvalitetsstyringssystem for verksteder ble vesentlig omarbeidet og «modernisert» i 2020 i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften §§ 15–17). Statens vegvesen ser et tilsvarende behov for å harmonisere forskrift om fartsskriververksteder da begrunnelsen for endringene er de samme.

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

### 6.2.2 Forslag til ny § 13 (gjeldende § 15)

#### *§ 14. Krav til etablering og ajourhold av kvalitetsstyringssystem*

*Den som er gitt godkjenning som fartsskriververksted skal etablere og ajourholde et kvalitetsstyringssystem for fartsskriververkstedets aktiviteter knyttet til fartsskrivere slik dette er definert i denne forskrift og nærmere avgrenses i Statens vegvesens vedtak om godkjenning. Systemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med ansvarlig leder og personale.*

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

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

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

### 6.2.2.1 Nærmere om forslaget

Forslaget til *første ledd* presiserer at det er verkstedet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som fartsskriververksted), i praksis verkstedets administrative ledelse, som har ansvaret for at kvalitetsstyringssystemet blir etablert og ajourholdt. Dette i tråd med moderne kvalitetstenking der det forutsettes at øverste ledelse har en aktiv rolle i å etablere, vedlikeholde og fremme virksomhetens kvalitetspolitikk og kvalitetsmål.

Kravet om at kvalitetsstyringssystemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med ansvarlig leder og personale er bl.a. begrunnet med at det er disse – også det i tråd med moderne kvalitetstenking – som anvender kravene i kvalitetsstyringssystemet i praksis og som gjennom sin praksis og erfaring kan bidra til kontinuerlig forbedring av virksomhetens tjenesteleveranser.

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

Forslaget til *tredje ledd* fastsetter hva kvalitetssystemet skal inneholde. De nærmere kravene er foreslått regulert i forslag til ny § 15.

Uttrykket *prosedyrebeskrivelse* innebærer at det skal foreligge et dokument som angir en bestemt fremgangsmåte for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess.

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

Uttrykket *registreringer* – slik dette nyttes i denne forskriften – innebærer at det skal foreligge et dokument som beviser oppnådd resultat (f.eks. at påkrevde sertifikater for utstyr foreligger) eller gjennomførte aktiviteter (f.eks. avvikshåndtering).

Det følger av forslaget til *fjerde ledd* at ansvarlig leder – i egenskap av å være fartsskriververkstedets faglige leder med ansvar for å se til at verkstedet driver i samsvar med kravene i forskriften – har et selvstendig ansvar for å føre tilsyn med at arbeidet er organisert og praksisen er i samsvar med det som er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet.

## 6.3 § 16 Utforming og innhold av system for kvalitetsstyring for arbeid på fartsskrivere

### 6.3.1 Forslag til ny ordlyd (gjeldende § 16)

#### **§ 15. Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet**

Kvalitetsstyringssystemet skal minimum inneholde følgende:

- a. Beskrivelse av hvordan arbeidet på fartsskrivere er organisert; hvilke roller som inngår, hvilke oppgaver (arbeidsinstruks) som er knyttet til de ulike rollene og hvem som til enhver tid innehar de ulike rollene.
- b. Beskrivelse av hvilke krav til kompetanse som gjelder ved tilsetting i de ulike rollene, virksomhetens plan for vedlikehold av kompetanse samt registreringer av de ansattes faktiske kompetanse.
- c. Oversikt over utstyr, plombeutstyr og plombenummer som tilhører fartsskriververkstedet og prosedyrebeskrivelse for oppbevaring av plombeverktøy, installasjonsplater og annet utstyr som kan endre innstillingene til fartsskriveren.
- d. Beskrivelse av hvilke tjenester virksomheten tilbyr, registreringer av eventuelle samarbeidsavtaler (utstyr og kjøp av tjenester) og prosedyrebeskrivelse for gjennomføring av arbeid på fartsskrivere.
- e. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kontroll med kvaliteten på utført arbeid.
- f. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kalibrering og periodisk vedlikehold av utstyr, herunder registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningssattester for teknisk utstyr.
- g. Prosedyrebeskrivelse for behandling av elektroniske data tilknyttet fartsskriveren.
- h. Prosedyrebeskrivelse for sikring av habiliteten ved arbeid på og kontroll av fartsskriver.
- i. Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering.

### 6.3.2 Nærmere om forslaget

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

Hensikten med å ha en beskrivelse etter forslaget til bokstav a er å synliggjøre hvilke personer som har oppgaver i tilknytning til reparasjonsvirksomheten, hvilket ansvar (roller)

de har og hvilke spesifikke arbeidsoppgaver de skal ivareta. Det siste kan gjerne dokumenteres med arbeidsinstruks dersom dette finnes.

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

Det presiseres at det er snakk om prosedyre for godkjenningspliktig arbeid. Det er ikke et krav at det skal foreligge en prosedyre for hver type arbeid som verkstedet tilbyr. Prosedyren skal dekke fremgangsmåten ved godkjenningspliktig arbeid og suppleres med nødvendige henvisninger til gjeldende krav, reparasjonshenvisninger, rutinebeskrivelser mv. Det er i tillegg tatt inn et krav om at det skal fremgå av kvalitetsstyringssystemet hvilke tjenester verkstedet rent faktisk tilbyr.

Tanken om kvalitetsstyringssystem som bidrar til bedre systematikk av arbeidsprosesser, bygger i stor grad på metodikken om «planlegge–utføre–sjekke ut–justere» (kvalitetssirkelen PDCA). Vi ser imidlertid av dagens bestemmelse av den delen av kvalitetsystemet som gjelder avvikingshåndtering, ikke kan gjenfinnes i dagens krav, og foreslår at dette tas inn som ny bokstav i. Det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik knyttet til arbeid på fartsskivere. I praksis gjelder dette avvik avdekket gjennom tilsyn fra Statens vegvesen, avvik avdekket i internkontroller og avvik fremkommet gjennom kundeklager. Avvikene skal følges opp slik at arbeidspraksisen forbedres, og oppfølgingstiltakene skal registreres.

De omarbeidede kravene til innholdet i kvalitetsstyringssystemet vil kreve at fartsskriververkstedene må oppdatere og gjøre enkelte tilpasninger i sitt system for at det skal være i tråd med de nye kravene. Statens vegvesen foreslår at fartsskriververkstedene gis en overgangsfrist på 1 år fra forskriftens ikrafttredelse med å tilpasse seg de nye kravene. Se ellers forslag til § 29 Overgangsordninger.

## 6.4 Krav til dokumentasjon

### 6.4.1 Forslag til ny § 16

Det følger av gjeldende § 15 andre ledd krav til *hvordan* kvalitetsstyringssystemet skal dokumenteres.

Statens vegvesen foreslår at innholdet i gjeldende § 14 andre ledd flyttes til en egen bestemmelse i ny § 16. Hensikten med dette er at gjeldende § 14 første ledd om plikten til å opprette kvalitetsstyringssystemet (nå foreslått regulert til § 14) og kravet om å dokumentere systemet skiller fra hverandre.

Uttrykket «skriftlig dokumentert» innebærer at kvalitetsstyringssystemet kan være tilgjengelig på papir eller elektronisk tilgjengelig. I begge tilfeller skal systemet gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten dersom dette etterspørres. Uttrykket «gjøres tilgjengelig» innebærer at

tilsynsmyndigheten, dersom den finner det hensiktsmessig, kan be om å få systemet gjort tilgjengelig uten å måtte oppsøke virksomheten f.eks. ved å be om kopi eller tilgang.

## 6.5 § 17 Krav og rutiner vedrørende verkstedkort

### 6.5.1 Forslag til endringer i gjeldende § 17

Denne bestemmelsen regulerer krav til verkstedkortet som skal benyttes i forbindelse med arbeid på fartsskrivere. Som nevnt i punkt 5.1.3 foreslås det at innholdet i dagens § 4 tredje ledd flyttes til § 17 og blir nytt første ledd.

I § 17 henvises det til at verkstedkort skal brukes i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/799 og forordning (EØF) nr. 3821/85 IB for *førstegenerasjons digitale fartsskrivere*. Siden forskriftens ikrafttredelse i 2018 er det innført ny førstegenerasjons smart fartsskriver, og fra 21. august 2023 krav om andre generasjons smart fartsskriver. Disse er også dekket av kravene i forordning (EU) 2016/799. Statens vegvesen foreslår at bestemmelsen gjøres teknologinøytralt uten å henvise til generasjonen av fartsskrivere.

I gjeldende bestemmelse tredje ledd heter det at kortbruger (mekaniker) skal rapportere til verkstedet dersom det er mistanke om at kortet er blitt misbrukt. Videre at ved tilfeller av skadet eller defekt kort skal korteier (fartsskriververkstedet) returnere kortet til Statens vegvesen uten ugrunnet opphold.

Statens vegvesen foreslår en presisering om at det er ansvarlig leder på fartsskriververkstedet kortbruger skal rapportere disse tilfellene til.

For verkstedkort som er utgått, er det ikke krav om å levere utgåtte verkstedkort til Statens vegvesen. Fartsskriververkstedet kan selv makulere verkstedkort som er utgått. Vi ser ikke behovet for å regulere dette, da dette følger motsetningsvis av de typetilfellene som krever aktivitet fra fartsskriververkstedet eller kortbruger.

### 6.5.2 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 17. Krav og rutiner vedrørende verkstedkort**

*Statens vegvesen utsteder verkstedkort med PIN-kode som definert i forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 2. Søknad om verkstedkort skal skrives på fastsatt skjema, og gyldig legitimasjon skal fremlegges. Verkstedkort skal bare utstedes til godkjent fartsskriververksted (korteier), og skal bare benyttes av mekaniker (kortbruger) utpekt av verkstedet. Mekaniker som arbeider for flere verksteder skal ha ett verkstedkort for hvert verksted. Verkstedkort er kun tillatt brukt når det er gyldig etter denne forskriften. Verkstedkortets gyldighetstid er ett år.*

Korteier og kortbruger er ansvarlig for at kortet brukes i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/799 og forordning (EØF) nr. 3821/85 vedlegg IB. Kort og PIN-kode må oppbevares atskilt og på en sikker måte. PIN-koden er personlig for kortbruger og skal ikke oppgis til andre, heller ikke andre på verkstedet. Kortbruger er ansvarlig for at verken kort

eller kode kommer uvedkommende i hende. Verkstedkortet skal oppbevares nedlåst i sikkerhetsskap eller lignende i tilknytning til verkstedet når det ikke er i bruk. Verkstedkort kan tas ut fra verkstedet ved ambulerende verkstedsvirksomhet jf. § 5 annet ledd og ved behov for gjennomføring av nødreparasjon langs veg.

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

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

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

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

## 6.6 § 18 Verkstedkort i kvalitetsstyringssystemet

### 6.6.1 Forslag til endringer i gjeldende § 18

Statens vegvesen har gjennomgått § 18 om kravene til kvalitetsstyringssystemet, og har ikke sett behovet for endringer i denne bestemmelsen. Vi foreslår derfor at gjeldende § 18 i all hovedsak videreføres med samme innhold i ny § 17. Bestemmelsen vil få endret nummerering som følge av endringer i andre bestemmelser i forskriften. I tillegg foreslår vi å forenkle det språklige innholdet i bestemmelsen, blant annet ved å fjerne begrepet «prosedyrer».

Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill på deres eventuelle forslag til endringer i denne bestemmelsen.

### 6.6.2 Forslag til ny ordlyd

#### *§ 18. Verkstedkort i kvalitetsstyringssystemet*

*Kvalitetsstyringssystemet skal inneholde følgende rutiner for oppbevaring og håndtering av verkstedkort:*

- a. Oversikt over verkstedkort med mekanikers navn og fødselsdato, kortnummer, kortets gyldighetstid, samt dato for når kortet er tatt i bruk og eventuell inndragning*
- b. at verkstedkortet bare brukes av den mekaniker som kortet er utstedt til*

- c. at mekaniker som arbeider på flere verksteder, bare utfører arbeid på fartsskriver med det verkstedkortet som er utstedt til verkstedet*
- d. at verkstedkortet skal låses inn og oppbevares forsvarlig når det ikke er i bruk*
- e. inndragning av verkstedkort hvis mekaniker misbruker kortet, eller på annen måte ikke overholder reglene for bruk av kort eller PIN-kode*
- f. tilbakelevering av sitt kort uten PIN-kode til ansvarlig leder ved arbeidsforholdets opphør*
- g. at verkstedkort som verkstedet inndrar eller får tilbakelevert, jf. bokstav e) og f), straks sendes til Statens vegvesen med opplysninger om årsaken*
- h. varsling av Statens vegvesen om verkstedkort som er mistet, stjålet eller defekt*
- i. verkstedets oppbevaring av opplysninger om mekanikere og verkstedkort i ett år etter arbeidsforholdets opphør*
- j. oppbevaring og sikring av data fra verkstedkort.*

## 6.7 § 19 Rutiner vedrørende arbeid og annet utstyr

### 6.7.1 Forslag til endringer i gjeldende § 19

Gjeldende § 19 stiller krav om at fartsskriververkstedet i sitt kvalitetsstyringssystem skal ha rutiner for oppbevaring av plomberingsverktøy, installasjonsplater og annet utstyr som brukes for å endre innstillinger på fartsskrivere. Det fremgår i samme bestemmelse at fartsskriververkstedet skal ha en oversikt over hvilket utstyr som tilhører verkstedet og en oversikt over plombeverktøy og plombenummer.

Kravene i denne bestemmelsen er direkte knyttet til kvalitetsstyringssystemet, og Statens vegvesen ser av lovtekniske hensyn at innholdet i bestemmelsen bør flyttes. Vi har sett på flere alternativer til å flytte innholdet i denne bestemmelsen. Et forslag er at innholdet overføres til gjeldende § 7 som inneholder de øvrige kravene til plomberingsverktøy. Så lenge kravene i dagens § 19 imidlertid er knyttet til innholdet i kvalitetsstyringssystemet, anser vi det slik at innholdet heller bør knyttes til de øvrige kravene om kvalitetsstyringssystemet i forslag til ny § 15 bokstav c. Forslaget innebærer at gjeldende § 19 utgår, og innholdet er foreslått flyttet til ny § 15 bokstav c.

## 6.8 § 20 Krav til habilitet

Gjeldende § 20 setter krav om habilitet for fartsskriververksteder og dets verkstedpersonale for hvilke kjøretøy det kan utføres arbeid på. Det fremgår av bestemmelsens andre ledd at dersom fartsskriververkstedet utfører arbeid på fartsskrivere på kjøretøy de selv eier eller på annen måte har råderett over, skal «kontrollorganet» ha særlige rutiner for dette.

At det i denne bestemmelsen henvises til «kontrollorgan» er en åpenbar inkurie som må ha inntruffet i forbindelse med at man tok utgangspunkt i tilsvarende habilitetsbestemmelse for kontrollorgan etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Ordet «kontrollorganet» vil derfor bli rettet til «fartsskriververkstedet».



## 6.9 § 21 Øvrige plikter

### 6.9.1 Forslag til endringer i gjeldende § 21

Denne bestemmelsen regulerer noen plikter for fartsskriververksteder som ikke fremgår av de øvrige bestemmelsene i forskriften.

I tillegg til de pliktene som er nevnt i gjeldende § 21, ser Statens vegvesen behov for å ha en uttrykkelig regulering av om at dersom virksomheten som er gitt godkjenning som fartsskriververksted, blir avvirket eller opphører, så skal godkjenningsskiltet leveres til Statens vegvesen. Vi gjør samtidig i denne sammenhengen oppmerksom på at verksteder **ikke har** tillatelse til å benytte Statens vegvesens logo eller «Godkjent»-merket i reklamesammenheng, som for eksempel annonser, stempler, visittkort, brevark, bekledning, folie og øvrige reklameeffekter. Dette gjelder både i fysisk og digital sammenheng. Verkstedene kan skrive i tekst at de er godkjent av Statens vegvesen med den aktuelle verkstedkategorien f.eks. på nettsider, men uten å bruke Statens vegvesens logo.

### 6.9.2 Forslag til ny § 19 (gjeldende § 21)

#### § 21. Øvrige plikter

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

*Ved avvikling av virksomhet skal godkjenningsskiltet leveres til Statens vegvesen.*

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

## 7 Kapittel 4. Krav til gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver

### 7.1 § 22 Gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver

#### 7.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 22

Gjeldende § 22 første ledd henviser til at kravene i forordning (EU) 2016/799 og forordning (EØF) nr. 3821/85 IB gjelder for arbeid på førstegenerasjons fartsskriver. Siden forskriftens ikrafttredelse i 2018 er det innført nye generasjoner av fartsskriver, som også er omfattet av disse rettsaktene. Statens vegvesen foreslår derfor at det teknologinøytralt vises til fartsskriver, uten å henvise til generasjonen av fartsskriver.

### 7.1.2 Forslag til ny ordlyd

#### § 21. Gjennomføring av arbeid og kontroll med fartsskriver

Kalibrering, installering, etterprøving, kontroll og reparasjoner av fartsskriver skal gjennomføres i henhold til forordning (EU) 2016/799 eller (EØF) nr. 3821/85 vedlegg IB.

## 7.2 § 23 Nedlasting av data

### 7.2.1 Forslag til endringer i gjeldende § 23

Paragraf 23 i dagens forskrift stiller krav om hvordan data fra fartsskriveren skal håndteres i forbindelse med reparasjon eller utskifting av fartsskriver. Statens vegvesen ser at disse kravene er tett knyttet til gjeldende § 26 om reparasjon. Det innebærer at gjeldende § 23 utgår.

## 7.3 § 25 Dokumentasjon

### 7.3.1 Forslag til endringer i gjeldende § 25

Det fremgår av gjeldende § 25 andre ledd at verkstedet skal føre journal over avdekkede feil, mangler og avvik på fartsskriverer i kjøretøy de utfører arbeid på. Slik kravet ligger i dag skal det føres en egen oversikt som viser opplysninger om både fartsskriverens og kjøretøyets fabrikat og type, i tillegg til registrering og beskrivelse av hvilke mangler som ble påvist.

Begrepet «journal» skal tolkes teknologinøytralt og uten krav til hvilken form og løsning en virksomhet velger. Hensikten med kravet er at virksomheten har en rutine for å registrere feil, mangler og avvik på fartsskriverer. Dette kan være gjennom skjemaer, sjekklister eller lignende, men det er altså opp til virksomheten å vurdere formen. Ordlyden «journalen skal inneholde» innebærer at det må være ett system/løsning som gjør at informasjonen fortrinnsvis ligger samlet en plass. Dette for å kunne ettergå og finne igjen informasjonen samlet. Denne informasjonen skal være tilgjengelig både for Statens vegvesen som tilsynsmyndighet og personale på en slik måte at den må ligge samlet et sted den er enkel å gjenfinne.

Det har vært ulike tolkninger i hvilke «feil, mangler og avvik», journalen skal inneholde. Enkelte har tolket kravet om journal slik at den må inneholde alle typer feil som er avdekket på fartsskriver. Andre har hevdet at kravet må begrense seg til de feilene og avvikene der man har avdekket eller har mistanke om manipulasjon eller forstyrrende anordninger/programvare på fartsskriveren eller komponenter til fartsskriveren.

Kravet om å føre en journal i andre ledd må leses i sammenheng med tredje ledd, slik at det er tilfeller av manipulasjon eller der det er avdekket programvare eller anordninger som kan forstyrre fartsskriveren, som skal føres i journalen. Motsetningsvis er det ikke behov for fartsskriververkstedet å føre journal over andre typer feil på fartsskriverer (eksempelvis tekniske feil, feil som følge av strømbrydd, feilkobling mv.)

Statens vegvesen har gjennomgått og vurdert kravet til å føre journal/oversikt over tilfeller av mistanke eller avdekkede tilfeller av manipulasjon. Dette kravet er videreført i ny forskrift om fartsskriveverksteder i 2018 med samme innhold som tidligere forskriften om fartsskriververksteder av 2008. Det er noe vanskelig å ettergå hva hensikten med kravet har vært historisk sett. Kravet om å føre journal over feil på fartsskrivere kan ha hatt nytteverdi tidligere ved analoge fartsskrivere. Statens vegvesen kan uansett per i dag ikke se at det har noen selvstendig verdi at fartsskriververkstedene pålegges å føre en slik oversikt som oppbevares på verkstedet. Skal informasjon om manipulerte eller mistanke og forstyrrende anordninger på fartsskrivere ha noen form for verdi, må Statens vegvesen få denne informasjonen umiddelbart når slike tilfeller oppdages. Dette slik at Statens vegvesen som kontrollmyndighet kan vurdere eventuelle tiltak og reaksjoner overfor kjøretøyet/kjøretøyeier.

Statens vegvesen foreslår derfor med bakgrunn i det som er nevnt over at dagens krav om at fartsskriververkstedene må føre journal over avdekkede feil, fjernes. Vi foreslår at kravet i stedet endres til at ved tilfeller der det oppdages irregulære avvik, plikter fartsskriververkstedet umiddelbart å melde fra til Statens vegvesen. Dersom dette forslaget blir vedtatt, vil Statens vegvesen legge til rette for en meldekanal verkstedene kan benytte.

### 7.3.2 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 23. Dokumentasjon**

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

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

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

### 7.4 § 26 Reparasjon

Statens vegvesen har gjennomgått gjeldende § 26, og foreslår enkelte små endringer i bestemmelsen uten at det endrer noe mer enn nummereringen og språklige justeringer. I tillegg foreslås det å ta inn henvisning til den nyeste generasjonen av fartsskrivere, de smarte fartsskriverne. Innholdet i gjeldende § 23 er i sin helhet flyttet til nytt tredje ledd i denne bestemmelsen.

### 7.4.1 Forslag til ny ordlyd

#### § 24.Reparasjon

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

Resultatet av de utførte kontroller skal for

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

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

## 8 Kapittel 5. Tilsyn og reaksjoner

### 8.1 § 27 Tilsyn

#### 8.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 27

Det fremgår av gjeldende § 27 første ledd at Statens vegvesen skal føre tilsyn med at fartsskriververksted utfører arbeid i samsvar med denne forskriften. Ordlyden peker i retning av at Statens vegvesen bare kan føre tilsyn med godkjente fartsskriververksteder. Det fremgår av forarbeidene til vegtrafikkloven § 19 b at tilsynet skal kunne reagere mot alle virksomheter som driver arbeid som krever godkjenning av Statens vegvesen, uavhengig av om de er godkjente eller ikke. § 19 b gir med andre ord en klar hjemmel for å kunne føre tilsyn med og reagere mot det som omfattes av ulovlig verksteddrift. Selv om arbeid på fartsskriverer vanskelig lar seg gjennomføre uten at virksomheten har fått verkstedkort, har Statens vegvesen likevel vært borti tilfeller der virksomheter tilbyr annet type arbeid på fartsskriverer som ikke nødvendigvis krever bruk av verkstedkort, men som likevel etter forskriften regnes som godkjenningspliktig arbeid som bare godkjente

fartsskriververksteder kan utføre. Vi foreslår derfor en justering av ordlyden i første ledd slik at dette også fremgår tydelig av forskriften.

I bestemmelsens andre ledd heter det at virksomheter og personer i forbindelse med tilsyn plikter å gi Statens vegvesen adgang til «lokaler». Vi foreslår å erstatte «lokaler» med uttrykket «steder». Uttrykket «steder» er foretrukket fordi det også skal dekke plasser der det utføres ambulerende verkstedtjenester utenfor verkstedets faste lokaler.

Etter tredje ledd er det fastsatt et gebyr som virksomhetene skal betale til Statens vegvesen ved gjennomført tilsyn. Statens vegvesen skal på eget initiativ sørge for at gebyret faktisk er kostnadsriktig til enhver tid. Det klare utgangspunktet for tjenestegebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet er at de som hovedregel skal gjenspeile kostnadsriktig nivå for den enkelte tjenesten, slik at den enkelte bruker av tjenester betaler hva det rent faktisk koster å tilby tjenesten.

Til orientering har Statens vegvesen meldt inn forslag om reduksjon av gebyret til Samferdselsdepartementet. Dette gebyret vil foreslås redusert i den alminnelige gebyrhøringen sammen med de øvrige gebyrene på trafikant- og kjøretøyområdet. Gebyrhøringen sendes normalt på offentlig høring på høsten, og nye gebyrsatser vil gjelde fra 1. januar 2024. Gebyrstørrelsen for tilsynsgebyret i § 12 vil derfor følge en egen høringsprosess, og er ikke en del av denne høringen.

### 8.1.2 Forslag til ny ordlyd

#### **§ 25. Tilsyn**

*Statens vegvesen fører tilsyn med virksomheter og personer som det er rimelig grunn til å anta utfører godkjenningsspliktig arbeid på fartsskriver, jf. § 4. Tilsynet skal ha en hyppighet og et innhold som beskrevet i forordning (EU) nr. 165/2014 artikkel 24 nr. 3 a) og b).*

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

Ved gjennomført tilsyn minst hvert annet år betales et gebyr på kroner 12 880.

## 9 Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser

### 9.1 § 31 Overgangsordninger

#### 9.1.1 Forslag til endringer i gjeldende § 31

Gjeldende § 31 første ledd viser til at virksomheter som etter tidligere forskrifter har fått godkjenning som plomberingsverksted, beholder sin godkjenning. Rene plomberingsverksteder er en godkjenningsordning som ikke lenger eksisteres, og Statens vegvesen ser derfor ikke behov for å videreføre denne delen av bestemmelsen.

I andre ledd er det gitt overgangsordninger for å levere politiattest for de ansvarlige lederne og stedfortrederne som var registrert i en slik rolle når forskriften trådte i kraft i 2018. Overgangsperioden etter andre ledd opphørte i 2021, og det er således ikke lenger behov for å beholde denne reguleringen.

I forbindelse med de nye foreslåtte endringene i kvalitetsstyringssystemet som fartsskriververkstedene må tilpasse i henhold til de nye kravene, foreslås det at verkstedene gis en overgangsperiode på ett år til å tilpasse seg de nye kravene.

#### 9.1.2 Forslag til ny ordlyd

##### **§ 29. Overgangsordninger**

*Fartsskriververksted godkjent før 1. januar 2024 må innen 1. januar 2025 ha på plass et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 13, 14 og 15.*

### 9.2 § 32 Ikrafttredelse

#### 9.2.1 Forslag til ny ordlyd

##### **§ 30. Ikrafttredelse mv.**

*Forskriften trer i kraft 1. januar 2024.*

## 10 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen har under gjennomgangen av de konkrete endringsforslagene knyttet enkelte kommentarer til økonomiske og administrative konsekvenser særlig for bransjen. Vi anser det i tillegg som hensiktsmessig også å gjøre en kort samlet omtale av det vi har identifisert som økonomiske og administrative konsekvenser som de foreslåtte forskriftsendringene innebærer for henholdsvis verkstedbransjen og Statens vegvesen.

De fleste endringsforslagene i denne høringen er som nevnt rene strukturelle, språklige og redaksjonelle endringer som ikke vil medføre noen særlige konsekvenser for bransjen. De strukturelle endringene vil samlet sett etter vår mening gjøre forskriften mer bruker- og leservennlig. I flere bestemmelser er innholdet «ryddet» og flyttet slik at den får en mer logisk oppbygging av forskriften og ikke stykkevis og delte regler knyttet til samme temaer slik regulering kan oppfattes i dag.

Det vi har identifisert som den største materielle endringen i høringen, er forslaget om omarbeiding av kravene til kvalitetsstyringssystemet (ny §§ 13–15). Endringsforslagene vil innebære at verkstedene må gjøre endringer i sitt kvalitetsstyringssystem, dvs. i alle fall en økt administrativ konsekvens. På den annen side presiserer Statens vegvesen at endringene er av en slik karakter at det ikke er nødvendig for verkstedene å måtte anskaffe eller kjøpe et nytt kvalitetsstyringssystem. Det vil være tilstrekkelig å innarbeide endringene i det eksisterende systemet verkstedene benytter. For å ytterligere avbøte endringene verkstedene må gjøre, er det gitt en romslig overgangsordning som innebærer at fartsskriververkstedene for ett år på å gjøre endringene. Virksomheter som skal etablere seg som fartsskriververksteder (førstegangsgodkjenning) fra og med 1. januar 2024 må imidlertid forholde seg til de nye kravene allerede på søknadstidspunktet.

I forbindelse med endringsforskriften vil Statens vegvesen også må administrativt arbeid med å oppdatere gjeldende retningslinjer til forskriften. Nytteverdien av å gjøre veiledninger og retningslinjer tilgjengelige for verkstedbransjen har likevel såpass høy nytteverdi, at Statens vegvesen anser arbeidet som marginalt. I tillegg vil Statens vegvesen utarbeide en egen veiledning som kvalitetsstyringssystemet slik at fartsskriververkstedene får konkret informasjon om de nye kravene til kvalitetsstyringssystemet.

De største økonomiske og administrative konsekvensene for både verkstedene og Statens vegvesen vil være dersom det innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarlig leder og stedfortreder. Ettersom dette ikke er en del av høringen annet på prinsipielt grunnlag i denne runden, anser vi ikke det som hensiktsmessig å omtale konsekvensene av dette her. Dersom det på bakgrunn av denne høringen besluttet at det bør innføres en ordning med personlig godkjenning av ansvarspersonene på verkstedene, vil Statens vegvesen redegjøre for de økonomiske og administrative konsekvensene av dette i egen separat høring.