



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

Trafikant- og kjøretøydivisjonen
Tilsyn
3. mars 2021

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
1.1	Bakgrunn.....	4
1.2	Høringsfrist.....	4
1.3	Høringens oppbygging.....	5
2	Forslag om periodisk kontroll av mobilkraner.....	6
2.1	Sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon for transport.....	6
2.2	Gjeldende nasjonal rett.....	6
2.3	Handlingsrommet i direktiv 2014/45.....	7
2.4	Forslag til endring i § 4 første ledd ny bokstav f.....	8
2.5	Forslag til endring i § 5 første ledd.....	9
2.6	Overgangsbestemmelse for innfasing av mobilkraner i kontrollregimet.....	10
3	Forslag knyttet til periodisk kontroll av traktorer.....	12
3.1	Innledning.....	12
3.2	Vilkårene for være kontrollpliktig traktor.....	12
3.3	Korrigeringsordlyden og adgangen til å unnta traktor fra periodisk kontroll gjennom egenerklæring i pkkf. § 4 tredje og fjerde ledd.....	18
3.4	Forslag om at traktorer som ikke lenger skal være unntatt må ha en godkjent periodisk kontroll.....	20
3.5	Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor.....	20
3.6	Overgangsbestemmelse for innfasing av traktorer i kontrollregimet.....	23
4	Forslag om å åpne for mobile kontrolltjenester.....	24
4.1	Innledning.....	24
4.2	Forslag til ny pkkf. § 7a.....	24
4.3	Tillatelse kan gis til godkjente kontrollorgan.....	25
4.4	Søknadsprosessen.....	25
4.5	Krav til lokasjon – Egnede steder.....	25
4.6	Krav til gjennomføringen.....	26
4.7	Nærmere om utstyrskravet.....	26
4.8	Nødvendige tillatelser.....	26
4.9	Krav om loggføring av utførte mobile periodiske kontroller.....	27
4.10	Reaksjoner ved brudd på forskriftens krav.....	27
4.11	Tilsyn.....	27

4.12	Godkjente kontrollorgan som er gitt unntak fra kravet til lokaler	28
5	Forslag for å harmonisere med ny verkstedforskrift	29
5.1	Innledning	29
5.2	Krav til teknisk leder og stedfortreder	29
5.3	Gebyr for godkjenninger.....	31
5.4	Krav til kvalitetsstyringssystem.....	32
6	Øvrige forslag til endringer i forskriften	37
6.1	Presisere tittelen til kapittel 3	37
6.2	Gi kjøretøyeier plikt til å melde fra til Statens vegvesen hvis et kontrollpliktig kjøretøy faller utenfor kontrollordningen	37
6.3	Presisering av vandelsvurderingen for kontrollørgodkjenning	38
6.4	Korrigerende av utgangspunktet for beregningen av utløpsdato for kontrollørgodkjenning.....	38
6.5	Presisering av krav til utstyr for kontrollorgan	39
6.6	Krav om utstyr for kontroll av bremsevæske.....	40
6.7	Krav om utstyr for kontroll av lette hengere	40
6.8	Endring i plikter som ligger til kontrollvirksomheten.....	41
6.9	Oppheve adgangen til overprøving av en periodisk kontroll	41
6.10	Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat.....	43
6.11	Unntak fra tjenestelovens bestemmelse om saksbehandling ved godkjenning	47
6.12	Forslag til korrigerende av overgangsbestemmelser	48
7	Forslag til endringer i kontrollinstruksen med veileder	49
7.1	Innledning	49
7.2	Sikkerhetstilråding om kontroll av kokepunkt på bremsevæske	50
7.3	Sikkerhetstilråding om reparasjon av bremseslanger.....	50
7.4	Tilrettelegge kontrollinstruksen for periodisk kontroll av lette tilhengere	50
7.5	Felles endringer for alle kontrollpunkter.....	51
7.6	Tydeliggjøring av kontrollmetoder for å unngå unødig krav om to kontrollører per kjøretøy som kontrolleres.....	51
7.7	Endringer knyttet til bruk av kjøretøyløfter	52
7.8	Særlig endringer knyttet til kontroll av traktor.....	52
7.9	Øvrige forlag til endringer knyttet til det enkelte kontrollpunkt.....	53
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	62

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

Statens vegvesen er forskriftsmyndighet for forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, jf. delegeringsvedtak 4. mai 2018 nr. 704. Vi er delegert myndighet til å fastsette detaljerte krav i forskrift til godkjenning og tilsyn med kontrollorgan og kontrollører, i tillegg til selve gjennomføringen av periodisk kontroll.

Denne høringens forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll kommer blant annet som et svar på tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport til Statens vegvesen, som kan knyttes til periodisk kontroll av kjøretøy.

Videre er forslagene også et resultat av vurderinger gjort av flere bestemmelser i forskriften, i etterkant av de forskriftsendringene som trådte i kraft hhv. 1. oktober 2018 og 8. februar 2019. Vi så behov for en ny evaluering ettersom disse endringene nå har fått virke en stund, samt legge til rette for å gjennomføre periodiske kontroller av traktorer fra 1. oktober 2021, slik forskriften stiller krav om.

Videre ser vi behov for å korrigere forskriften i tråd med systemutviklingen som har skjedd de senere årene, samt at det på verkstedsideen parallelt har foregått et stort revisjonsarbeid. Forslag til endringer av verkstedforskriften ble vedtatt 1. november 2020. En gjennomgang av forskrift om periodisk kontroll ble derfor også nødvendig for å harmonisere med de vurderingene og forslagene fremmet på verkstedsideen.

1.2 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **7. juni 2021**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påberegnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 20/235422 både når høringssvar sendes inn på e-post eller pr. post.

1.3 Høringens oppbygging

I det følgende vil endringsforslagene presenteres etter tema. Ulike endringer i samme bestemmelse vil derfor kunne bli presentert under ulike punkter.

For hvert tema vil vi først greie ut behovet for endringene vi foreslår. Deretter presenterer vi de forskriftsendringene som knytter seg til det aktuelle temaet, for så å begrunne hvorfor forlaget er som presentert.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen. Denne viser alle endringsforslagene for de enkelte bestemmelsene i forskrift om periodisk kontroll. Endringsforskriften gir følgelig et helhetlig bilde av hvordan Statens vegvesen foreslår at forskriften skal endres.

2 Forslag om periodisk kontroll av mobilkraner

2.1 Sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har kommet med tilrådingen til Statens vegvesen om å utvide kontrollen av mobilkraner etter to alvorlige ulykker med slike kjøretøy.

SHTs tilrådingen kommer som konklusjoner i rapporter etter to ulykker med mobilkran, hhv. Rapport Vei 2010/02 og Rapport Vei 2018/01. I førstnevnte vurderte SHT at et utvidet samarbeid mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen ville kunne bidra til bedre sikkerhet på området.

I Rapport Vei 2018/01, som kom i etterkant av en dødsulykke, viste SHT til at den tidligere sikkerhetstilrådingen ikke hadde vært tilstrekkelig fulgt opp og at det fortsatt mangler ensartede kontrollrutiner, som ivaretar trafikksikkerheten for mobilkraner. De ga derfor Statens vegvesen tilråding om å iverksette *«tiltak som sikrer at alle registrerte mobilkraner og motorredskap som brukes på vei underlegges ensartet og tilstrekkelig kontroll av bremseanlegg»*.

I påfølgende arbeidsmøter mellom Arbeidstilsynet og Statens vegvesen har vi opplyst at vi vil vurdere periodisk kontroll av alle mobilkraner og etter hvert motorredskaper, som vi ønsker å følge opp i denne høringen.

2.2 Gjeldende nasjonal rett

Mobilkraner registrert etter 15. september 2012 er i dag allerede omfattet av periodisk kjøretøykontroll.

Bakgrunnen for dette er en tilpasning av klassifiseringen til direktiv 2007/46/EF som ble implementert i forskrift av 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) med virkning fra denne datoen. I direktiv 2007/46/EF vedlegg 2, del 2, ble mobilkran definert som et *«køretøy i klasse N3, som ikke er utstyret til godsbefordring, men som er forsynet med en kran med et løftemoment på minst 400 kNm.»* I høring datert 5. juli 2011 ble det videre presisert av Vegdirektoratet at endring av klassifisering ikke fikk tilbakevirkende kraft for mobilkraner som var godkjent før de nye reglene trådte i kraft.

Som følge av denne klassifiseringstilpasningen ble mobilkraner registrert etter 15. september 2012 klassifisert som lastebil (N2 og N3), med tilhørende krav om årlig periodisk kontroll, jf. pkkf. §§ 4 (1)a, 5(1) og krav til kontrollgjennomføringen, jf. kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 3.0. På den annen side fikk det den konsekvens at mobilkraner registrert før 15. september 2012 ikke klassifiseres som lastebil, men fortsatt klassifiseres som «motorredskap». De faller derfor per i dag ikke inn under ordningen med periodisk kontroll.

Denne høringens forslag om periodisk kontroll av alle mobilkraner betyr i praksis å utvide kontrollordningen til også å omfatte mobilkraner som er klassifisert som «motorredskap».

Motorredskap er definert i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–5 punkt 4:

«4. Motorredskap: Mobile maskiner/selvkjørende arbeidsredskap, som har hjul og/eller belter når maskinen eller redskapen grunnkonstruksjonen atskiller seg fra andre motorvogner for transport av gods eller personer, eller traktor. Kjøretøyet skal i all hovedsak være innrettet for å utføre bestemte arbeider, ha fast monterte redskaper eller maskiner. Som motorredskap regnes uansett ikke kjøretøy hvis hovedfunksjon – for såvidt gjelder selve transporten – er kjøring på veg. Dette gjelder likevel ikke vegarbeid.

Som motorredskap regnes også motorvogn som hovedsaklig er innrettet for transport av personer eller gods eller til å trekke annet kjøretøy og som har en konstruktiv hastighet ikke over 25 km/t. Som motorredskap regnes også motorvogn som hovedsakelig er beregnet til intern transport av masse, jord eller lignende på bygge- eller anleggsplasser eller i terreng og som bare unntaksvis brukes på offentlig veg (dumpere), dersom konstruktiv hastighet ikke overstiger 30 km/t.

Som motorredskap regnes også to- og trehjulet motorvogn, jfr. § 2–3, med konstruktiv hastighet ikke over 6 km/t.

Som motorredskap regnes også motorvogn, bestemt til transport av personer eller gods, som har belter, eventuelt med styreski/styrehjul, og som har konstruktiv hastighet ikke over 30 km/t.

Som motorredskap regnes også motorvogn som er bestemt til å føres av gående. Som motorredskap regnes også kombinasjoner av slik motorvogn og tilhenger eller tilhengerredskap.»

2.3 Handlingsrommet i direktiv 2014/45

Direktiv 2014/45 har ingen regulering av periodisk kontroll for motorredskaper.

Direktivet åpner i artikkel 2 nr. 3 for at medlemsland kan innføre periodisk kontroll for kjøretøy som direktivet ikke omfatter gjennom nasjonal regulering: *“Member States may introduce national requirements concerning roadworthiness tests for vehicles registered in their territory which are not covered by the scope of this Directive and for vehicles listed in paragraph 2.”*

Følgelig har vi et fritt handlingsrom når det gjelder omfanget av og innholdet i en periodisk kontroll av motorredskap.

En plikt for mobilkraner registrert som motorredskap til å gjennomføre periodiske kontroller er følgelig en regulering ut over direktivets minimumskrav. Statens vegvesen finner det nødvendig og naturlig å innlemme disse i den ordinære kontrollordningen, slik at kontrollregimet for mobilkraner ikke blir ulikt ut ifra om kjøretøyet er registrert før eller etter 15. september 2012.

2.4 Forslag til endring i § 4 første ledd ny bokstav f

2.4.1 Ordlyd

Vi foreslår kravet om PKK for mobilkraner hjemlet i ny bokstav f i § 4 første ledd:

f) mobilkraner

2.4.2 Periodisk kontroll av alle mobilkraner

Statens vegvesen foreslår at alle kjøretøy som er registrert som mobilkran skal bli en del av PKK-ordningen og vi har også ytret forslag om dette i møtene med Arbeidstilsynet og SHT.

Vi mener det er viktig å handle på egne faglige vurderinger, samt følge opp de forventningene vi har skapt, særlig ettersom vi nå utad tydelig har anledningen til det gjennom høringsprosessen som uansett skulle påbegynnes i 2020. Ut fra et trafikksikkerhetshensyn mener vi at mobilkraners skadepotensiale alene tilsier et behov for økt kontroll.

Statens vegvesen kan ved en senere anledning også vurdere å innta alle motorredskaper i kontrollordningen, slik vi også formidlet et ønske om fra vår side i møtene med Arbeidstilsynet og SHT. Dette krever imidlertid en vesentlig større utredning av nødvendige endringer knyttet til blant annet kontrollinstruksen og tilpasninger av kontrollregimet. Vi vil derfor eventuelt se på dette separat fra denne høringen.

2.4.3 Skadepotensialet

SHT legger i sin rapport vekt på mobilkraners skadepotensiale i sin begrunnelse for behovet for ytterligere kontrolltiltak: «kjøretøyene har svært store vekter og dimensjoner. De representerer et stort skadepotensial i trafikken ved mangler på bremsesystemet, og SHT mener at Statens vegvesen bør bidra med økt kontrollvirksomhet eller andre tiltak som bedrer sikkerheten.»

I likhet med SHT legger vi i vår vurdering stor vekt på skadepotensialet i mobilkranenes konstruksjon alene. Sammenlignet med traktorer mener vi at hensynet til fart er mer underordnet i vurderingen av mobilkranenes skadepotensial. Ulykkene, som de nevnte SHT-rapporter omhandler, viser eksempelvis at skadepotensialet til mobilkraner er spesielt stort også når de er parkerte, ettersom slike kjøretøy ofte blir hensatt/oppstilt i boligområder, på fortau ol., klargjort til tiltenkt bruk. De er i større grad enn andre kjøretøy plassert på steder der myke trafikanter ferdes, nettopp fordi dette er formålstjenlig for arbeidet de skal brukes til.

Videre er disse kjøretøyene relativt hyppig i bruk på offentlig vei, kanskje i hovedsak til eller fra stedene der de skal utføre arbeid.

2.4.4 Registrerte mobilkraner

I kjøretøyregisteret er det 2 059 motorredskaper registrert med kode 501 «motorkran», hvorav 438 er påregistrerte.

Det er for tiden 1 621 avregistrerte mobilkraner. Ettersom det ikke er noen vrakpantordning for disse kjøretøyene, utgjør antallet avregistrerte et usikkerhetsmoment hva gjelder hvilket antall mobilkraner vi kan regne med som PKK-pliktige, dersom de skal innlemmes i PKK-regimet. Det er ikke mulig å si noe sikkert om hvor stor andel av de avregistrerte som er vraket, permanent ikke i bruk, avregistrert for sesongen mv.

Vi kan imidlertid estimere at mobilkraner som lenge har vært avregistrert med stor sannsynlighet ikke lenger er i bruk eller vraket. 1 269 av de 1 621 avregistrerte mobilkranene ble avregistrert før 2016. Vi mener derfor å kunne anta at disse mobilkranene ikke vil bli tatt i bruk på nytt og inngå i PKK-ordningen. Etter en slik vurdering er det 352 avregistrerte mobilkraner vi antar at potensielt vil påregistreres og anses PKK-pliktige.

2.5 Forslag til endring i § 5 første ledd

2.5.1 Ordlyd

Vi foreslår følgende endring i pkkf. § 5 første ledd:

Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a, ~~b-og-e~~, c og f skal kontrolleres og godkjennes senest 12 måneder etter førstegangsregistrering, og deretter senest 1 år etter siste periodiske kontroll.

2.5.2 Nærmere om kontrollintervall

Statens vegvesen foreslår årlig periodisk kontroll for mobilkraner. Vi foreslår å endre § 5 første ledd slik at bestemmelsen også hjemler årlig kontroll av mobilkraner med en henvisning til den foreslåtte § 4 første ledd bokstav f.

Statens vegvesen vurderer det slik at alle mobilkraner skal ha samme kontrollintervall og følgelig følge kontrollintervallet for lastebiler. Vi legger til grunn at de registrerte motorredskapene regelmessig benyttes på offentlig vei, samt at de er svært tunge kjøretøy med tilsvarende stort skadepotensial.

Videre har vi tatt i betraktning at Arbeidstilsynet stiller krav til årlig kontroll av arbeidsredskaper tilknyttet motorredskaper, herunder mobilkranene. At kjøretøy må tas ut av en virksomhets drift for to årlige kontroller kan oppleves byrdefullt for virksomheten. Vi mener dette løses godt ved at det fleksible kontrollregimet åpner for at kjøretøy kan fremvises til kontroll når det skulle passe i forhold til sesong, annen kontroll, e.l. så lenge det er godkjent innen fristen. Følgelig kan periodisk kontroll og kontroll av arbeidsredskap samordnes, for å minimere tiden, ressursene og kostnadene som påløper ved at kjøretøyene tas ut av drift på kontrolltidspunktet.

2.5.3 Nærmere om kontrollorgankategori og kontrollørers kompetanse

Vi har vurdert om det er behov for å opprette en egen kontrollorgankategori for kontroll av mobilkraner og kommet frem til at det ikke er hensiktsmessig med en slik spesifisering.

Periodisk kontroll av mobilkraner registrert som N2 eller N3 kan i dag gjennomføres av kontrollorgan godkjent for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg, jf. pkkf. § 7 første ledd bokstav c og d.

Gjennomføringen av en periodisk kontroll på disse kjøretøyene har sine utfordringer. Kjøretøyenes vekt og dimensjoner stiller særlige krav til kontrollorganenes lokaler og utstyr for å kunne gjennomføre en kontroll ihht. kontrollinstruksen.

Disse motorredskapenes vekt og dimensjoner gjør at flere har bruksbegrensninger og ofte er avhengig av dispensasjon for å kjøre på offentlig veg, se bruksforskriften §§ 5–8 og 5–9.

Videre kan kontrollen gjennomføres hos et mindre antall kontrollorgan som har tilstrekkelig store lokaler.

Kontrollinstruksen må også anvendes i lys av kjøretøyenes konstruksjon. Eksempelvis er noen mobilkraner for store for kontroll på vanlige rullebremseprøver. I slike tilfeller må det utføres retardasjonsmåling.

Geografiske avstander mellom aktuelle kontrollorgan og bruksbegrensninger pga. vektor og dimensjoner utover det som ordinært er tillatt for vegen er altså utfordringer vi ser i dag. Vi opplever at dagens ordning med periodisk kontroll av mobilkraner fungerer godt, både med tanke på krav til kontrollorgan og kontrollørene. Vi mener at det er tilstrekkelig at kontroll av mobilkraner tillegges kontrollorgankategoriene som tilfredsstillende kjøretøyenes vekt og kontrolleres av kontrollører godkjent for kontroll av tunge kjøretøy. Kontrollorgan i denne kategorien kontrollerer allerede mobilkraner registrert etter 15. september 2012. Vi foreslår derfor at dagens ordning videreføres.

2.6 Overgangsbestemmelse for innfasing av mobilkraner i kontrollregimet

2.6.1 Behov for endring

Statens vegvesen har vurdert hvordan mobilkraner skal innføres i kontrollordningen ved ikrafttredelsen 1. oktober 2021. I likhet med innfasing av traktorer mener vi at fristen for første periodiske kontroll ikke bør være rett etter ikrafttredelsen 1. oktober 2021. Vi foreslår derfor at frist for godkjent kontroll av mobilkraner også spres ut over år 2022, slik at disse følger samme ordning for innfasing som traktorene, se punkt 3.6. Første frist for godkjent kontroll vil følgelig bli første dato beregnet etter kontrollintervallet (1+1) fra datoen mobilkranen ble registrert første gang i Norge eller utlandet, som faller på eller etter 1. januar 2022.

2.6.2 Forslag til pkkf. § 31 nytt ellevte ledd

Statens vegvesen foreslår et nytt ellevte ledd i pkkf. § 31. Gjeldende ellevte til trettende ledd blir tolvte til fjortende ledd.

Krav til periodisk kontroll av mobilkraner, jf. § 4 første ledd bokstav f, trer i kraft 1. oktober 2021. Første frist for godkjent periodisk kontroll etter ikrafttredelse, jf. pkkf. § 5, kan ikke bli tidligere enn 1. januar 2022.

Ettersom mobilkraner foreslås å ha årlig kontroll, og ettersom forslaget om å innlemme alle mobilkraner i kontrollregimet gjelder mobilkranene registrert før 2012, vil alle mobilkraner som vil innlemmes i kontrollregimet gjennom dette endringsforslaget få frist en gang i 2022.

3 Forslag knyttet til periodisk kontroll av traktorer

3.1 Innledning

Den 1. oktober 2018 vedtok Statens vegvesen, med bakgrunn i krav stilt i direktiv 2014/45, at traktorer konstruert for en hastighet over 40 km/t skal inn i kontrollregimet fra og med 1. oktober 2021.

I det pågående arbeidet med tilretteleggingen for periodisk kontroll av traktor har vi i arbeidet med det systemtekniske oppdaget at filtreringen av traktorer som skal inn i kontrollordningen i henhold til reguleringen i gjeldende pkkf. § 4 byr på systemtekniske utfordringer. Vi har derfor måttet vurdere andre vilkår for kontrollpliktige traktorer, se videre nedenfor.

Videre har vi vurdert alternativer for innfasing av traktorer i kontrollordning og foreslår en innfasing i en overgangsperiode, slik at ingen traktorer får frist for første godkjente kontroll tidligere enn i 2022.

Statens vegvesen var i februar 2020 i kontakt med tungbil- og traktorverksteder gjennom en spørreundersøkelse, der vi ønsket å kartlegge interessen for å tilby periodisk kontroll av traktor i den eksisterende kontroll- og verkstedbransjen.

Fra resultatet av spørreundersøkelsen kan vi lese at bransjen er positiv til å ta på seg en ny kontrolloppgave, at kontrolltilbudet er godt spredt i landet og tilstrekkelig for trygt å kunne iverksette det nye kontrollregimet for traktor.

Ettersom 53 % av dem undersøkelsen henvendte seg til besvarte, kan vi anta at antallet interesserte i bransjen også er større enn besvarelsene viser. Det kan også komme andre aktører på banen.

Det er også viktig å merke seg at på tidspunktet for spørreundersøkelsen var vesentlige momenter for virksomhetenes vurdering av sine svar fortsatt ikke avklart, eksempelvis omfanget av kontrollpliktige traktorer, hvorvidt vi skal innføre ambulerende kontrollvirksomhet og utstyrskrav ved kontroll av traktor.

For kursarrangører som skal tilby kontrolløroppplæring for kontroll av traktor viser undersøkelsen at vi kan legge til grunn at etterspørselen vil være tilstrekkelig for å opprette et eget kontrolltilbud.

Vi er etter dette trygge på at bransjen er motivert og rustet for å kunne gi et godt kontrolltilbud for traktorer og at antallet kontrollører tilsier tilstrekkelig etterspørsel av kontrollørkurs for traktor for at kursarrangører vil og kan tilby slike kurs.

3.2 Vilkårene for være kontrollpliktig traktor

3.2.1 Gjeldende rett

Den ytre rammen for hvilke traktorer som er omfattet av kontrollregimet følger av pkkf. § 4 første ledd bokstav e. Den bygger på minimumskravet i direktiv 2014/45, som sier at T5

traktorer med hastighet over 40 km/t, som i hovedsak brukes på offentlig veg, skal kontrolleres.

Direktivet viser i sin innledning, avsnitt 12, til formålet med stille krav om at hurtiggående traktorer skal inn til periodisk kontroll:

“Wheeled tractors with a maximum design speed exceeding 40 km/h are increasingly used to replace trucks in local transport activities and for commercial road haulage purposes. Their risk potential is comparable to that of trucks, and vehicles in that category, which are used mainly on public roads, should therefore be subject to roadworthiness testing.”

Minimumskravet stilt til hvilke traktorer som skal inn i kontrollordningen fremgår av direktivets artikkel 2 første ledd:

- *“wheeled tractors of category T5, the use of which mainly takes place on public roads with a maximum design speed exceeding 40 km/h.”*

Registreringskodene for traktorer er gjennom tiden endret, slik at flere koder enn T5 innebærer traktorer med hastighet over 40 km/t. I forskrift om periodisk kontroll ble derfor kravet til kontroll av traktorer regulert slik at det er traktorer med konstruert hastighet over 40 km/t til bruk på offentlig vei som er kontrollpliktige. Pkkf. § 4 første ledd bokstav e lyder i dag slik:

«Kravet om periodisk kontroll gjelder for (...)

e) traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.»

Videre er samme definisjon gjengitt i beskrivelsen av kontrollorgankategorien 05 for kontroll av traktor i pkkf. § 7 bokstav e:

«e) Kontrollorgan 05: Kontrollorgan for periodisk kontroll av traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.»

3.2.2 ATV'er registrert som traktor

Mange ATV'er er kjøretøYTEKNISK definert og registrert som traktor. ATVénes konstruksjon og bruksområde er imidlertid av en slik art at de på ingen måte driver godstransport på offentlig veg i konkurranse med lastebilnæringen. Konkurranse- og trafikksikkerhetshensynet som direktivkravet om innlemmelse av «høyhastighetstraktorer» i kontrollordningen bygger på, er derfor ikke spesielt fremtredende for ATVénes vedkommende. Statens vegvesen har vurdert at å sette en vektgrense på over 2000 kg for traktorer som skal anses kontrollpliktige vil unnta ATV'er, som utilsiktet vil omfattes av et kontrollregime for traktorer.

3.2.3 Problemer med å identifisere traktorer med maksimal hastighet over 40 km/t

I arbeidet med den systemtekniske identifiseringen av traktorer som skal være underlagt periodisk kontroll fra og med 1. oktober 2021, har Statens vegvesen identifisert **15 949** påregistrerte traktorer over 2000 kg, med maksimal hastighet over 40 km/t, som følgelig vil komme inn i kontrollregimet.

Det viser seg at det er et betydelig antall registrerte traktorer, som ikke har oppgitt en maksimal hastighet i kjøretøyregisteret. Følgelig kan vi heller ikke bekrefte om disse traktorene har en maksimal hastighet over 40 km/t, slik gjeldende ordlyd i pkkf. § 4 bokstav e stiller som krav for å falle inn under kontrollregimet.

Totalt er det snakk om **210 385** slike traktorer over 2000 kg. Av disse er **138 522** *påregistrerte*. Hvordan vi vurderer disse traktorene vil være utslagsgivende for hvilket omfang kontrollregimet for traktorer får.

Et vel så stort usikkerhetsmoment er det store antallet *avregistrerte* traktorer. Det er ikke noen vrakpantordning for traktorer, og vi vet derfor ikke hvilket antall av de avregistrerte traktorene som er vraket, lagret eller avregistrert for bruk til en annen sesong.

Statens vegvesen foreslår derfor tre ulike alternativer til en justering av vilkår for å anse en traktor som underlagt periodisk kontroll, regulert i pkkf. § 4, se forslag til forskriftsendringer og begrunnelse for forslagene nedenfor.

3.2.4 Forslag til endring av pkkf. § 4 første ledd bokstav e

3.2.4.1 Ordlyd

Statens vegvesen foreslår to alternativer til regulering av vilkår til traktorer som faller inn under kontrollregimet:

Alternativ 1:

e) traktor *førstegangsregistrert etter 1. juli 2005* med tillatt totalvekt over *2000 kg*, som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.

Alternativ 2:

e) traktor *førstegangsregistrert etter 1. januar 1990* med tillatt totalvekt over *2000 kg*, som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.

For å avhjelpe problemet med å identifisere alle traktorer med maksimal hastighet over 40 km/t, foreslår vi tre alternativer til regulering av vilkår for at en traktor skal inn til periodisk kontroll. Disse alternative forslagene kommer som tillegg til vilkåret om at traktorene må ha en tillatt totalvekt over 2000kg, samt at traktorer som kun brukes i primærnæring kan unntas gjennom egenerklæringsordningen.

Statens vegvesen ønsker høringsinstansenes vurdering av de to alternativene, samt en tilbakemelding på hvilket alternativ som synes mest hensiktsmessig fra deres synspunkt.

Se i denne sammenheng gjennomgangen av de to alternative forslagene i det følgende.

3.2.4.2 Nærmere om forslaget til vektavgrensning

For å gjøre en avgrensning som sikrer at traktorer som åpenbart ikke er tenkt omfattet i direktivet, herunder å unngå at ATV'er utilsiktet får krav om periodisk kontroll, foreslår vi at det stilles vilkår om at traktorene må være over en bestemt tillatt totalvekt for at den skal falle inn under kontrollregimet. Vi har vurdert 2000 kg som en passende grense.

3.2.4.3 Nærmere om alternativ 1

3.2.4.3.1 Innledning

Det første forslaget går ut på å endre pkkf. § 4, slik at kontrollplikt kun gjelder traktorer med maksimal hastighet over 40 km/t som er *førstegangsregistrert etter 1. juli 2005*.

Bakgrunnen for forslaget om at kontrollplikt bare skal gjelde for traktorer registrert etter 1. juli 2005 er at fra og med denne datoen skulle traktorer godkjennes og registreres i spesifikke klasser (T1 – T5), som blant annet tar utgangspunkt i maksimalhastighet/konstruktiv hastighet, jf. kjøretøyforskriften § 2–4.

Fra 1. juli 2005 skal altså traktorene være registrert slik at traktorene med konstruktiv hastighet over 40 km/t kan filtreres ut direkte etter klassifisering. Systemteknisk vil det ikke være behov for å søke andre kriterier enn kjøretøykode for å finne ut om en traktor kommer inn under ordningen eller ikke. Dette er en enkel ordning å utvikle, i tillegg til en sikker og forutsigbar ordning, som bør være enkel å formidle til publikum og enkel for traktoreierne å forholde seg til.

Forslaget innebærer å anse alle traktorer førstegangsregistrert etter 1. juli 2005, registrert på kode som tilsier hastighet over 40 km/t i kjøretøyregisteret, som kontrollpliktige. En slik løsning vil imidlertid unnta en del traktorer fra kontrollordningen, selv om de har en konstruktiv hastighet over 40 km/t.

Det er ca 14.500 traktorer som er registrert på en kode som tilsier hastighet på over 40 km/t etter 1. juli 2005.

3.2.4.3.2 Traktorer uten registrert hastighet

I tillegg finnes det et mørketall i TR-traktorene registrert før 2005 som ikke har oppgitt hastighet. Mellom 1990 og 2005 er det registrert ca 52 700 traktorer, og derav ca 15 000 TR-traktorer uten oppgitt hastighet. Selv om vi her ikke vet oppgitt hastighet, mener vi at vi med høy sikkerhet kan si at det her er snakk om en svært lav andel traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t. Registreringene i kjøretøyregisteret tilsier, og Norsk Landbruksrådgivning har bekreftet, at hurtiggående traktorer i hovedsak kom etter år 2000 og at det store volumet fra år 2001, da traktorer ble lansert med hastighet 50 km/t. Et unntak fra dette er MB Trac (1972 – 91) og JCB (1991 –) som i hovedsak gikk over 40. Dette er imidlertid et relativt lite antall traktorer.

Videre er dette snakk om 15 år gamle traktorer, som vi kan anta at i mindre grad benyttes i arbeid e.l. på offentlig vei. Vi mener at det antatte mørketallet bak TR- traktorene uten oppgitt hastighet kan antas å være svært lavt når vi, i tillegg til overnevnte argumenter, vil kunne legge til grunn flere antagelig også ville vært unntatt gjennom egenerklæringsordningen.

3.2.4.3.3 Traktorer med registrert hastighet

Registrering av hastighet for traktorer i kjøretøyregisteret er helt sporadisk frem til ca 1990. Fra 1990 ser vi en gradvis økning av registrering av hastighet, og fra 1993 – 1994 er det registrert hastighet på flertallet av traktorer. Det er likevel først rundt 2000 – 2001 at det bare unntaksvis mangler hastighetsregistrering i kjøretøyregisteret.

Av traktorer som er førstegangsregistrert mellom 1990 og 2005 finner vi 1502 TR-traktorer med en registrert hastighet på over 40 km/t. Iblant disse har vi eksempelvis funnet 32 traktorer av typen Case CS 58A, som står oppført med konstruktiv hastighet «90». Disse er imidlertid registrert med maks hastighet på 40 km/t, men har hastighets *kode* 90, følgelig kan vi se bort fra ytterligere 32 av de 1502 traktorene med registrert hastighet over 40 km/t mellom 1990 og 2005. Vi kan ikke se bort fra at det er flere som har feilregistrert hastighet i kjøretøyregisteret, men det antas å ikke være mange.

Forslaget om å unnta alle traktorer registrert før 1. juli 2005 vil altså innebære at disse 1502 TR-traktorene ikke vil plukkes opp systemteknisk som kontroll pliktige og innkalles til periodisk kontroll, noe som rent trafikksikkerhetsmessig er ugunstig.

3.2.4.4 Nærmere om alternativ 2

3.2.4.4.1 Innledning

En annen mulighet vi ser for oss er å sette grensen for unntak på bakgrunn av førstegangsregistrering slik at vi får med de aller fleste traktorene som har konstruktiv hastighet over 40 km/t. Vårt forlag er å sette grensen til førstegangsregistrert fra og med 1. januar 1990 og anse alle traktorer med registrert konstruktiv hastighet over 40 km/t i kjøretøyregisteret etter denne datoen som kontrollpliktige.

I kjøretøyregisteret finner vi i dag ca 16500 traktorer registrert etter 1. januar 1990 med konstruktiv hastighet over 40 km/t, som ihht dette forslaget vil anses kontrollpliktige. Av disse er ca 16 000 påregistrert.

Ved å sette grensen for første gangs registrering til 1. januar 1990 får vi luket ut 188 650 traktorer, som er registrert før denne datoen, fra kontrollregimet. Sett hen til at det er snakk om gamle kjøretøy, og ettersom det ikke er noen vrakpantordning for traktorer, er det god grunn til å anta at disse i all hovedsak er vraket, hensatt eller i det minste ikke lenger i bruk på offentlig vei.

Dersom det skulle vise seg at det er flere traktorer som faktisk går over 40 km/t i denne gruppen, som kjøretøyeier ønsker at skal inn i kontrollordningen fordi traktoren brukes på

offentlig vei, må disse få registrert riktig maksimal hastighet i kjøretøyregisteret. Kjøretøyeier må kontakte Statens vegvesen for å få registrert traktorens maksimale hastighet.

For å unngå at kontrollpliktige traktorer unntaksvis systemteknisk faller utenfor kontrollordningen foreslår vi at kjøretøyeier plikter å melde fra til Statens vegvesen dersom et kontrollpliktig kjøretøy, jf. pkkf. § 4 første ledd, ikke har fått en frist for godkjent periodisk kontroll, jf. pkkf § 5, se punkt 6.2.

En bakside med å filtrere kontrollpliktige traktorer ut fra registreringsår er at det kan lede til økt bruk av eldre traktor for arbeid på offentlig vei. Bruk av traktorer som vil falle utenfor kontrollregimet vil kunne bli mer ettertraktet for snøbrøyting og annen sesongbasert eller vekselvis bruk, nettopp for å unngå periodisk kontroll. Dette er et lite ønskelig utfall, da det vil være motstridende til hovedformålet med å innlemme traktorene inn i kontrollordningen, som er økt teknisk kontroll og sikkerhet for kjøretøyene i bruk på offentlig vei. Formålet kommer også frem i direktivets fortale, som gjengitt over.

På den andre siden er fortalen også klar på at formålet er å omfatte de traktorene som brukes i kommersiell drift for å erstatte lastebiler, og det er vel tvilsomt om traktorer eldre enn 30 år vil inngå i en slik konkurransesituasjon.

3.2.4.4.2 Traktorer uten registrert hastighet

Ifølge Norsk Landbruksrådgivning er det som nevnt veldig få traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t før 2000. Det vises til vurderingen av det usikre antallet traktorer registrert mellom 1990 og 2005 i forslag 1, som ikke vil anses kontrollpliktig selv om de har en maksimal hastighet over 40 km/t, fordi de ikke er registrert med hastighet i kjøretøyregisteret.

3.2.4.4.3 Traktorer med registrert hastighet

Av tall fra kjøretøyregisteret ser vi at det er 10 traktorer registeret med hastighet over 40 km/t før 1990, som følgelig vil falle utenfor kontrollregimet. Ettersom det er snakk om svært gamle traktorer, mener vi å kunne anta at disse ikke lenger eksisterer eller ikke benyttes på offentlig vei. Vi mener derfor at ved å sette en grense for traktorer første gangs registrert fom. 1. januar 1990, kan vi anta at alle traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t er innlemmet i ordningen.

En slik løsning blir i likhet med det første forslaget både forutsigbar og rettferdig. Samtidig mener Statens vegvesen at vi må finne en ordning som er forståelig for eier, og som er relativt enkel å handheve også for Statens vegvesen både når det gjelder våre systemer og rutiner.

3.2.5 Forslag til endring av pkkf. § 7 bokstav e

Statens vegvesen foreslår følgende endringer i pkkf. § 7 bokstav e:

e) Kontrollorgan 05: Kontrollorgan for periodisk kontroll av traktor ~~som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.~~

Statens vegvesen foreslår å forenkle beskrivelsen av kontrollorgan 05. Selv om beskrivelsen kun viser til kontroll av «traktor» generelt, mener vi det klart fremgår av reguleringen i pkkf. § 4 første ledd hvilke traktorer som er en del av kontrollregimet og som følgelig kan kontrolleres med denne kontrollorgangodkjenningen.

3.3 Korrigering av ordlyden og adgangen til å unnta traktor fra periodisk kontroll gjennom egenerklæring i pkkf. § 4 tredje og fjerde ledd

3.3.1 Gjeldende ordlyd

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy regulerer i § 4 tredje og fjerde ledd vilkåret om bruk på offentlig vei for at traktorer skal anses kontrollpliktige i tråd med direktiv 2014/45. Vilkåret stilles i hovedsak for å oppnå formålet om kontrollplikt for hurtiggående traktorer som i større grad erstatter godstransporten og utgjør samme skadepotensialet som lastebiler og lignende kjøretøy som nyttes i denne næringen på offentlig vei.

Tredje og fjerde ledd ble gitt følgende ordlyd:

«Traktor som bare unntaksvis nyttes på offentlig veg kan etter egenerklæring fra eier, eller den som på eiers vegne har rådighet over traktoren, unntas fra kravet om periodisk kontroll. Unntak gis av Statens vegvesen.

Traktor som i kortere eller lengre perioder brukes til annen godstransport enn egentransport i primærnæring, eller brukes til brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller lignende formål på offentlig veg, kan ikke unntas fra krav om periodisk kontroll.»

Med primærnæring menes her jord- og skogbruksformål. Annen transport, selv om denne er å regne som egentransport, omfattes ikke av unntaket. Videre er det traktoreiernes bruk av egne (eller leasede) traktorer i primærnæring unntaket retter seg mot.

Tredje ledd gir «eier, eller den som på eiers vegne har rådighet over traktoren» adgang til å gi en egenerklæring som kan unnta traktoren fra kravet om periodisk kontroll i tråd med vilkårene i § 4 tredje og fjerde ledd.

3.3.2 Behov for endring

3.3.2.1 Ordlyden

Vilkårene i pkkf. § 4 tredje og fjerde ledd om bruk på offentlig vei for traktorer som skal være underlagt periodisk kontroll var, som hele kontrollregimet for traktor, ny regulering som kom inn med implementeringen av kravene stilt i direktiv 2014/45, som ble vedtatt 1. oktober 2018.

Ettersom kravet var nytt var det viktig å få frem at kontrollplikt for traktorer gjelder alle traktorer som brukes til andre formål enn egen primærnæring, som eksempelvis godstransport, snøbrøyting og vedlikeholdsarbeid. Dette uansett om det er kun for en kortere periode, som en sesong eller lignende.

Vi ser nå at ordlyden med fordel kan forenkles noe, da gjeldende ordlyd kan fremstå som omstendelig og unødvendig lang.

3.3.2.2 adgangen til å unnta traktor fra periodisk kontroll gjennom egenerklæring

Ved mottak av en egenerklæring vil traktoren som egenerklæringen gjelder ilegges en bruksbegrensning: traktoren skal ikke lenger nyttes på offentlig veg utenfor egentransport i primærnæring. Dersom det i kontroll langs veg viser seg at traktorer brukes i strid med reguleringen etter § 4 og eventuell egenerklæring, vil dette kunne bli fulgt opp med anmeldelse for videre straffeprosessuell behandling. Etter en nærmere vurdering finner Statens vegvesen at å illegge traktoren slik bruksbegrensning gjennom egenerklæringsordningen er så inngripende at bare eier selv bør kunne gi slik egenerklæring.

3.3.3 Forslag til endring av pkkf. § 4 tredje og fjerde ledd

Statens vegvesen foreslår å oppheve gjeldende § 4 tredje og fjerde ledd og at disse erstattes av nytt tredje ledd som gis følgende ordlyd:

Traktor (sett inn teksten i første ledd bokstav e) som bare nyttes til egentransport på offentlig veg i primærnæring, kan etter egenerklæring fra eier unntas fra kravet om periodisk kontroll. Unntak gis av Statens vegvesen.

Statens vegvesens forslag innebærer videre å avgrense adgangen til å unnta traktoren fra periodisk kontroll gjennom egenerklæring til kun traktorens registrerte eier. Adgangen for at også "den som på eiers vegne har rådighet over traktoren" kan unnta traktoren foreslås altså fjernet.

Det er viktig å presisere at endringsforslaget ut over dette ikke innebærer noen realitetsendring og kun er ment å gjøre ordlyden mer konkret og kortfattet.

Formuleringen «som bare nyttes» er ment å henvise til at dersom traktoren skal brukes til annet enn utelukkende primærnæring, så er traktoren kontrollpliktig og skal ikke være unntatt gjennom egenerklæringen. Formuleringen rommer følgelig eksemplene som i gjeldende ordlyd i § 4 fjerde ledd uttrykkes eksplisitt: «*Traktor som i kortere eller lengre perioder brukes til annen godstransport enn egentransport i primærnæring, eller brukes til brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller lignende formål på offentlig veg, kan ikke unntas fra krav om periodisk kontroll*». Statens vegvesen ser imidlertid ikke at det er behov for en slik omstendelig regulering, men at det samme kommer klart frem av forslaget til ny ordlyd.

3.4 Forslag om at traktorer som ikke lenger skal være unntatt må ha en godkjent periodisk kontroll

3.4.1 Behov for endring

Statens vegvesen foreslår å behandle traktorer på samme måte som andre kjøretøy som går fra å være unntatt kontrollregimet til å falle inn under det, grunnet endret bruk, se pkkf. § 5 sjette ledd, som regulerer at *«Kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn) eller som lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg, skal kontrolleres og godkjennes før omregistrering»*.

Det samme gjelder for avregistrerte kjøretøy, se femte ledd som regulerer at *«Kjøretøy som har vært avregistrert og som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden det var avregistrert, skal kontrolleres og godkjennes før påregistrering.»*

For traktor vil det som for avregistrerte kjøretøy ikke være krav om periodisk kontroll før fjerning av egenerklæringen, når det medfører en frist for godkjent kontroll frem i tid.

3.4.2 Forslag til endring i pkkf. § 5 nytt sjuende ledd

Statens vegvesen foreslår et nytt sjuende ledd i pkkf. § 5. Etterfølgende ledd flyttes tilsvarende. Vi foreslår at nytt sjette ledd skal lyde som følger:

Traktor som er unntatt periodisk kontroll gjennom egenerklæring, jf. § 4 tredje ledd, og som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden det var unntatt fra periodisk kontroll, skal kontrolleres og godkjennes før unntaket kan opphøre.

Statens vegvesen foreslår at traktorer som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden de var unntatt gjennom egenerklæring, jf. pkkf. § 4 tredje ledd, må godkjennes ved periodisk kontroll før egenerklæringen kan fjernes.

3.5 Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

3.5.1 Gjeldende rett

Utstyrskrav stilt til de ulike kontrollorgankategoriene, herunder kontrollorgan for kontroll av traktor, jf. pkkf. § 7 bokstav e, er regulert i pkkf. § 8 med tilhørende overgangsbestemmelser i § 31.

Pliktig utstyr er uttømmende opplistet i § 8 andre ledd. I gjeldende forskrift § 8 tredje ledd er det videre regulert særskilte unntak fra krav til utstyr når det gjelder kontroll av traktor: *«Kontrollorgan som kun kontrollerer traktorer gis fritak for utstyr i henhold til a, b og m. Fritak fra a betinger utstyr og område for å utføre retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning.»* Bokstav a, b og m viser til krav om bremseprøver, kjørebaneløfter eller arbeidsgrav og utstyr for OBD-avlesning.

Videre er det gitt overgangsregler som også gjelder kontrollorgan for kontroll av traktor i pkkf. § 31 ellefte ledd:

«Kravet om kjørebaneløfter i § 8 annet ledd bokstav b, gasslekkasjesøkeverktøy i § 8 annet ledd bokstav k) og kravet om spesialtilpasset slitasjetester i § 8 annet ledd bokstav l, med unntak slitasjetester for traktor, utstyr for OBD-avlesning i § 8 annet ledd bokstav m, trer i kraft 1. januar 2019. Kravet om slitasjetester for traktor trer i kraft 1. oktober 2023.

I henhold til denne bestemmelsen trenger kontrollorgan for traktor følgelig ikke å oppfylle kravet stilt til slitasjetester før 1. oktober 2023.

I pkkf. § 31 tolvte ledd står det videre at «Kravene til bremseprøver i § 8 annet ledd bokstav a siste punktum trer i kraft 1. oktober 2023.» I pkkf. § 8 annet ledd bokstav a siste punktum er det stilt følgende krav til bremseprøver: *«Slik rullebremseprøver skal være i samsvar med Anneks A i ISO 21069-1 med de begrensningene som er beskrevet i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.»* Pkkf. § 31 tolvte ledd gir følgelig alle kontrollorgankategorier en overgangsperiode frem til 1. oktober 2023 på å få på plass en bremseprøver som oppfyller dette kravet.

3.5.2 Behov for endring

Statens vegvesen har vurdert kontrollmetoder for kontroll av traktor i henhold til kontrollinstruksen, med tilhørende utstyrskrav, se nærmere beskrivelse av forslaget til endringer av kontrollinstruksen i punkt 7.8. Her kommer vi til at kontroll av traktor ikke kreves gjennomført ved bruk av slitasjetester eller kjørebaneløfter. Vi ser også behov for nytt utstyrskrav for kontroll av hydraulisk tilkobling til tilhengerbrems for traktor,

Videre fritas også kontrollorgan for traktor fra kravet til utstyr for OBD-avlesning, da vi har kommet til at kontroll av understellsnummer og feilkoder knyttet til avgassmåling ikke skal kontrolleres på traktorer.

I forslaget til den nye kontrollinstruksen foreslår vi også at innstillingen av hovedlyktene ikke skal kontrolleres med lyskontrollapparat på traktor.

3.5.3 Forslag til pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav n

Statens vegvesen foreslår å legge til krav om manometer og tilkobling for å kontrollere traktorens hydrauliske uttak for tilkobling av tilhenger i ny bokstav n i opplistingen av utstyr i § 8 andre ledd:

n) Kontrollorgan godkjent for å kontrollere traktor skal ha manometer og tilkobling for å kontrollere hydraulisk uttak for tilkobling av tilhenger.

3.5.4 Forslag til endring av pkkf. § 8 tredje ledd

Statens vegvesen foreslår at pkkf. § 8 tredje ledd gis følgende ordlyd:

Kontrollorgan som kun kontrollerer traktorer gis fritak for utstyr i henhold til a, b-~~og~~, d, i, l og m. Fritak fra a betinger utstyr og område for å utføre retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning. *Fritak fra b betinger annet egnet løfteutstyr.*

Vi foreslår følgelig at det for kontrollorgan 05 for kontroll av traktor ikke stilles krav om slitasjetester og utstyr for OBD-avlesning i tråd med forslaget til endringer i kontrollinstruksen av kontrollpunkter og kontrollmetode for periodisk kontroll av traktor.

Videre foreslår vi at krav til annet egnet løfteutstyr fremgår av bestemmelsens siste setning, da det fortsatt vil være nødvendig å kunne løfte kjøretøyet, selv om det ikke er krav til kjørebaneløfter eller arbeidsgrav for kontrollorgan godkjent for kontroll av traktor.

3.5.5 Forslag til endring av § 31 ellefte ledd

Vi foreslår at pkkf. § 31 ellefte ledd gis følgende ordlyd:

Kravet om kjørebaneløfter i § 8 annet ledd bokstav b, gasslekkasjesøkeverktøy i § 8 annet ledd bokstav k, og kravet om spesialtilpasset slitasjetester i § 8 annet ledd bokstav l *gjeldende for kontrollorgan 03 og 04, med unntak slitasjetester for traktor*, utstyr for OBD-avlesning i § 8 annet ledd bokstav m, trer i kraft 1. januar 2019. ~~Kravet om slitasjetester for traktor trer i kraft 1. oktober 2023.~~ *Kravet om spesialtilpasset slitasjetester i § 8 bokstav l gjeldende for kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt 3501 kg til 7500 kg trer i kraft 20. mai 2023.*

Forslaget innebærer å forskriftsfeste de generelle unntak som ble vedtatt av Vegdirektoratet med hjemmel i pkkf § 29 førte ledd den 20. februar 2019, vedrørende kravet til spesialtilpasset slitasjetester i pkkf. § 8 bokstav l:

«1. Kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt 3501 kg til 7500 kg (kontrollorgan 01 med spesiell godkjenning for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg og som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg) og kontrollorgan 02 gis unntak fra kravet i forskrift om periodisk kontroll § 8 andre ledd bokstav j), jf. § 31 ellefte ledd, om å være utstyrt med spesialtilpasset slitasjetester.

a. Unntaket gjelder frem til 20. mai 2023.

2. Kontrollorgan 03 og 04 skal være utstyrt med spesialtilpasset slitasjetester slik dette kreves i forskrift om periodisk kontroll § 8 andre ledd bokstav j), jf. § 31 ellefte ledd. Kravet gjelder fra 1. januar 2019.

a. Kontrollorgan i drift før 1. januar 2019 og som har anskaffet slitasjetester før denne dato gis unntak fra kravet om at slitasjetesteren skal oppfylle kravet om bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5–15 cm/s.

b. Unntaket gjelder frem til 20. mai 2023.

c. Ved nyinstallasjon, bytte eller ombygging av slitasjetester før 20. mai 2023 skal likevel kravet om at slitasjetesteren oppfyller kravet om bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5–15 cm/s være oppfylt.»

Forslaget til endring av pkkf. § 31 ellefte ledd innebærer videre å fjerne reguleringen av overgangsordningen for kravet til slitasjetester ved kontroll av traktor. Etersom vi foreslår å fjerne kravet om slitasjetester ved kontroll av traktor er det ikke lenger behov for en slik overgangsordning.

3.6 Overgangsbestemmelse for innfasing av traktorer i kontrollregimet

3.6.1 Behov for endring

Statens vegvesen har vurdert hvordan traktorer skal innfases i kontrollordningen ved ikrafttreddelsen 1. oktober 2021. Vi ser at frist for godkjent kontroll av traktorene bør spres ut over en periode, for å unngå en opphopning av traktorer med krav om kontroll.

3.6.2 Forslag til endring av pkkf. § 31 tiende ledd

Statens vegvesen foreslår følgende endring i pkkf. § 31 tiende ledd:

Krav til periodisk kontroll av traktor, jf. § 4 første ledd bokstav e, trer i kraft 1. oktober 2021. *Første frist for godkjent periodisk kontroll etter ikrafttreddelse, jf. pkkf. § 5, kan ikke bli tidligere enn 1. januar 2022.*

Vi mener det er tilstrekkelig å spre traktorenes frist for godkjent kontroll ut over en toårs periode. Videre finner vi det hensiktsmessig at traktorer ikke får frist umiddelbart etter ikrafttreddelse. Vi foreslår derfor en overgangsperiode, som innebærer at traktorer ikke skal få frist for godkjent kontroll tidligere enn i 1. januar 2022, når de innfases i kontrollregimet fra og med 1. oktober 2021. Første frist for godkjent kontroll vil følgelig bli første dato beregnet etter kontrollintervallet (4+2+2) fra datoen traktoren ble registrert første gang i Norge eller utlandet, som faller på eller etter 1. januar 2022.

4 Forslag om å åpne for mobile kontrolltjenester

4.1 Innledning

Hovedårsaken til at Statens vegvesen foreslår en generell åpning i forskriften for mobile periodiske kontroller er innlemmelsen av traktorer i kontrollordningen. Statens vegvesen har fått klare signaler fra traktorbransjen om at det er behov for å kunne gjennomføre kontroller av traktorer hos kjøretøyeier.

Traktorer er tunge kjøretøy, der praktiske og miljømessige forhold tilsier at det i utgangspunktet er mest aktuelt at mobile enheter oppsøker kundene, fremfor at kjøretøyene fraktes og fremvises enkeltvis til periodisk kontroll. Dette er også tilbakemeldingen vi har fått fra bransjen.

Argumentet knyttet til kjøretøyets vekt og mobilitet gjelder for så vidt også andre kjøretøykategorier, som mobilkraner, som vi også foreslår å innlemme i kontrollordningen. Det som likevel gjør at traktorene står i en særstilling hva gjelder det å tillate mobile kontroller, er først og fremst at utstyrskravene for kontroll av disse kjøretøyene avviker fra utstyrskravene til kontroll av øvrige kjøretøykategorier. Det er kontrollpunkter og – metoder, som vi har ansett lite aktuelle ved periodisk kontroll av traktor og foreslått gjort unntak for, se punkt 7.8. Dette unntar kontrollorgan for kontroll av traktor krav til eksempelvis slitasetester, som muliggjør mobile periodiske kontroller i større grad for kontroll av traktor, enn for øvrige kjøretøykategorier.

Selv om adgangen til å kunne utføre mobile periodiske kontroller er mer tilrettelagt for traktorer, ønsker Statens vegvesen å åpne for at alle kontrollorgan kan gjøre mobile kontroller, hvis det kan gjøres mulig i henhold til krav stilt til kontrollgjennomføringen, herunder utstyrskravene.

4.2 Forslag til ny pkkf. § 7a

Statens vegvesen foreslår følgende ny bestemmelse i pkkf. § 7 a:

§ 7a. Mobile periodiske kontroller

Kontrollorgan godkjent etter denne forskrift, kan etter skriftlig søknad til Statens vegvesen gis tillatelse til å utføre mobile periodiske kontroller. Mobile kontroller kan bare utføres ved bruk av kontrollorganets eget utstyr, som oppfyller kravene stilt i § 8 i denne forskriften.

Statens vegvesen foreslår i ny pkkf. § 7a at virksomheter godkjent som kontrollorgan kan gis tillatelse til å utføre mobile periodiske kontroller. Bestemmelsen åpner altså for at kontrollvirksomheten flyttes ut av kontrollorganlokalet, og at en periodisk kontroll av et kjøretøy kan utføres hos kunden og er i hovedsak begrunnet ut fra de særlige utfordringene som knytter seg til kontroll av traktorer.

4.3 Tillatelse kan gis til godkjente kontrollorgan

Tillatelsen til å gjennomføre mobile periodiske kontroller er betinget av at virksomheten som søker har en godkjenning fra Statens vegvesen som kontrollorgan.

Tillatelsen til å gjennomføre mobile periodiske kontroller gir ikke en separat godkjenning, men er i stedet knyttet til den aktuelle kontrollorgangodkjenningen. Et mobilt kontrolltilbud etter pkkf. § 7a er med dette forutsatt å være en tjeneste ved siden av og i tillegg til den ordinære kontrollvirksomheten i kontrollorganets lokaler.

Dette regimet får også betydning for tilsynet med kontrollorganet, se eget punkt under.

4.4 Søknadsprosessen

At tillatelsen til å gjennomføre mobile periodiske kontroller kommer i tillegg til en godkjenning som kontrollorgan er ikke til hinder for at en søknad om godkjenning som kontrollorgan og søknad om tillatelse til å tilby mobile periodiske kontroller kan fremmes samtidig av søkeren.

Statens vegvesen utvikler søknadsskjemaene på Din side på www.vegevsen.no slik at en virksomhet som søker om førstegangsgodkjenning, og som også skal tilby mobile periodisk kontroller, fyller ut egne rubrikker/felt på søknadsskjemaet der de angir at de i tillegg skal tilby mobile periodiske kontroller.

Dersom virksomheten oppfyller vilkårene for kunne utføre mobile periodiske kontroller, vil det i Statens vegvesens vedtak om godkjenning som kontrollorgan fremgå at godkjenningen også gir tillatelse til å drive mobile kontrolltjenester. Det vil videre fremgå av vedtaket hvilke vilkår og rammer som knyttes til de mobile kontrolltjenestene.

For eksisterende kontrollorgan, som på et senere tidspunkt ønsker å tilby mobile periodiske kontroller, vil en slik søknad måtte fremmes særskilt. Statens vegvesen vil – dersom kontrollorganet oppfyller vilkårene for mobile kontrolltjenester – fatte et tilleggsvedtak til kontrollorgangodkjenningen.

4.5 Krav til lokasjon – Eget sted

Adgangen til å tilby mobile periodiske kontroller innebærer samtidig en tillatelse til å utføre periodiske kontroller utenfor virksomhetens lokaler. Et unntak fra kravet i pkkf. § 8 er følgelig implisitt.

Lokasjonen ved mobile periodiske kontroller kan bli andre lokaler/steder, for eksempel på kjøretøyeiers eiendom. Kontrollene skal bare utføres på plasser som anses som egnet sted og som oppfyller kravene til kontrollområdet slik at kontrollen kan gjennomføres ihht kontrollinstruksen.

Kravet om egnet sted innebærer også at stedet/plassen mobile periodiske kontroller skal utføres, må være slik at kontrollen kan gjennomføres i henhold til kontrollinstruksen.

4.6 Krav til gjennomføringen

Ny pkkf. § 7a åpner for «mobile periodiske kontroller». I dette ligger at det er periodiske kontroller gjennomført i tråd med forskriften, jf. § 2, som tillates utført mobilt. Følgelig gjelder alle kravene stilt til kontrollvirksomheten i pkkf. kapittel 5 også ved mobile periodiske kontroller, herunder blant annet krav til kontrollører, krav til teknisk leder, førerkortkravet ved prøvekjøring og kravene knyttet til umiddelbar innrapportering av kontrollresultater.

Dersom et kontrollorgan skal ha en mobil kontrollvirksomhet skal også prosedyrer knyttet til denne fremkomme av kontrollorganets kvalitetsstyringssystem, jf. pkkf. § 14 jf. § 13, som en del av den øvrige kontrollvirksomheten.

Det forutsettes videre at virksomheten under utførelse av periodiske kontroller utenfor virksomhetens lokaler har tilgang til regelverk og kjøretøytekniske data, enten fysisk eller elektronisk.

Begrepet «mobile periodiske kontroller» innebærer også etterkontroller, jf. pkkf. § 2 første ledd tredje setning.

4.7 Nærmere om utstyrskravet

Pkkf. § 7a viser eksplisitt til utstyrskravet hjemlet i pkkf. § 8: «*Mobile kontroller kan bare utføres ved bruk av kontrollorganets eget utstyr, som oppfyller kravene stilt i § 8 i denne forskriften.*»

Ustyrskravet ved mobile periodiske kontroller er altså det samme som for den øvrige kontrollvirksomheten.

Bestemmelsen stiller krav om at alt utstyr som brukes ved gjennomføring av kontrollen skal være «kontrollorganets eget utstyr». Dette gjelder altså både «nødvendig håndverktøy», jf. pkkf. § 8 andre ledd, og utstyret som den aktuelle kontrollorgankategorien er påkrevd å ha i henhold til opplistingen i bokstav a til m.

Dette utstyret skal videre oppfylle kravene stilt til utstyr i pkkf. § 8, herunder kravet om at utstyret skal ha de nødvendige tillatelser, jf. første ledd, oppfylle de særskilte kravene til utstyret opplistet i andre ledd bokstav a til m, samt kravet til bruk og vedlikehold etter fabrikantens anvisninger og kravene stilt til kalibrering.

4.8 Nødvendige tillatelser

Virksomhet som utfører mobile kontrolltjenester forutsettes selv å ha nødvendige tillatelser fra grunneier. Det skal ikke utføres arbeid som kommer i konflikt med andre tilsynsmyndigheter som brannvesen, Arbeidstilsynet, forurensningsmyndigheter, el-tilsyn o.l.

4.9 Krav om loggføring av utførte mobile periodiske kontroller

For kontrollorgan skal utførte periodiske kontroller loggføres med følgende innhold:

- Tid og sted for kontrollene
- Navn på kontrollør som har utført kontrollen

Slik loggføring vil skje ved innrapporteringen av kontrollene til Statens vegvesen. Det vil være mulig å rapportere at en periodisk kontroll er utført utenfor virksomhetens lokaler og adresse for den utførte kontrollen, i tillegg til tidspunkt og godkjenningsnummeret til kontrolløren som gjennomførte kontrollen.

4.10 Reaksjoner ved brudd på forskriftens krav

Statens vegvesen viser til § 24 om reaksjoner som kan rettes mot kontrollorgan i de tilfeller det avdekkes brudd på forskriften ved tilsyn. Det klare utgangspunktet er at reaksjoner kan rettes mot virksomheten og iverksettes når det objektivt sett foreligger en overtredelse av regelverket og uten hensyn til skyld. Når § 24 gir Statens vegvesen myndighet til å tilbakekalle virksomhetens godkjenning, etter en nærmere skjønnsmessig vurdering, ligger det implisitt at Statens vegvesen også har myndighet til å tilbakekalle deler av virksomhetens godkjenning ut fra et «fra mer til det mindre»-prinsipp. Følgelig kan Statens vegvesen ilegge reaksjoner mot den mobile delen av kontrollvirksomheten alene, ved brudd på forskriftskravene knyttet til mobile periodiske kontroller. Hvorvidt det skal reageres, og i tilfelle hvor strengt, må bero på et konkret skjønn. I denne vurderingen ligger også hvorvidt det skal reageres mot hele eller deler av virksomhetens godkjenning, der blant annet omfanget av forskriftsbruddet, det nærmere innholdet i bruddene og skyldmomentet vil være relevante, saklige vurderingstemaer.

4.11 Tilsyn

Forskrift om arbeid på kjøretøy § 23 første ledd gir hjemmel til å føre tilsyn overfor kontrollorgan, tekniske ledere og kontrollører.

Ordningen med mobile periodiske kontroller vil, til forskjell fra kontrollvirksomhet i kontrollorganets lokaler, vanskeliggjøre tilsynsutøvelsen slik vi kjenner den i tradisjonell forstand, nettopp fordi det ikke er faste fysiske lokaler. For å ivareta tilsynsrollen og hensynet til å kunne foreta effektive og målrettede tilsyn, samt sikre at kvaliteten på utførte periodiske kontroller, vil det måtte stilles kompenserende vilkår til mobil kontrollvirksomhet.

Det innebærer at:

- Kontrollorganet skal til enhver tid ha oversikt over hvor det drives mobile periodiske kontroller.
- Kontrollorganet skal melde om hvor og når mobile periodiske kontroller skal utføres til Statens vegvesen, som vil kunne vurdere tilsynsaktiviteter basert på oversikten.

Melding om hvor og når periodiske kontroller skal utføres vil skje systemteknisk ved innrapportering av kontrollresultatet til Statens vegvesen, da det vil være krav om å opplyse

om at det er en mobil kontroll, samt adressen for denne, ved innrapporteringen. Følgelig vil slike kontroller, likefult som øvrige kontroller, kunne bli gjenstand for tilsyn gjennom stikkprøvekontroller.

4.12 Godkjente kontrollorgan som er gitt unntak fra kravet til lokaler

Historisk har Statens vegvesen gitt virksomhet godkjenning som kontrollorgan med unntak fra kravet til lokaler, jf. pkkf. § 8, da virksomheten hadde en mobil innretning som oppfylte alle krav til utstyr. Med den nye hjemmelen i § 7a, mener Statens vegvesen at slike virksomheter kan fortsette, men som registrerte mobile virksomheter knyttet til et godkjent kontrollorgan i henhold til pkkf. § 8.

5 Forslag for å harmonisere med ny verkstedforskrift

5.1 Innledning

I det følgende vises det til ny forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) som trådte i kraft 1. november 2020. Ettersom verkstedtjenester og periodisk kontroll ofte tilbys av samme virksomhet og følgelig tilhører samme bransje, mener Statens vegvesen det er riktig å harmonisere krav i samsvarende bestemmelser i regelverket for disse. På denne måten blir endringer i krav stilt til slike virksomheter faktisk en realitet. Vi foreslår derfor noen endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy for å harmonisere med krav i henhold til verkstedforskriften, som ble endret som et ledd i utarbeidelsen av ny forskrift på kjøretøysiden.

5.2 Krav til teknisk leder og stedfortreder

5.2.1 Behov for å vurdere begrepet «kompetent» stedfortreder

Det er i forskriften § 10 stilt krav om at et kontrollorgan skal ha en teknisk leder med en «kompetent» stedfortreder. Begge disse rollene skal være godkjent av Statens vegvesen. Rollen som stedfortreder er i likhet med teknisk leder betinget av personlig godkjenning. Henvisningen til at stedfortreder skal være kompetent synes overflødig all den tid vedkommende trer inn i teknisk leders rolle, og i det anses å være kompetent ved å oppfylle samme krav som til teknisk leder.

5.2.2 Behov for å vurdere krav til teknisk leders praksis

I pkkf. § 11 stilles det krav om fagbrev og relevant praksis for å kunne bli godkjent som teknisk leder. I bestemmelsens tredje ledd stilles det videre krav om at teknisk leder må ha vært i «*relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene.*»

Statens vegvesen er kjent med at dagens krav om relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene på godkjenningstidspunktet, kan fremstå som urimelig strengt og uforholdsmessig. Tilsvarende krav er fjernet for tekniske ledere godkjent etter den nye verkstedforskriften, og det er følgelig et behov for å vurdere dette kravet også for tekniske ledere i kontrollorgan.

5.2.3 Nærmere om forståelsen og praktiseringen av «annen relevant utdanning eller praksis» i pkkf. § 11 fjerde ledd

Forskriftens § 11 fjerde ledd åpner for at en teknisk leder kan gis godkjenning på bakgrunn av «annen relevant utdanning eller praksis», dersom Statens vegvesen finner den likeverdig med kravene oppstilt i andre ledd. Det presiseres at det er et krav til både utdanning og praksis.

Statens vegvesen foreslår ingen endringer i dette alternativet til oppfyllelse av godkjenningskrav for teknisk leder, men ønsker å knytte noen kommentarer til hvordan dette unntaket fra hovedregelen etter andre ledd skal forstås og praktiseres. Tilsvarende klargjøring ble gjort på verkstedetsiden i forbindelse med den nye verkstedforskriften og vi

ønsker derfor å tydeliggjøre at det samme gjelder for forståelsen av bestemmelsen i forskrift om periodisk kontroll.

Hva som er likeverdig utdanning og praksis må bedømmes på grunnlag av fremlagt dokumentasjon. Det skal foretas en konkret vurdering av om summen av utdanning og praksis er likeverdig med fagbrev og relevant praksis som kontrollør hos Statens vegvesen, ved godkjent kontrollorgan eller som mekaniker ved godkjent kjøretøyverksted, slik dette er oppstilt i andre ledd.

Uttrykket «likeverdig» innebærer at utdanningen og praksisen – samlet sett – skal holde samme nivå som det som kreves etter andre ledd. Unntaksbestemmelsen skal praktiseres slik at den som godkjennes som teknisk leder har nødvendig kompetanse til å ivareta pliktene slik disse fremkommer i § 10.

Statens vegvesen legger også til grunn at uttrykket «annen likeverdig utdanning eller praksis» innebærer at det ligger et formelt utdanningsløp i bunnen.

For den som skal ha godkjenning som teknisk leder for f.eks. kontrollorgan 01 innebærer det at vedkommende må dokumentere et formelt utdanningsløp som i omfang og nivå er sammenlignbart med fagbrev bilmekaniker lette kjøretøy. Dette kan f.eks. være ingeniøruddanning innen bil- eller maskinfag ervervet i Norge eller i annet land, eller det kan være utenlandsk utdanning som er direkte sammenlignbar med det norske fagbrevet.

Videre kan en som skal ha godkjenning som teknisk leder, men som ikke har et fagbrev, som fullt ut anses likeverdig med fagbrevkravet stilt til teknisk leder for den aktuelle kontrollorgankategorien, få vurdert om fagbrevet, kombinert med lengre, relevant praksis, er tilstrekkelig for å anse vedkommende sin utdanning og praksis som likeverdig kravet stilt i andre ledd.

Veiledende norm for vurdering av hva som er å betrakte som lengre, relevant praksis kan være at den bør være dobbelt så lang som det som kreves etter hovedregelen i andre ledd. Forståelsen av og praktiseringen av § 11 fjerde ledd må utdypes i nærmere retningslinjer som gjøres tilgjengelig for bransjen.

5.2.4 Forslag til endring av pkkf. § 10

Statens vegvesen foreslår følgende ordlyd i overskriften til pkkf. § 10, samt bestemmelsens første og tredje ledd:

§ 10. Teknisk leder og ~~kompetent~~ stedfortreder

Kontrollorgan skal ha en teknisk leder med ~~kompetent~~ stedfortreder som er godkjent av Statens vegvesen. Statens vegvesen kan ved godkjenning av kontrollorgan gjøre unntak fra kravet til ~~kompetent~~ stedfortreder når kravet vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse.

(...)

I teknisk leders fravær påhviler dennes plikter og ansvar ~~kompetent~~ stedfortreder. ~~Kompetent stedfortreder~~ Stedfortreder må ha godkjenning som teknisk leder, jf. § 11.

Statens vegvesen foreslår å fjerne begrepet «kompetent» stedfortreder. Forslaget innebærer kun språklige endringer for å harmonisere denne delen av bestemmelsen med tilsvarende ordlyd i ny forskrift om arbeid på kjøretøy § 9, tredje ledd.

5.2.5 Forslag om å oppheve pkkf. § 11 tredje ledd

Statens vegvesen foreslår å fjerne kravet om relevant praksis for teknisk leder i 3 av de siste 10 årene på godkjenningstidspunktet. Forskriftens § 11 fjerde og femte ledd foreslås følgelig endret til tredje og fjerde ledd.

Dette kravet må sees i sammenheng med innføring av personlig godkjenning for kontrollører og tekniske ledere i oktober 2018. Nå kan en kontrollør som ønsker å bli teknisk leder også vise til praksis gjennom utdanning, kontrollør opplæringen og oppfriskningsopplæringen. Godkjenningsordningen for kontrollører ivaretar i større grad hensynet til og sikre at teknisk leder er oppdatert på faget.

5.3 Gebyr for godkjenninger

5.3.1 Gjeldende rett

Bestemmelsen i pkkf. § 12a. om gebyr for godkjenning trådte i kraft 1. oktober 2018. Bestemmelsen lyder som følger:

For første gangs behandling av søknad om godkjenning som kontrollorgan og ved utvidelse av godkjenning skal kontrollorganet betale et gebyr på kr 14 230.

For første gangs behandling av søknad om godkjenning som teknisk leder og ved utvidelse av godkjenning skal søkeren betale et gebyr på kr 3 110.

For første gangs behandling av søknad om godkjenning som kontrollør og ved utvidelse av godkjenning skal søkeren betale et gebyr på kr 3 110.

5.3.2 Behov for å endringer i bestemmelsen om godkjenningsgebyr

Siden ikrafttredelsen av pkkf. § 12a, har det etablert seg en forvaltningspraksis der det gis ett gebyr når det søkes om flere godkjenninger samtidig. Det være seg flere kontrollorgangodkjenninger og/eller godkjenninger som verksted etter verkstedforskriften, eller flere kontrollør og/eller teknisk leder-godkjenninger.

I ny verkstedforskrift av 1. november 2020 ble også en hjemmel for godkjenningsgebyr inntatt i forskriftens § 12. Hjemmelen er bygget på samme lest som § 12 a i pkkf., men fikk i tillegg følgende ledd som kodifiserer den nevnte forvaltningspraksisen:

Ved samtidig godkjenning som kontrollorgan, jf. forskrift 2009-05-13 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy, og verksted etter denne forskrift, betales ett gebyr. Det samme gjelder ved samtidig godkjenning av teknisk leder eller stedfortreder for kontrollorgan og verksted.

Gebyrenes størrelse vil bli indeksregulert årlig.

5.3.3 Forslag til § 12a nytt fjerde og femte ledd

For å synliggjøre etablert forvaltningspraksis og harmonisere med ny verkstedforskrift foreslår Statens vegvesen et nytt fjerde og femte ledd til § 12a med følgende ordlyd:

Ved samtidig godkjenning som verksted, jf. forskrift 2020-10-28 nr. 2170 om arbeid på kjøretøy, og kontrollorgan etter denne forskrift, betales ett gebyr. Det samme gjelder ved samtidig godkjenning av kontrollør og teknisk leder for kontrollorgan og verksted.

Gebyrenes størrelse vil bli indeksregulert årlig.

Forslaget til nytt fjerde ledd innebærer i tråd med gjeldende forvaltningspraksis at det ved første gangs godkjenning ikke skal betales mer enn ett gebyr når søknad om godkjenninger av verksted og/eller kontrollorgan fremmes samtidig. I praksis er dette mer regelen enn unntaket. Dette selv om det formelt sett er snakk om flere separate godkjenninger. Merarbeidet ved slik samtidig godkjenning – sammenlignet med ressursinnsatsen til en enkelt godkjenning som hhv. verksted eller kontrollorgan – er etter Statens vegvesens vurdering så vidt marginal at det ikke lar seg forsvare å kreve dobbelt gebyr. Samme prinsipp foreslås også gjort gjeldende ved samtidig godkjenning av kontrollør og/eller teknisk leder stedfortreder for både verksted og kontrollorgan.

Forslag til nytt femte ledd innebærer at Statens vegvesen kan indeksregulere satsene hvert år i samsvar med justeringene i statsbudsjettet for lønns- og prisvekst.

5.4 Krav til kvalitetsstyringssystem

5.4.1 Gjeldende rett og behov for endring

I ny verkstedforskrift har det kommet endringer i kravene til utformingen av og innholdet i kvalitetsstyringssystemet. Det er derfor også behov for å harmonisere kravene til kvalitetsstyringssystem i kontrollorgan med de tilsvarende bestemmelser i verkstedforskriften. Gjeldende pkkf. kap. 4 har bestemmelser om plikt til å etablere et kvalitetsstyringssystem, om hva systemet skal inneholde og hvordan det skal dokumenteres.

Kravene til etablering og ajourhold av kvalitetsstyringssystem for kontrollorgan har – med en mindre justering i 2018 – stått uendret siden de ble introdusert i forskriften i 2004.

Erfaringer fra tilsynet med kontrollorganene forteller at det er 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. Kravene til innhold bør også revideres.

5.4.2 Forslag til endring av pkkf. § 13

Vi foreslår at pkkf § 13 gis slik ordlyd:

§ 13. Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem

Den som er gitt godkjenning som kontrollorgan skal etablere og ajourholde et kvalitetsstyringssystem for kontrollorganets aktiviteter slik dette er regulert i denne forskrift og nærmere avgrenses i Statens vegvesens vedtak om godkjenning. Systemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med teknisk leder og personale.

Formålet med kvalitetsstyringssystemet er å sikre riktig kvalitet på kontrollgjennomføring og – rapportering, at kontrollene oppfyller kravene i denne forskrift og gjennom kontinuerlig forbedring bidrar til riktig kontrollkvalitet.

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

Teknisk leder plikter å føre tilsyn med at kontrollene organiseres og gjennomføres slik dette er fastsatt i kvalitetssystemet.

Forslaget til første ledd presiserer at det er kontrollorganet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som kontrollorgan), i praksis kontrollorganets administrative ledelse, som har ansvaret for at systemet 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 teknisk 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 formålet med å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem. Det er ikke et mål i seg selv, men et hjelpemiddel for å sikre riktig kvalitet på kontrollene. Riktig kvalitet på kontrollene sikres igjen gjennom at kvalitetsstyringssystemet underbygger en praksis som sikrer at myndighetskrav og kundenes forventinger til tjenesteleveransene blir oppfylt.

Forslaget til tredje ledd fastsetter hva kvalitetsstyringssystemet skal inneholde. De nærmere kravene er foreslått regulert i § 14.

Uttrykket prosedyrebeskrivelse – slik dette nyttes i denne forskriften – 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 gå frem av prosedyren når den ble etablert og når den sist ble revidert. Referanser til forskriftsbestemmelser, 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 foreslås at gjeldende bestemmelse om at plikten til å opprette kvalitetsstyringssystem ikke får anvendelse for kontrollorgan som har godkjent kvalitetssikringssystemer i henhold til gjeldende NS-EN-ISO-9001 for virksomheten, utgår i sin helhet. Formuleringen er mer egnet til å forvirre enn til å oppklare. Kun et fåtall av kontrollorganene har i dag et ISO-godkjent kvalitetsstyringssystem. Vi er også av en oppfatning at det fremstår som klart for alle at man ikke må etablere et kvalitetsstyringssystem på nytt dersom man allerede har et fungerende kvalitetssystem som dekker kravene til innhold mv. slik dette reguleres i pkkf.

Det følger av forslaget til fjerde ledd at teknisk leder – i egenskap av å være kontrollorganets faglige leder med ansvar for å se til at kontrollorganet driver i samsvar med kravene i pkkf – har et selvstendig ansvar for å føre tilsyn med at kontrollene er organisert og kontrollpraksis er i samsvar med det som er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet

5.4.3 Forslag til endring av pkkf. § 14

Vi foreslår at pkkf § 14 gis slik ordlyd:

§ 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet

Kvalitetsstyringssystemet skal minimum inneholde følgende:

- a) Beskrivelse av hvordan det kontrollarbeidet 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) Prosedyrebeskrivelse for gjennomføring og rapportering av kontroller.*
- d) Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av kontroll med kvaliteten på utførte kontroller og kontrollrapportering.*
- e) Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av periodisk kalibrering og systematisk vedlikehold av godkjenningspliktig utstyr, herunder registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningsattester for teknisk utstyr.*
- f) Prosedyrebeskrivelse for sikring av habiliteten i kontrollgjennomføringen.*
- g) Prosedyrebeskrivelse for og registreringer av avvikshåndtering*

Forslaget til ny § 14 er vesentlig omarbeidet i forhold til hva som er reguleringen i gjeldende pkkf. Hensikten med omarbeidingen har vært at systemet – i større grad enn tilfellet er i gjeldende forskrift – 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 kontrollvirksomheten, hvilket ansvar (roller) de

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

Forslaget til bokstav b er formulert slik at det – foruten at det skal foreligge en kompetanseplan for de som har oppgaver i tilknytning til kontrollvirksomheten – også skal dokumenteres hvordan denne følges opp. Deltakelse i kurs mv. skal m.a.o. registreres.

Forslaget til bokstav c viderefører gjeldende pkkf § 14 c og delvis også h i og med at det stilles krav til en samlet prosedyrebeskrivelse som dekker både gjennomføringen av kontrollene og rapporteringen av kontrollresultatet. Slik Statens vegvesen vurderer det, er det – særlig etter at kravet om umiddelbar rapportering av kontrollresultatet foretatt av godkjent kontrollør ble gjort gjeldende – gode grunner for at kontrollgjennomføring og kontrollrapportering reguleres i en og samme prosedyre.

Bokstav d) viderefører gjeldende pkkf § 14 bokstav i. Bestemmelsen ble tatt inn i pkkf ved forskriftsendring som trådte i kraft 1. oktober 2018, og som bl.a. var begrunnet i at det ble lempet på kravet til teknisk leders tilstedeværelse i virksomheten. Bestemmelsen presiserer at det ikke bare er krav til å ha en prosedyrebeskrivelse for kontroll med kvaliteten på kontrollarbeidet, men at det også skal registreres hvordan man faktisk og praktisk fører kontroll samt hva kontrollen forteller om kvaliteten på arbeidet.

Forslaget til bokstav e bygger på gjeldende pkkf bokstav c og presiserer i tillegg at det er et krav til registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningssattester for teknisk utsyr som nyttes i kontrollene (herunder bl.a. kalibreringsbevis).

Bokstav f) viderefører gjeldende pkkf § 14 bokstav j som ble tatt inn i pkkf ved forskriftsendring som trådte i kraft 1. oktober 2018. Kravet til prosedyrebeskrivelse for ivaretagelse av habilitet må sees i sammenheng med at det ved samme forskriftsendring ble tatt inn habilitetskrav til kontrollørene, men også ved at det ble stilt krav om såkalt «systemhabilitet». Statens vegvesen legger til grunn at kravet til prosedyre for å ivareta reguleringen i § 12 c første ledd om personlig habilitet, er oppfylt dersom virksomheten i sine stillingsinstrukser tar inn og kommuniserer til den enkelte kontrollør hvilke regler som gjelder for personlig habilitet. Det skal ikke kreves noen egen prosedyrebeskrivelse utover dette. Det er likevel ikke til hinder for at det i kontrollorganet etableres rutiner for å sjekke mulige habilitetskonflikter ved bestilling/levering av kjøretøy til kontroll.

Pkkf § 12 c andre ledd innebærer at det også skal etableres egen prosedyrebeskrivelse for å håndtere kravene til «systemhabilitet». Også dette kan i praksis håndteres gjøres ved at man beskriver og gjennomfører internkontroll i form av stikkprøver, dokumenterer gjennomføringen og har et system for avvikshåndtering, jf. forslagene til bokstav d) og f).

Forslaget til bokstav g) tar utgangspunkt i gjeldende pkkf § 14 g) men er gjort mer generell ved at det stilles krav til prosedyrebeskrivelse av alle typer avvik knyttet til kontrollvirksomheten. I praksis gjelder dette avvik avdekket gjennom tilsyn fra Statens vegvesen, avvik avdekket i internkontroll samt avvik fremkommet gjennom kundeklager.

Forslaget til bokstav g) innebærer i tillegg at avvikene skal følges opp slik at praksis forbedres. Oppfølgingstiltakene skal registreres.

Bokstav e) og f) i gjeldende pkkf § 14 foreslås fjernet da disse ansees tilstrekkelig regulert gjennom pkkf § 9 *Regelverk m.m.*

5.4.4 Forslag til endring av pkkf. § 15

Vi foreslår at pkkf § 15 gis slik ordlyd:

§ 15 Dokumentasjon

Den som er gitt godkjenning som kontrollorgan har ansvar for at kvalitetsstyringssystemet er skriftlig dokumentert, ajourholdt og tilgjengelig for ansatte og for tilsynsmyndigheten.

Forslaget til ny § 15 presiserer – i tråd med forslaget til § 13 første ledd – at det er kontrollorganet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som kontrollorgan), i praksis verkstedets administrative ledelse, som har ansvaret for at virksomhetens kvalitetssystem er skriftlig dokumentert og at det er ajour til enhver tid.

Uttrykket «skriftlig dokumentert» innebærer at det 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).

Andre ledd i gjeldende § 14 er forslått fjernet, jf. forslaget til ny § 13 bokstav e.

5.4.5 Forslag til endring av pkkf. § 31 nytt fjortende ledd

Det foreslås at det i pkkf § 31 *Overgangsregler* tilføyes et nytt fjortende ledd:

Kontrollorgan godkjent før [sett inn ikrafttredelsesdato for endringsforskriften] må innen [sett dato for to år etter ikrafttredelsesdato] ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 13, 14 og 15.

Endrede krav til innholdet i kvalitetsstyringssystemet, jf. forslaget til § 14, innebærer at kontrollorganer i drift ved ikrafttreden av endringsforskriften, må omarbeide sitt allerede etablerte kvalitetsstyringssystem.

Det foreslås at de kontrollorganene det gjelder gis en overgangsperiode på to år for å tilpasse seg de nye kravene til innholdet i kvalitetsstyringssystemet.

6 Øvrige forslag til endringer i forskriften

6.1 Presisere tittelen til kapittel 3

6.1.1 Gjeldende rett og behov for endring

Gjeldende ordlyd i kapitteloverskriften til forskriftens kapittel 3 er «Kapittel 3 – Kontrollorgan». Sett hen til kravene stilt til godkjenning av kontrollører og tekniske ledere som ble vedtatt 1. oktober 2018, ser Statens vegvesen at det er behov for å også oppdatere kapitteloverskriften, slik at den gjenspeiler at også krav til kontrollører og tekniske ledere reguleres under dette kapitlet.

6.1.2 Forslag til endring av tittelen til kapittel 3

Statens vegvesen foreslår å endre ordlyden i tittelen til kapittel 3, slik at den nå viser at kravene stilt til de personlige godkjenningene også reguleres under dette kapitlet. Vi foreslår at kapittel 3 får følgende tittel:

«Kapittel 3 – Kontrollorgan, kontrollør og teknisk leder»

6.2 Gi kjøretøyeier plikt til å melde fra til Statens vegvesen hvis et kontrollpliktig kjøretøy faller utenfor kontrollordningen

6.2.1 Gjeldende rett og behov for endring

Kjøretøyeier er i dag kun forpliktet til å fremstille kontrollpliktige kjøretøyet som nevnt i pkkf. § 4 til periodisk kontroll, jf. § 5.

I forbindelse med innlemmelse av traktorer i kontrollordningen ser Statens vegvesen at det kan oppstå systemtekniske utfordringer for TR-traktorer som ikke har oppgitt maksimal hastighet. Disse vil systemteknisk ikke bli automatisk innlemmet i kontrollregimet, hvis ikke kjøretøyeier melder i fra om at kjøretøyet ikke har kontrollfrist. Forslag til § 3 nytt andre ledd

6.2.2 Forslag til § 3 nytt andre ledd

Statens vegvesen foreslår at § 3 nytt andre ledd skal lyde:

Eier av kjøretøy som nevnt i § 4, plikter å melde fra til Statens vegvesen dersom kjøretøyet ikke har fått en frist for godkjent periodisk kontroll, jf. § 5.

Statens vegvesen mener det bør påhvile en plikt for kjøretøyeier å melde fra til Statens vegvesen, dersom et kjøretøy er kontrollpliktig i henhold til pkkf. § 4 første ledd, men ikke har fått en frist for periodisk kontroll.

Det kan tenkes tilfeller der kjøretøy i andre kjøretøykategorier, som er kontrollpliktige etter § 4 første ledd, systemteknisk ikke fanges opp, selv om det i slike tilfeller i så fall vil skyldes saksbehandlings- eller systemfeil. Statens vegvesen mener derfor at en hjemmel for slik meldeplikt for kjøretøyeier bør være generell og ikke knyttet til traktorer spesielt.

6.3 Presisering av vandelsvurderingen for kontrollørgodkjenning

6.3.1 Gjeldende rett og behov for presisering

Gjeldende § 12 første ledd bokstav c fastsetter at den som skal godkjennes som kontrollør må godtgjøre med ordinær politiattest at vedkommende er skikket for oppgaven. Om vedkommende er skikket beror på en skjønnsmessig vurdering av om godkjenning ivaretar tilliten til kontrollordningen. Det følger av siste setning i bokstav c) at dom for uriktig forklaring til offentlig myndighet, dokumentfalsk, vinningslovbrudd eller økonomisk kriminalitet særlig vil kunne medføre at kontrolløren ikke anses skikket.

Statens vegvesen har ved gjennomgang av forskriften kommet til at uttrykket dom ikke fullt ut er dekkende for de påtegninger som kan gjøres i ordinær politiattest og som således vil inngå i skikkethetsvurderingen, jf. politiregisterloven § 40. Bot enten den er gitt i dom eller ved forelegg, jf. straffeprosessloven kap. 20, vil også kunne fremgå av den ordinære politiattesten.

6.3.2 Forslag til endring av pkkf § 12 første ledd bokstav c

Det foreslås at pkkf § 12 første ledd bokstav c gis slik ordlyd:

c) godtgjøre med ordinær politiattest at vandelen er slik at vedkommende anses skikket som kontrollør. Om kontrolløren anses skikket beror på en skjønnsmessig vurdering av om godkjenning ivaretar tilliten til kontrollordningen. ~~Den~~ *Straff* for uriktig forklaring til offentlig myndighet, dokumentfalsk, vinningslovbrudd, eller økonomisk kriminalitet vil særlig kunne medføre at kontrolløren ikke anses skikket.

Statens vegvesen foreslår at § 12 første ledd bokstav c siste setning endres slik at den klarere fanger opp alle forhold som kan gis påtegning i attesten. Slik vi vurderer det, vil uttrykket straff være mer dekkende. Med straff forstås i denne sammenheng strafferettslige reaksjoner slik dette defineres i straffeloven § 29.

6.4 Korrigerer av utgangspunktet for beregningen av utløpsdato for kontrollørgodkjenning

6.4.1 Gjeldende rett og behov for korrigerer

En kontrollørgodkjenning utløper etter 5 år. I fjerde ledd er beregningen av godkjenningsperioden på 5 år regulert slik:

En godkjenning som kontrollør utløper 5 år etter dato for godkjenning.

En kontrollør må derfor gjennomføre oppfriskningsopplæring for å vedlikeholde og beholde sin godkjenning, jf. pkkf. § 12 femte ledd. Etter oppfriskningsopplæringen vil de neste 5 årene, som kontrollørgodkjenningen er gyldig for, beregnes fra dato for gjennomført oppfriskningsopplæring.

Statens vegvesen mener det er hensiktsmessig at også gyldigheten av første gangs godkjenning beregnes fra dato for gjennomført opplæring. Vi har indikasjoner på at det spekuleres noe i innmelding av vilkår for godkjenning, og mener derfor at godkjenningsperioden på 5 år bør beregnes fra samme utgangspunkt både ved første gangs godkjenning og ved gjennomfriskning for å gjøre begge prosesser like. Systemteknisk må de to prosessene også behandles likt.

Ved gjennomført opplæring kan den som søker om ny godkjenning enten ha sendt inn øvrig dokumentasjon på vilkår på forhånd eller sende dette snarlig etter, slik at ikke for mye tid av godkjenningsperioden på 5 år forsvinner i saksbehandlingen av de øvrige vilkårene.

6.4.2 Forslag til endring av pkkf. § 12 fjerde ledd

Statens vegvesen foreslår at pkkf. § 12 fjerde led gis følgende ordlyd:

En godkjenning som kontrollør utløper 5 år etter dato for ~~godkjenning~~ *gjennomført opplæring*.

Ordlyden «opplæring» henviser både til grunnopplæring, jf. § 12 første ledd bokstav b og gjenoppfriskningsopplæring jf. femte ledd.

I praksis vil beregningen skje fra den datoen som kursarrangørene melder om at opplæringen ble gjennomført på.

6.5 Presisering av krav til utstyr for kontrollorgan

6.5.1 Gjeldende rett og behov for presisering

I pkkf. § 8 andre ledd bokstav b stilles det i gjeldende forskrift krav om at kontrollorgan skal ha «*kjørebaneløfter eller arbeidsgrav*».

Statens vegvesen har inntrykk av at det vært noe tvil om hva som inngår i dette utstyrskravet. Vi har hele tiden ansett traversjekk som en naturlig del av kjørebaneløfteren for å ha mulighet til å løfte kjøretøy på en slik måte at akslene fortsatt står i tilnærmet «kjørestilling». Dette blant annet for kontroll av opphengskuler på en del kjøretøytyper.

6.5.2 Forslag til presisering av pkkf. § 8 andre ledd bokstav b

For å fjerne tvil om hva som inngår i dette utstyrskravet foreslår Statens vegvesen følgende endringer i pkkf. § 8 andre ledd bokstav b første setning:

- b) Kjørebaneløfter *med traversjekk* eller arbeidsgrav.

Vi anser traversjekk som en naturlig del av kjørebaneløfteren, for å blant annet kunne kontrollere hjuloppheng ved å avlaste opphengskuler der det er nødvendig.

6.6 Krav om utstyr for kontroll av bremsevæske

6.6.1 Behov for endring

Statens vegvesen foreslår å legge til et nytt kontrollpunkt 1.8 om kontroll av kokepunkt på bremsevæske i kontrollinstruksen, etter en tilrådning fra Statens havarikommisjon, se punkt 7.2. Dette forslaget krever også at det stilles et krav om utstyr for kontroll av bremsevæske for alle kontrollorgankategorier i pkkf. § 8.

6.6.2 Forslag til endring av pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav o

Statens vegvesen foreslår to alternativer til krav til utstyr for måling av bremsevæske i pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav o:

- o) Kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med hydrauliske bremses skal ha utstyr for måling av vanninnhold i bremsevæske. Måleområde 1,0 % til 2,5%, måleusikkerhet maksimalt 0,5 %.*
- o) Kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med hydrauliske bremses skal ha utstyr for måling av kokepunkt på bremsevæske. Måleområde 120 °C til 210 °C, måleusikkerhet maksimalt 15 °C.*

Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på forslaget til de alternative utstyrskravene og innholdet i disse.

6.7 Krav om utstyr for kontroll av lette hengere

6.7.1 Behov for endring

Statens vegvesen foreslår i tilknytning til forslaget om å tilpasse kontrollinstruksen for kontroll av lette hengere, se punkt 7.4, å legge til et nytt kontrollpunkt 1.1.25 om kontroll av påløpsbremseanlegg på tilhengere, se punkt 7.9.12. Dette forslaget krever også at det stilles et krav om utstyr for kontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg for alle kontrollorgan som kontrollerer slike tilhengere i pkkf. § 8.

6.7.2 Forslag til endring av pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav p

Statens vegvesen foreslår at krav til utstyr for kontroll av påløpsbremseanlegg på tilhengere i pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav p:

- p) Kontrollorgan som kontrollerer tilhengere med påløpsbremseanlegg skal ha utstyr til funksjonskontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg.*

6.8 Endring i plikter som ligger til kontrollvirksomheten

6.8.1 Gjeldende rett og behov for endring

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 16 regulerer plikter som ligger til kontrollvirksomheten. I tredje ledd står det blant annet:

«Når et kjøretøy under kontrollen er i så dårlig stand at bruksforbud er aktuelt, skal kontrollorganet omgående melde dette til Statens vegvesen hvis det anses nødvendig for å hindre bruk.»

Bestemmelsen stammer fra tiden da kontrollresultater ble rapportert til Statens vegvesen i etterkant av kontrollen, men hvorvidt kjøretøyet ble godkjent eller ikke først ble vedtatt av Statens vegvesen i slutten av kjøretøyets «kontrollmåned». Med denne ordningen var det en periode der kjøretøy, med eksempelvis trafikkfarlige mangler, ikke ble ilagt bruksforbud grunnet rapportert 3'erfeil før en stund etter selve kontrollen. Følgelig var det et behov for at kontrollorgan rapporterte om slike mangler til Statens vegvesen, slik at bruksforbud kunne ilegges.

Grunnet den systemtekniske utviklingen er det ikke lenger et slikt behov. Statens vegvesen fatter nå vedtak om hvorvidt kjøretøyet godkjennes eller ikke umiddelbart på bakgrunn av de rapporterte kontrollresultatene fra kontrollorganene, slik at kjøretøyet ilegges bruksforbud omgående dersom det har trafikkfarlige feil. Kjøretøyeier opplyses samtidig om bruksforbudet gjennom kontrollseddelen.

6.8.2 Forslag om å oppheve pkkf. § 16 tredje ledd

Statens vegvesen foreslår å oppheve pkkf. § 16 tredje ledd, da det ikke lenger er behov for å forplikte kontrollorgan til å melde fra om slike tilfeller.

6.9 Oppheve adgangen til overprøving av en periodisk kontroll

6.9.1 Gjeldende rett

Forskriften om periodisk kontroll opererer med to «klageinstitutter»; overprøving av kontrollresultatet, som er regulert i forskriften § 26, og klage på kontrollresultatet (enkeltvedtak), som reguleres i forskriften § 28.

Mens det for overprøving ikke er regulert noen form for frist for prøving av kontrollresultatet, bygger klageordningen etter § 28 på forvaltningslovens regler om klagers form og innhold, herunder frist for å fremsette klage. Overprøvinger er gebyrbelagte, jf. pkkf § 27. Ordinær forvaltningsklage er ikke det.

Slik forskriften §§ 26 og 28 er utformet kan eier av kjøretøy som er uenig i kontrollorganets registrering av mangler velge om han vil prøve kontrollresultatet, enten gjennom overprøving hos Statens vegvesen etter § 26 eller gjennom ordinær forvaltningsklage etter forvaltningsloven § 28. Velger vedkommende overprøving etter § 26 fortsatt klage fremmes i

tillegg etter § 28, dersom vedkommende er uenig i Statens vegvesens resultat, forutsatt at klage fremsettes innenfor forvaltningslovens frister.

6.9.2 Behov for endring

Slik Statens vegvesen vurderer det, er ordningen for prøving av kontrollresultatet i to «klageinstitutter» lite tilfredsstillende.

Endringen i pkkf § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest– sammen med at vi har fra 8. februar 2019 gikk over til en fristberegning med utgangspunkt i kjøretøyets registreringsdato, jf. § 5, innebærer at Statens vegvesen nå godkjenner eller underkjenner kjøretøyet umiddelbart etter at kontrolløren har foretatt innrapportering av kontrollresultatene.

Tidligere ordning var at kontrollresultatet først ble formelt godkjent eller underkjent ved utløpet av kontrollmåneden. Dersom kontrollen rent faktisk ble gjennomført i begynnelsen av kontrollmåneden, var det først mulig å få fremmet og realitetsbehandlet en klage på kontrollresultatet som ordinær forvaltningsklage etter utløpet av den samme måneden.

Endringen av pkkf § 22, jf. også § 5, innebærer at en kjøretøyeier som er uenig i og vil prøve mangelmerknader gitt av kontrollorganet, kan få prøvd kontrollresultatet gjennom ordinær forvaltningsklage etter pkkf § 28 umiddelbart etter at kontrollen er gjennomført hos kontrollorganet. Slik vi ser det, innebærer dette at noe av begrunnelsen for ordningen med overprøving, som alternativ til ordinær forvaltningsklage, faller bort.

6.9.3 Forslag om å oppheve pkkf. §§ 26 og 27

Statens vegvesen foreslår at pkkf. § 26 Overprøving av kontroll og pkkf. § 27 Betaling for kontroll oppheves.

Slik Statens vegvesen vurderer det er det ikke behov for begge «klageinstituttene» slik disse er regulert i pkkf § 26 og § 28 i gjeldende forskrift, tatt i betraktning at kjøretøy godkjennes umiddelbart ved innrapportert resultat, jf. pkkf. § 22 første ledd.

Forslaget innebærer at kjøretøyeier kan fremme ordinær forvaltningsklage på Statens vegvesens godkjenning eller underkjenning av kontrollresultatet, hvis vedkommende ikke er enig i dette. Klage må skje innenfor de frister og i den form som gjelder etter forvaltningsloven kapittel VI.

Dersom prøving av mangelmerknader ilagt av kontrollorgan skal skje ved at det fremmes ordinær forvaltningsklage med hjemmel i pkkf § 28, vil det, slik Statens vegvesen vurderer det, ikke lenger være anledning til å kreve gebyr. Klagesaksbehandling og –avgjørelse er utvilsomt utøvelse av offentlig myndighet og gebyr i slik sammenheng krever lovhjemmel. Slik hjemmel fins ikke i vegtrafikkloven § 19 a. Det er også tvilsomt om denne typen myndighetsutøvelse i de hele tatt bør gebyrlegges. Utgangspunktet er at det ikke bør tas gebyr for saksbehandlingen i forvaltningen med mindre det er snakk om saker i næring som krever omfattende saksbehandling før eventuell innvilgelse av søknad.

I den grad en kjøretøyeier ønsker en «second opinion» av de mangelmerknader et kontrollorgan har påført kontrollseddel, har også eier alltid den muligheten å få gjennomført en ny kontroll av manglene mot vederlag hos annet kontrollorgan.

6.10 Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat

6.10.1 Gjeldende rett

Den norske kontrollordningen – slik denne er regulert i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy –gjennomfører «Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU om periodisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og oppheving av direktiv 2009/40/EF» i norsk rett.

Det følger av fortalen pkt. 15 i direktivet at «...teknisk kontroll er et nasjonalt anliggende og bør derfor utføres av medlemsstatene eller av offentlige eller private organer som er bemyndiget til å føre slik kontroll under deres tilsyn. Medlemsstatene bør uten unntak forbli ansvarlige for den tekniske kontrollen, også dersom den nasjonale ordningen tillater at private organer, herunder slike som også foretar reparasjoner av kjøretøyer, foretar teknisk kontroll».

De sentrale bestemmelsene i direktivet er å finne i artiklene 4 nr. 1 og 2 og artikkel 8 nr. 3 og også artikkel 12.

Som det kommer frem av bestemmelsene referert til foran, har vi gjennom EØS-avtalen forpliktet oss til at norskregistrerte kjøretøy blir testet periodisk i samsvar med direktiv 2014/45/EU av kontrollorganer godkjent av og under tilsyn av norske myndigheter.

Kontrollene skal utføres av den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, eller av et offentlig organ som medlemsstaten har gitt myndighet til å utføre denne oppgaven, eller av organer eller virksomheter som medlemsstaten har utpekt eller fører tilsyn med, herunder godkjente private organer.

Som det fremgår av direktivet, ligger det innenfor handlingsrommet vårt å inngå avtale med kontrollorgan i annen EØS-stat om kontroll av norskregistrerte kjøretøyer. Dette er en modell som bl.a. Nederland har valgt ved å inngå avtaler med kontrollorganer i Spania og Belgia.

I de tilfeller et kjøretøy allerede er registrert i annen EØS-stat men importeres til og skal registreres i Norge, har Norge forpliktet seg til å anerkjenne periodisk kontroll foretatt og kontrollseddel utstedt i den andre staten som om kontrollen var gjennomført og kontrollseddelen utstedt av norske kontrollmyndigheter.

Norges forpliktelser etter direktiv 2014/45/EU er gjennomført i norsk rett i forskrift 2009–05–13–591 om periodisk kontroll av kjøretøy med hjemmel i vegtrafikkloven § 19 a.

Hovedregelen etter forskriften, jf. § 2, er at periodisk kjøretøykontroll av norskregistrerte kjøretøy bare kan foretas av kontrollorgan som er godkjent av og føres tilsyn med av norske myndigheter, nærmere bestemt Statens vegvesens tilsynsenheter.

Periodiske kontroller av norskregistrerte kjøretøy foretatt i annen EØS-stat kan likevel – forutsatt at vilkåret «særlige tilfeller» er oppfylt – godkjennes på lik linje med kontroll foretatt av godkjent kontrollorgan her til lands, se § 2 andre ledd:

Statens vegvesen kan i særlige tilfeller godkjenne kontroller utført av godkjent kontrollorgan i annen EØS-stat.

Kjøretøy som allerede er registrert i annet EØS-land vil ved import og registrering i Norge, men hvor eier ikke kan fremlegge kontrollseddel, innføres i den norske kontrollordningen uten nærmere dokumentasjon ett år etter at det ble registrert i Norge. Kjøretøy som allerede er registrert i annet EØS-land og som har gyldig kontrollseddel fra angjeldende land, vil ved import og registrering i Norge bli anerkjent som om kjøretøyet har vært kontrollert i Norge av norsk kontrollorgan.

6.10.2 Anerkjennelse periodisk kontroll av norskregistrert kjøretøy foretatt i annen EØS-stat

Det er i prinsippet ikke noe i direktivet, jf. artikkel 4, som stenger for at Norge kan anerkjenne periodiske kjøretøykontroller av norskregistrerte kjøretøy gjennomført i annen EØS-stat. Det er imidlertid et vilkår at de som eventuelt gjennomfører slik kontroll skal være bemyndiget av norske myndigheter til oppgaven. Spørsmålet er mer om en slik løsning er hensiktsmessig og eventuelt også hvordan en slik ordning praktisk skal kunne etableres.

En ordning der Norge aksepterer periodiske kontroller av norskregistrerte kjøretøy gjennomført i annen EØS-stat vil uansett være ressurskrevende både for kjøretøyeier og Statens vegvesen bl.a. ved at det stilles strenge krav til dokumentasjon fra kjøretøyeier, og at hver sak må behandles manuelt. Det er en utfordring å fastslå med sikkerhet at fremlagte kontrollsedler fra utlandet faktisk er ekte, da det eksempelvis ikke eksisterer noen felles IKT-løsning eller oversikt over godkjente virksomheter på dette området. Dette til forskjell fra kontroller gjennomført av norske kontrollorgan der det er etablert en ordning med umiddelbar, elektronisk innrapportering av kontrollresultatet som inkluderer validering av om både kontrollorgan og kontrollør er godkjent for å utføre kontrollen.

Anerkjennelse av periodisk kontroll av norskregistrert kjøretøy foretatt i annen EØS-stat kan også, i alle fall i de tilfeller der norskregistrert kjøretøy medbringes under lengre utenlandsopphold, komme i strid med øvrige EØS-staters regler om import og registrering.

Statens vegvesen legger for øvrig til grunn at behovet for å søke om å få utført periodisk kontroll av norskregistrert kjøretøy under midlertidig opphold i utlandet, vil reduseres. Dette fordi kontrollen – etter at forskrift om periodisk kontroll ble endret 1. oktober 2018 – kan gjennomføres når som helst i løpet av året så lenge man ikke overskrider den ytre fristen for slik kontroll. Kontrollordningen er m.a.o. gjort mer fleksibel for kjøretøyeier enn tidligere.

Dersom det skulle oppstå en situasjon som gjør det vanskelig for eier av norskregistrert kjøretøy som får et midlertidig opphold i utlandet å overholde fristen for kontroll i Norge, vil det kunne gis utsettelse av kontrollen, jf. pkkf § 29 *Unntak*, når årsaken til dette er «særlig tungtveiende».

Vilkåret for unntak etter § 29 andre ledd er at det skal foreligge særlig tungtveiende grunner. Formuleringen «særlig tungtveiende grunner» gir anvisning på at dette er en smal unntaksregel. Unntak vil bare kunne gis dersom de grunner som oppgis for å gjøre unntak – etter en konkret vurdering – veier tyngre enn de hensyn som den aktuelle regelen skal ivareta. Det at søker påføres merarbeid eller merkostnader dersom unntak ikke innvilges er ikke uten videre en særlig tungtveiende grunn.

Statens vegvesen presiserer etter dette at det ikke vil være kurant å få slikt unntak. Unntak vil således bare kunne gis dersom søker dokumenterer at grunnen til at han ikke har fremstilt kjøretøyet til kontroll eller utbedret påpekte mangler innen pålagt frist skyldes grunner utenfor søkers kontroll og som det har vært vanskelig å forutse. Søknad om utsettelse av periodisk kjøretøykontroll av norskregistrert kjøretøy der kjøretøyet medbringes under midlertidig opphold i annen EØS-stat, skal vurderes i lys av det som er uttalt foran om hvordan uttrykket «særlig tungtveiende grunner» er å forstå.

Slik Statens vegvesen vurderer det, er det gode grunner for å oppheve gjeldende § 2 tredje ledd.

6.10.3 Anerkjennelse periodisk kontroll av kjøretøy registrert i annen EØS-stat

Forpliktelsen etter direktiv 2014/40/EU om å anerkjenne periodisk kontroll av kjøretøy som allerede er registrert i annen EØS-stat, men som importeres til og registreres i Norge, som om kontrollen var gjennomført og kontrollseddelen utstedt av norsk kontrollorgan, er ikke uttrykkelig regulert i pkkf. Forpliktelsen sikres likevel gjennom rutinebeskrivelser gjort tilgjengelig for Statens vegvesens personell som forvalter ordningen med registrering.

Slik Statens vegvesen vurderer det, er det gode grunner for at gjeldende forvaltningspraksis kommer direkte til uttrykk i pkkf.

6.10.4 Forslag om å oppheve pkkf. § 2 tredje ledd

Statens vegvesen foreslår at gjeldende pkkf § 2 tredje ledd oppheves.

Forslaget vil, slik Statens vegvesen vurderer det, fullt ut oppfylle forpliktelsene om anerkjennelse av periodisk kontroll foretatt i annen EØS-stat slik dette følger av direktiv 2014/45/EU artikkel 8 nr. 3 (gjelder kjøretøy registrert i annen EØS-stat, men som importeres og registreres i Norge).

Forslaget innebærer at det ikke lenger – i særlige tilfeller – vil være adgang til å anerkjenne periodisk kjøretøykontroll av norskregistrert kjøretøy foretatt i annen EØS-stat. Det vil kun være anledning til å gi utsatt kontrollfrist for eier som medbringer kjøretøy under midlertidig opphold i annen EØS-stat dersom de nærmere vilkårene etter pkkf § 29 er oppfylt.

Det skal opplyses at Norge gjennom sin deltakelse i International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) har fått bekreftet at det er regelen også i andre EØS-stater er at den periodiske kjøretøykontrollen skal utføres av kontrollorgan i den medlemsstaten der

kjøretøyet er registrert. Det vises bl.a. til Sverige og den svenske kontrollordningen som forvaltes av Transportstyrelsen der det uttales følgende:

"Svenskregistrerade fordon måste kontrollbesiktas i Sverige. Fordon som finns utomlands under större delen av året (längre än 6 månader) ska registreras i det land där de befinner sig".¹

6.10.5 Forslag om pkkf. § 5 nytt fjerde ledd

Vi foreslår at gjeldende pkkf. § 5 fjerde, femte, sjette, sjuende og åttende ledd blir til femte, sjette, sjuende, åttende og niende ledd, og at følgende ordlyd i pkkf § 5 nytt fjerde ledd gis følgende tekst:

For kjøretøy som importeres og registreres i Norge, skal kjøretøyet anses kontrollert og godkjent som om den periodiske kontrollen er gjennomført av godkjent kontrollorgan i Norge, når det fremlegges en godkjent kontroll av kjøretøyet fra annen EØS-stat. Dersom et kjøretøy ikke kan fremlegge en godkjent kontroll fra annen EØS-stat ved import og registrering i Norge, skal kjøretøyet kontrolleres og godkjennes senest 12 måneder etter registreringen i Norge, deretter skal det kontrolleres og godkjennes etter gjeldende krav stilt i denne bestemmelsen.

Bestemmelsen er en kodifisering av den etablerte forvaltningspraksisen der Statens vegvesen anerkjenner en periodisk kontroll fra annen EØS-stat av et kjøretøy som skal registreres i Norge, på lik linje med kontrollseddel utstedt etter en kontroll gjennomført av godkjent kontrollorgan i Norge.

Første setning regulerer kjøretøyeiers rett og Statens vegvesens plikt til å anerkjenne en godkjent kontroll gjennomført i annen EØS-stat, når kjøretøyet som er kontrollert importeres og registreres i Norge.

Bestemmelsens andre setning bygger på formuleringene i tilsvarende bestemmelser om beregning av frist for godkjent kontroll i § 5 første til tredje ledd. Dersom det ikke kan fremlegges en kontroll fra annen EØS-stat ved import til og registrering i Norge, skal fristen for neste godkjente kontroll beregnes til 12 måneder fra dato for registrering i Norge og deretter i henhold til det kontrollintervallet kjøretøyet skal ha, jf. pkkf. § 5 første til tredje ledd.

6.10.6 Forslag til endring av pkkf § 5 åttende ledd

For å harmonisere med overnevnte forslag om nytt fjerde ledd i § 5, foreslår vi at gjeldende pkkf § 5 åttende ledd gis følgende ordlyd:

Med periodisk kontroll i første, ~~annet, tredje, fjerde~~ til og med femte ledd menes ikke etterkontroll.

¹ se <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/fordonsbesiktning/>

6.10.7 Forslag til endring av pkkf. § 29 andre ledd

Det foreslås at § 29 andre ledd gis følgende ordlyd:

Statens vegvesen kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra forskriften § 5 første ~~og tredje ledd til og med fjerde ledd~~, § 8, § 10, § 11 ~~og § 12~~, § 12 og § 22 andre ledd dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Adgangen i § 29 andre ledd til å gjøre unntak fra § 5 første til fjerde ledd og § 22 andre ledd er knyttet til søknader om utsettelse av kontroll, mens de øvrige bestemmelsene som listes i § 29 andre ledd gjelder krav til lokaler og teknisk utstyr, teknisk leder og kontrollør.

Forslaget til endringer i 29 annet ledd er delvis for å harmonisere bestemmelsen med forslaget til endring i § 5 nytt fjerde ledd, slik at det også gis adgang til å gjøre unntak fra frist for godkjent kontroll beregnet etter § 5 nytt fjerde ledd.

I tillegg har det ved en inkurie i pkkf. § 29 annet ledd ikke fremkommet av ordlyden at det er adgang til å gjøre unntak i enkelttilfeller fra pkkf. § 22 andre ledd, som regulerer frist for etterkontroll. Dette er noe vi nå korrigerer. Gjeldende forvaltningspraksis har ikke skilt på hva som har generert et kjøretøy sin frist for godkjent periodisk kontroll ved vurderingen av en søknad om denne kan utsettes. Praksis har i all tid vært at det også kan gis unntak fra fristen for etterkontroll. Vi foreslår derfor at § 22 andre ledd legges til i § 29 andre ledd, slik at gjeldende forvaltningspraksis komme reksplisitt til uttrykk.

6.11 Unntak fra tjenestelovens bestemmelse om saksbehandling ved godkjenning

6.11.1 Gjeldende rett og behov for endring

I tjenesteloven reguleres blant annet krav stilt til saksbehandlingsfrister ved behandling av tjenestetillatelser, som godkjenninger etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

I tjenesteloven § 11 andre ledd står det at «Er fristen ute, anses tillatelse gitt, om ikke annet er fastsatt i eller med hjemmel i lov».

Det er i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy ikke eksplisitt uttrykket at denne bestemmelsen ikke gjelder for godkjenninger gitt i medhold av forskriften, selv om forvaltningspraksis alltid har vært at godkjenning av kontrollorgan, kontrollører og tekniske ledere ikke anses innvilget før vedtak er fattet og/eller godkjenningsbevis er utstedt av Statens vegvesen.

6.11.2 Forslag til endring av pkkf. § 28

Statens vegvesen foreslår derfor at pkkf. § 28 får følgende ordlyd:

§ 28. ~~Klage~~ Saksbehandlingsregler

Enkeltvedtak fattet av Statens vegvesen etter denne forskrift kan påklages til Vegdirektoratet.
Enkeltvedtak fattet av Vegdirektoratet som underinstans kan påklages til Samferdselsdepartementet.

Tjenesteloven § 11 andre ledd om at tillatelse anses gitt når saksbehandlingsfristen er utløpt, gjelder ikke for godkjenning av kontrollorgan etter § 8, teknisk leder og stedfortreder etter § 10 og 11, kontrollør etter § 12 eller søknad om å utføre mobile periodiske kontroller etter § 7a.

Statens vegvesen foreslår å eksplisitt hjemle unntaket fra tjenestemannsloven § 11 andre ledd i forskriften, slik at den etablerte forvaltningspraksisen synliggjøres. I pkkf. § 28 reguleres i dag saksbehandlingsregler om klagebehandlingen. Statens vegvesen foreslår derfor å også hjemle unntak fra tjenesteloven § 11 her, slik at alle saksbehandlingsreglene hjemles i samme bestemmelse. Slik er det også regulert i forskrift om arbeid på kjøretøy (verkstedforskriften) § 21.

Vi foreslår at tittelen til pkkf. § 28 gjøres mer generell ettersom bestemmelsen foreslås å inneholde saksbehandlingsregler ut over klagesaksbehandlingen.

6.12 Forslag til korrigerende av overgangsbestemmelser

6.12.1 Gjeldende rett og behov for endring

Overgangsordninger knyttet til den nye kontrollfristberegningen, jf. § 5, som trådte i kraft 8. februar 2019, er regulert i pkkf. § 31 *Overgangsregler*.

I pkkf. § 31 åttende og niende ledd står det følgende:

«For kjøretøy der siste resultat av periodisk kontroll eller etterkontroll er innrapportert før 8. februar 2019 trer endringene i kraft ved første innrapporterte kontroll.

For kjøretøy registrert som ny første gang før 8. februar 2019 trer endringene i kraft ved første innrapporterte kontroll.»

Åttende ledd regulerer overgangen fra gammel til ny fristberegning for kjøretøy som allerede var en del av kontrollregimet før endringene trådte i kraft, mens niende ledd regulerer kjøretøy som først registreres etter ikrafttredelsen 8. februar 2019.

Statens vegvesen ser i etterkant av disse endringene at forskriftens ordlyd ikke i tilstrekkelig grad fanger opp at brukte kjøretøy, som importeres til Norge, også får en frist for godkjent kontroll beregnet etter pkkf. § 5 ved første innrapporterte kontroll.

Videre omhandler overgangsbestemmelsene ikke kjøretøy som registreres til en annen kjøretøykategori som fører til endret kontrollintervall og følgelig endret kontrollfrist, jf. § 5, eksempelvis en registrering fra personbil til taxi, eller fra personbil til lastebil etter ombygging. Slike registreringer fører også til at beregning av ny frist for godkjent kontroll skjer i henhold til de nye reglene gjeldende fra 9. februar 2019.

6.12.2 Forslag til endring av pkkf. § 31 niende ledd

Statens vegvesen foreslår at pkkf § 31 åttende ledd gis følgende ordlyd:

For kjøretøy registrert ~~som ny~~ første gang i Norge før 8. februar 2019, men som ikke er kontrollert og godkjent etter denne datoen, trer endringene i kraft ved første innrapporterte kontroll.

Ved å endre ordlyden til å omfatte kjøretøy registrert første gang «i Norge» i stedet for kjøretøy registrert «som ny» første gang, omfatter den også kjøretøy som bruktimporteres til Norge, i tillegg til kjøretøy som førstegangsregistreres i landet.

6.12.3 Forslag til pkkf. § 31 nytt tiende ledd

Statens vegvesen foreslår at nytt tiende ledd i pkkf. § 31 og at tiende til trettende ledd flyttes til å bli ellefte til fjortende ledd. Nytt tiende ledd foreslås å ha følgende ordlyd:

For kjøretøy som endrer kontrollintervall som følge av en registrering, trer endringene i kraft ved slik registrering.

Statens vegvesen foreslår å legge til dette leddet for å tydelig hjemle at kjøretøy som registreres til en annen kjøretøykategori, som fører til endret kontrollintervall, får ny frist for godkjent kontroll beregnet etter de nye reglene i pkkf. § 5, gjeldende fra 9. februar 2019.

7 Forslag til endringer i kontrollinstruksen med veileder

7.1 Innledning

I tillegg til en vurdering av behovet for endringer i forskrift om periodisk kontroll har Statens vegvesen vurdert og kommet frem til forslag til endringer i forskriftens vedlegg, Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 3.0. Vi har funnet behov for å endre enkelte kontrollpunkter og metoder.

Endringene grunner i egne vurderinger av behov for endringer og presiseringer i eksisterende kontrollpunkter med tilhørende kontrollmetoder og mangelmerknader, innspill fra bransjen, samt sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon (SHT). Noen av endringene fremgikk tidligere av kontrollveilederen, som er en kommentar til kontrollinstruksen publisert av Statens vegvesen på våre nettsider, som vi mener bør fremgå klart av selve kontrollinstruksen.

Det er også lagt inn et eget kontrollpunkt for kontroll av påløpsbremseanlegg, og presiseringer hva gjelder kontroll av traktorer og periodisk kontroll av lette tilhengere hvis det blir aktuelt. Lette hengere foreslås innlemmet i kontrollregimet når de er eller skal bli godkjent for tempo 100. Tempo 100-ordningen er et endringsforslag fra Statens vegvesen, som høres separat, se www.vegvesen.no/hoeringer.

Veilederen til kontrollinstruksen er også revidert i sammenheng med det øvrige revisjonsarbeidet.

Nedenfor følger kommentarer til og begrunnelse for forslag om endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 3.0. Forslaget til ny Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 4.0 følger som vedlegg 3.

7.2 Sikkerhetstilråding om kontroll av kokepunkt på bremsevæske

SHT har gitt Statens vegvesen en sikkerhetstilråding etter en dødsulykke med veterankjøretøy på Rjukan i 2018, se Rapport Vei 2019/06. SHT tilrår her at Statens vegvesen vurderer å inkludere kontroll av bremsevæskens kokepunkt i kontrollinstruksen for periodisk kjøretøykontroll.

Det aktuelle kjøretøyet var førstegangsregistrert før 1960 og dermed fritatt fra krav om periodisk kjøretøykontroll. SHTs vurdering er at en teknisk kontroll av bremsene ville avdekket at bremsene var mangelfullt vedlikeholdt. På bakgrunn av dette mener SHT at sjekk av bremsevæskens kokepunkt også bør inngå i periodisk kontroll av bremseslanger.

Vi viser til forslag til endring av kontrollpunkt 1.8 Bremsevæske, se punkt 7.9.16, og forslag til pkkf. § 8 andre ledd ny bokstav o, se punkt 6.6. Vi har forespurt andre land om de kontrollerer bremsevæsken ved periodisk kontroll, med varierende tilbakemeldinger. De fleste landene gjør ikke en slik kontroll per i dag. Noen viser til at kontrollmetoden vil bestå av å teste bremsevæsken i beholderen, det er en viss fare for omgåelse ved at enkelte kan velge å bytte bremsevæsken kun i beholderen før en kontroll. Statens vegvesen ser dette problemet, men anser det for omstendelig/problematisk å ta en prøve av bremsevæsken ute ved hjulbremsen under en periodisk kontroll. På bakgrunn av SHTs tilråding og den potensielle trafiksikkerhetsgevinsten, anbefaler vi likevel innføring av denne kontrollen. Vi ønsker høringsinstansenes synspunkter på å innføre denne kontrollen.

7.3 Sikkerhetstilråding om reparasjon av bremseslanger

Etter en ulykke med vogntog, se Rapport Vei 2020/05 har vi fått en tilråding om å se nærmere på kravene til bremseslanger og kontroll av disse ved periodisk kontroll.

Det er allerede mulighet til å ilegge mangelmerknad for feilaktige reparasjoner og modifiseringer av bremseslanger på kontrollpunkt 1.1.21 Bremseanlegg. Vi foreslår likevel en dedikert mangelmerknad i kontrollpunkt 1.1.12 Bremseslanger.

Når det gjelder krav til selve bremseslangen som grunnlag for å anmerke feil ved periodisk kontroll, vil vi komme nærmere tilbake til dette i veileder til kontrollinstruksen.

7.4 Tilrettelegge kontrollinstruksen for periodisk kontroll av lette tilhengere

Statens vegvesen foreslår flere endringer i kontrollinstruksen for å legge til rette for periodisk kontroll av tilhengere med tillatt totalvekt til og med 3500 kg. Bakgrunnen for å tilrettelegge for kontroll av lette hengere er at Statens vegvesen foreslår en norsk tempo100-ordning, som kan sammenlignes med den danske ordningen. Tempo 100 innebærer at visse tilhengere med tillatt totalvekt til og med 3500 kg kan godkjennes for

brukt i 100 km/t i stedet for 80 km/t, når de oppfyller bestemte krav og blir en del av ordningen med periodisk kontroll.

Forslaget om en tempo 100-ordningen sendes på offentlig høring i et separat høringsnotat. Denne publiseres også på www.vegvesen.no under «offentlige høringer». Tempo 100-høringen tar for seg forslag til endringer i forskrift om periodisk kontroll som er relevante for tempo 100-ordningen.

I nærværende høringsnotat tar vi derfor kun for oss forslag til endringer i kontrollinstruksen, som vi ser behov for dersom lette tilhengere skal innlemmes i kontrollordningen. Vi ønsker innspill på disse, slik at vi kan ha et kontrollregime klart for lette hengere. Vi ønsker særlig innspill på om høringsinstansene mener at kontrollinstruksen er dekkende for kontroll av lette hengere med de endringene vi nå foreslår.

7.5 Felles endringer for alle kontrollpunkter

7.5.1 Nytt versjonsnummer

Revideringen utløser behov for nytt versjonsnummer, slik at det man kan skille ut hvilken kontrollinstruks som skal benyttes. Den foreslåtte versjonen er angitt som versjon 3.1.

7.5.2 Begrepet «bileier»

Begrepet «bileier» er foreslått endret til kjøretøyeier, dette som en tilpasning til at kontrollordningen utvides med traktor og tilhenger godkjent som tempo-100.

7.5.3 Begrepet «bil»

Begrepet «bil» foreslås erstattet med «motorvogn» for at kontrollpunktene også skal dekke traktor.

7.5.4 Begrepet «smøregrav»

Begrepet «smøregrav» der det var benyttet er erstattet med ordet «arbeidsgrav» for at det skal være sammenhengende bruk av begrepet i forskriften og i kontrollinstruksen.

7.5.5 Begrepet «spesialtilpasset slitasjetester»

Begrepet «spesialtilpasset slitasjetester» er foreslått endret til «slitasjetester» da det ikke er tenkt at utstyret skal være spesialtilpasset.

7.6 Tydeliggjøring av kontrollmetoder for å unngå unødig krav om to kontrollører per kjøretøy som kontrolleres

Det er lagt inn endringer i kontrollpunktene 1.1.11, 1.1.12, 1.1.16 og 1.1.17 som omhandler kontroll av bremseanlegg. Endringene innebærer mulighet for å gjennomføre kontrollen

mens bremseanlegget er aktivert. Dette til forskjell fra gjeldende kontrollinstruks der det fremkommer at kontrollen skal utføres mens bremseanlegget aktiveres. Dette er likevel bare en tydeliggjøring av dagens praksis som det fremkommer av dagens veileder til kontrollinstruks.

Det er lagt inn supplerende tekst i kontrollmetoden for kontrollpunkt 2.1.4 og 2.2.2 som omhandler kontroll av styring. Dette for en tydeliggjøring av allerede eksisterende praksis med alternative kontrollmetoder for å unngå krav om to personer for gjennomføring av kontrollen der kjøretøyets konstruksjon tillater dette.

7.7 Endringer knyttet til bruk av kjøretøyløfter

Det er ytret ønske fra bransjen om å kunne utføre deler av kontrollen på annen type løfteinnretning enn kjørebaneløfter/arbeidsgrav. Dette med bakgrunn i enkelte virksomheters utforming av kontroll-lokalene med et begrenset antall kjørebaneløfter. Vi foreslår på denne bakgrunn en utvidelse av kontrollpunkter som kan gjennomføres på annen kjøretøyløfter enn kjørebaneløfter for enkelte kjøretøytyper. Utvidelsen gjelder for kontrollpunktene 2.1.1, 4.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.2.2, 5.2.3, 6.1.1, 6.1.3, 6.1.8, 6.2.2 og 6.2.4. Vi anser det slik at kontrollen rent praktisk for enkelte kjøretøygrupper kan utføres på annen kjøretøyløfter for disse kontrollpunktene. Det er heller ikke fastsatt konkret kjøretøyløfter for de nevnte kontrollpunktene i direktivet.

Vi foreslår videre å fjerne krav til bruk av arbeidsgrav eller kjørebaneløfter for kontrollpunkt 2.2.1 og 2.3 da vi ikke anser kjøretøyets plassering som relevant så lenge kjøretøyets vekt hviler på hjulene under gjennomføring av kontrollen, dette med bakgrunn i at kontrollen hovedsakelig gjennomføres inne i kjøretøyet.

7.8 Særlig endringer knyttet til kontroll av traktor

7.8.1 Tilpasninger kjøretøyløfter

Statens vegvesen foreslår i innledningen av kontrollinstruksen å ta inn at ved kontroll av traktor eller tilhenger med tillatt totalvekt til og med 3500 kg kan det benyttes jekk der kontrollmetoden beskriver bruk av arbeidsgrav, løftebukk, eller kjørebaneløfter.

7.8.2 Tilpasninger slitasjetester

Vi foreslår å presisere at slitasjetester ikke er påkrevet ved kontroll av traktor, fordi dette ikke er påkrevet utstyr for kontroll av denne kjøretøytypen. Gjelder kontrollpunktene 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.3.1, 5.3.3, 5.3.4.

7.8.3 Tilpasninger ved kontroll av hovedlyktenes innstilling

Vi foreslår at lysinnstilling på traktorer utføres som en visuell kontroll av om lysene åpenbart har alvorlig feil innstilling, uten bruk av lyskontrollapparat. Årsaken til dette forslaget er at

det i mange tilfeller er vanskelig å benytte lyskontrollapparat grunnet påmontert utstyr i front av traktorer, i tillegg til at høyt plasserte lykter ofte gjør bruk av slikt apparat vanskelig/umulig ved en rask og enkel kontroll. Se presisering i kontrollpunkt 4.1.2 og 4.5.2.

7.9 Øvrige forslag til endringer knyttet til det enkelte kontrollpunkt

7.9.1 Innledning

Heretter vil vi kort beskrive forslag til endringer i de ulike kontrollpunktene. Det er nødvendig å lese dette i sammenheng med forslaget til Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy versjon 4.0, se eget vedlegg.

7.9.2 Kontrollpunkt 0.2

Statens vegvesen foreslår at ved ileggelse av mangelmerknader knyttet til manglende samsvar med understellsnummer i vognkort og det som er innpreget på kjøretøyet eller lagret elektronisk på kjøretøyet, skal det også ilegges mangelmerknad på kontrollpunkt 10.1. Dette for å presisere at bileier må fremstille kjøretøyet på trafikkstasjon ved slike forhold.

Vi foreslår også at understellsnummer ikke skal avleses elektronisk ved periodisk kontroll av traktor. Dette da det ikke er funnet felles diagnosestandarder og utstyr for denne kjøretøygruppen slik det er for øvrige motorvogner omfattet av kontrollordningen.

7.9.3 Kontrollpunkt 1.1.1

Ny mangelmerknad «c) Pedal ikke i samsvar med krav» er foreslått grunnet særskilte krav til bremsepedal på traktor. Mangelmerkningen vil også dekke øvrige kategorier av motorvogner.

7.9.4 Kontrollpunkt 1.1.2

Ny mangelmerknad «f) Pedal ikke i samsvar med krav» er foreslått grunnet særskilte krav til bremsepedal på traktor. Mangelmerkningen vil også dekke øvrige kategorier av motorvogner.

7.9.5 Kontrollpunkt 1.1.3

Vi har foreslått endringer i kontrollpunktet for å tydeliggjøre at punktet også gjelder for hydrauliske bremseanlegg. Det er også lagt til en ny mangelmerknad f) i denne forbindelse.

7.9.6 Kontrollpunkt 1.1.8

Vi foreslår en ny kontrollmetode for å dekke hydraulisk tilkobling for tilhengerbremseser, da dette er aktuelt for traktor. Dette forslaget utløser også et nytt utstyrskrav for kontrollorgan godkjent for å kontrollere traktor.

7.9.7 Kontrollpunkt 1.1.11

Vi foreslår ny mangelmerknad knyttet til feilaktig reparasjon eller modifisering. Ny foreslått mangelmerknad med mulighet for bedømming 2 eller 3 er;

f) Feilaktig reparasjon eller modifisering

Dette for å forenkle registreringen av mangelmerknader knyttet til slike feil på bremseslanger, per i dag anmerkes slike feil på kontrollpunkt 1.1.21.

7.9.8 Kontrollpunkt 1.1.12

Det er foreslått ny mangelmerknad knyttet til feilaktig reparasjon eller modifisering av bremseslanger. Det er allerede mulighet for å anmerke slike feil på kontrollpunkt 1.1.21, men det forenkler prosessen for kontrollørene med en dedikert mangelmerknad for slike forhold. Ny foreslått mangelmerknad med mulighet for bedømming 2 eller 3 er;

h) Feilaktig reparasjon eller modifisering

7.9.9 Kontrollpunkt 1.1.14

Det er foreslått nye mangelmerknader for å lette kontrollørenes registrering av mangelmerknader slik at disse blir mer presise. Mangelmerknadene er allerede dekket av dagens mangelmerknad b) defekter. De mer konkrete mangelmerknadene vil redusere kontrollørens behov for å benytte kommentarfelt for å beskrive den konkrete defekten.

Nye foreslåtte mangelmerknader med mulighet for bedømming 2 eller 3 er;

h) For stor sprekk

i) For stor ripe

h) For stor skade

k) Ikke tilstrekkelig festet

l) Brudd

For bakaksel (alle aksler unntatt foraksel) på lette kjøretøy (tillatt totalvekt opp til og med 3500 kg) foreslås det at mangelmerknad for rust på bremseskive først ilegges dersom det er mer enn 50 % rust på en side av bremseskive. For alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg samt på foraksel på lette kjøretøy foreslås det å videreføre dagens grense på 25 % rust på en side av bremseskive. Vi er kjent med at praksis i Sverige er at det ilegges mangelmerknad ved mer enn 50 % rust både foran og bak.

Ny foreslått mangelmerknad med mulighet for bedømming 2 er;

g) Mer enn 50 % rust på en side av bremseskive

Årsaken til forslaget er å at bakaksel på lette kjøretøy gjør en mindre del av bremsearbeidet og at den totale bremsevirkningen uansett vurderes på andre kontrollpunkt. Dette også for å

medvirke til at bremseskiver ikke skiftes unødige ofte. Vi anser det slik at det ved kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt under 3500 kg er forholdsvis lett å vurdere om ytelsen til bremsene fremdeles er god nok til tross for rustangrepet.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkt på om denne endringen.

7.9.10 Kontrollpunkt 1.1.16

Statens vegvesen foreslår en presisering av at kontrollpunktet også inkluderer hjulsylindere og bremsekalipere.

Vi foreslår også en ny mangelmerknad l) defekt, dette for at det skal være mulig å ilegge mangelmerknader for andre typer defekter enn de som allerede er dekket av eksisterende mangelmerknader.

7.9.11 Kontrollpunkt 1.1.21

Statens vegvesen foreslår en ny mangelmerknad f) lekkasje. Denne er foreslått for å kunne ilegge mangelmerknad på ved lekkasje på blant annet bremsesystem i nav på traktor.

7.9.12 Kontrollpunkt 1.1.25

Statens vegvesen foreslår et nytt kontrollpunkt som tar for seg påløpsbremseanlegg. Dette er en vår implementering av direktivets kontrollpunkt 1.1.23 som omhandler påløpsbremseanlegg. Årsaken til at vi foreslår å implementere dette som kontrollpunkt 1.1.25 er at vi allerede har de nasjonale kontrollpunktene 1.1.23 og 1.1.24.

Kontrollmetoden foreslås som en visuell kontroll og en funksjonskontroll av bremseanlegget på tilhengere med påløpsbremseanlegg. Denne kontrollmetoden foreslås basert dialog med trafikkstasjoner i hvordan de kontrollerer bremseanlegg for slike kjøretøy, samt innspill fra andre land som også fremhever praktiske utfordringer med å kontrollere bremsene for slike kjøretøy ved bruk av rullebremseprøver på denne kjøretøytypen.

For å gjennomføre funksjonskontroll av påløpsbremseanlegget på tilhengere som er eller skal bli tempo100-godkjent foreslår vi at kontrollorgan som kontrollerer tilhengere med påløpsbremseanlegg skal ha utstyr til funksjonskontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg, se punkt 6.7.

Dette i form av en "arm" som benyttes til å presse sammen påløpsbrems-mekanismen.

Det er også foreslått en vurdering under prøvekjøring, kontroll av vandring, bevegelser, tregheter, hydraulisk demper for påløpsbremseanlegg, samt støvmansjett for påløpsbremseanlegg. Ytterligere detaljering av selve gjennomføringen tenker vi å gjøre i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

7.9.13 Kontrollpunkt 1.2.1

Statens vegvesen foreslår en presisering av grensen for når man skal ilegge bedømming 3 ved forskjell i bremsekraft på samme aksel ved prøving på vei. Vi foreslår at slik bedømming skal benyttes ved trafikkfarlige avvik.

Vi foreslår også å ta inn en ny mangelmerknad til bruk dersom bremseprøve ikke lar seg gjøre på grunn av klimatiske forhold. Dette først og fremst med tanke på potensielle utfordringer ved kontroll av traktor i vintersesongen, slik at vi sikrer at bremsevirkningen blir kontrollert. Vi ser i utgangspunktet ingen annen mulighet da vi anser det uforsvarlig å godkjenne kjøretøyet til tross for at vi ikke har sikkerhet for at bremsevirkningen er god nok. I slike tilfeller må man avvente til føreforholdene tillater at kontrollen utføres, eller at utfordringen løses på andre egnede og forsvarlige måter.

Vi foreslår at tilhengere med tillatt totalvekt opp til og med 3500 kg er unntatt fra dette kontrollpunktet, jf. nytt kontrollpunkt 1.1.25.

7.9.14 Kontrollpunkt 1.2.2

Av samme årsaker som beskrevet for ny mangelmerknad i kontrollpunkt 1.2.1 foreslår vi en presisering av at det skal ilegges allerede eksisterende mangelmerknad d) dersom prøve på vei ikke lar seg gjennomføre grunnet klimatiske forhold. Dette først og fremst med tanke på potensielle utfordringer ved kontroll av traktor i vintersesongen, slik at vi sikrer at bremsevirkningen blir kontrollert. Vi ser i utgangspunktet ingen annen mulighet da vi anser det uforsvarlig å godkjenne kjøretøyet til tross for at vi ikke har sikkerhet for at bremsevirkningen er god nok. I slike tilfeller må man avvente til føreforholdene tillater at kontrollen utføres, eller at utfordringen løses på andre egnede og forsvarlige måter.

Når det gjelder grenseverdier for ileggelse av mangelmerknad på for dårlig bremsevirkning for traktor vil vi legge dette inn i kontrollinstruksen i samsvar med kjøretøytekniske krav når det er endelig fastsatt hvilke vilkår som legges til grunn for at traktorer omfattes av kontrollordningen. Det samme gjelder mobilkraner.

Vi foreslår at tilhengere med tillatt totalvekt opp til og med 3500 kg er unntatt fra dette kontrollpunktet, jf. nytt kontrollpunkt 1.1.25.

7.9.15 Kontrollpunkt 1.4.2

Statens vegvesen foreslår en presisering av at beregning av parkeringsbremsens virkning er forbeholdt kjøretøy med trykkluftmekanisk driftsbrem. For kjøretøy med hydraulisk driftsbrem foreslås det at disse kjøretøyene kontrolleres i kjent helning eller ved bruk av annen egnet metode for kjøretøytypen. Med annen egnet metode menes faglig anerkjente metoder for kontroll av parkeringsbrem, eksempelvis å forsøke å kjøre kjøretøyet med parkeringsbremsen aktivert for kjøretøy som tillater denne formen for kontroll.

Når det gjelder kravet til helning for mobilkraner og traktor vil dette legges inn når endelig fastsatt hvilke vilkår som legges til grunn for at traktorer omfattes av kontrollordningen.

7.9.16 Kontrollpunkt 1.8

Statens vegvesen foreslår innføring av kontroll av bremsevæskens kokepunkt. Vi foreslår at målingen utføres ved at bremsevæsken i beholderen måles med utstyr som foreslått i nytt utstyrskrav i forskriften. Vi foreslår at grenseverdien for mangelmerknad settes til 150 grader Celsius og at kokepunkt under dette utgjør mangelmerknad med bedømming 2. Vi

ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på foreslått kontrollmetode og grenseverdi, herunder om det bør kontrolleres vanninnhold i bremsvæsken eller faktisk kokepunkt.

7.9.17 Kontrollpunkt 2.1.1

Vi ser det er behov for å kunne innrapportere trafikkfarlige feil i tilfeller der styringen er så treg at funksjonen er alvorlig påvirket. Det foreslås derfor mulighet for å ilegge bedømming 3 for slike feil.

7.9.18 Kontrollpunkt 2.4

Statens vegvesen en presisering av at det ikke skal benyttes måleutstyr ved dette kontrollpunktet. Dette er en videreføring av dagens praksis, og er kun en tydeliggjøring for å i enda større grad sikre like kontroller.

7.9.19 Kontrollpunkt 3.2

Statens vegvesen en presisering av at kontrollpunktet gjelder kontroll av vinduene kun med tanke på sikt. Vinduenes innfestning er ikke en del av dette kontrollpunktet. Dette er en videreføring av dagens praksis, og er kun en tydeliggjøring for å i enda større grad sikre like kontroller.

7.9.20 Kontrollpunkt 3.6

Statens vegvesen foreslår en presisering av grensen for når man skal ilegge mangelmerknad knyttet til avduggingsanlegg. Vi foreslår at grensen for mangelmerknad skal være når anlegget ikke tilfører noe luft til vinduet. Vi mener dette er en videreføring av dagens praksis, og er kun en tydeliggjøring for å i enda større grad sikre like kontroller. Årsaken er at det vil være vanskelig for kontrolløren å vurdere graden av funksjon på avduggingsanlegget på ulike tider av året utover å kontrollere at funksjonen eksisterer.

7.9.21 Kontrollpunkt 4.1.2

Vi foreslår to alternative metoder til kontroll av hovedlyktenes innstilling.

Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter vedrørende dette kontrollpunktet.

For begge alternativene foreslås det at det ved kontroll av traktor gjøres en visuell kontroll av lysinnstilling – uten å benytte lysinnstillingsapparat – ved å vurdere om innstilling for en flere lykter åpenbart har alvorlig feil innstilling.

Alternativ 1:

Dette er en videreføring av dagens kontrollmetode som tar utgangspunkt i fabrikantens angitte hellingsvinkel. Det er videre lagt inn en presisering av at 1 % skal benyttes dersom fabrikantens verdi ikke er tilgjengelig.

For dette alternativet har vi foreslått en grenseverdi for mangelmerknad dersom lys/mørkegrense fremdeles er avvikende når innstilt hellingsprosent på apparatet settes til korrekt verdi for kjøretøytypen ± 1 .

Som et alternativ til denne grensen – for å være sikrere på å forhindre blanding av motgående trafikk – vurderer vi å sette grenseverdien til avvik +/- 0,5 eller å differensiere på avvik opp eller ned, slik at grensen da blir +0,5 -1. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på dette.

Alternativ 2:

Dette alternativet er basert på at kjøretøyene kontrolleres opp mot kravene i godkjenningsregelverket. Dette vil innebære at hellingsprosenten skal være innenfor et visst spenn avhengig av lyktenes høyde i meter fra underlaget og til underkant av lyktenes lysende flate.

På samme måte som i godkjenningsregelverket er det foreslått ulike grenseverdier avhengig av høyden på lyktene.

Ved dette alternativet trenger man ikke tilgang til produsentens angitte helningsvinkel og man kontrollerer i stedet opp mot øvre og nedre tillatte lys/mørkegrense

7.9.22 Kontrollpunkt 4.5.2

Det foreslås en konkretisering av hva som skal være grensen for illeggelse av mangelmerknad knyttet til feil lysinnstilling av tåkelys. Grenseverdien foreslås endret til fabrikantens angitte hellingsprosent, og 1,5 % dersom denne verdien ikke er oppgitt. Dette er en videreføring av allerede eksisterende praksis.

For kontroll av traktor foreslås det at det gjøres en visuell kontroll av lysinnstilling – uten å benytte lysinnstillingsapparat – ved å vurdere om innstilling for en flere lykter åpenbart har alvorlig feil innstilling.

7.9.23 Kontrollpunkt 4.8

Det er foreslått en presisering av at kontrollpunktene 4.8.1 og 4.8.2 også tar for seg konturmerking. Dette er kun en tydeliggjøring av allerede eksisterende begrep, «refleksinnretning».

7.9.24 Kontrollpunkt 4.12

Vi foreslår en ny mangelmerknad «ikke i samsvar med kravene», dette for at kontrollørene skal ha en egen dedikert mangelmerknad å benytte der det er montert ulovlige lykter.

Vi foreslår også en presisering av at taklykt på drosje omfattes av dette kontrollpunktet dersom drosje fremstilles til kontroll med taklykt påmontert. Dette er en videreføring av dagens praksis slik dette er beskrevet i veileder til kontrollinstruks.

7.9.25 Kontrollpunkt 4.14.2

Det er foreslått en beskrivelse av at det ikke skal ilegges mangelmerknad for påført understellsmasse på kabel for fremdriftssystem såfremt det fremdeles er enkelt kan identifiseres at det er en slik kabel.

7.9.26 Kontrollpunkt 4.14.3

Statens vegvesen foreslår en endring i kontrollmetode for at også ladekabler til ladbare hybridkjøretøy omfattes av kontrollen. Disse kablene er av tilsvarende type og vi mener derfor at disse er like viktige å kontrollere.

7.9.27 Kontrollpunkt 5.2.1

Statens vegvesen foreslår å ta inn en presisering vedrørende mangelmerknad a) som bedømmes med 3 dersom mangelen omhandler flere enn 25 % av hjulmuttere/-bolter på ett hjul. Dette er kun en videreføring av allerede eksisterende praksis.

7.9.28 Kontrollpunkt 5.2.3

Statens vegvesen foreslår en tilpasning av kontrollmetoden slik at kontrollgjennomføringen er i samsvar med kjøretøyforskriften og forskrift om bruk av kjøretøy, slik at mønsterdybde skal kontrolleres i midterste $\frac{3}{4}$ av dekkets slitebane.

7.9.29 Kontrollpunkt 5.3.2

Statens vegvesen foreslår en presisering av at også fjærbein er dekket av dette kontrollpunktet. Det foreslås i denne forbindelse også nye mangelmerknader d, e, f, med mulighet for bedømming 2 eller 3 for å forenkle kontrollørens registrering av mangelmerknader.

7.9.30 Kontrollpunkt 6.1.1

Statens vegvesen foreslår en egen mangelmerknad j knyttet til for stor korrosjon i kanal for å tydeliggjøre hvor slike mangler skal anmerkes.

Vi foreslår også en ny mangelmerknad k knyttet til feilaktig reparasjon eller modifisering, dette da det har vært gjentagende spørsmål om hvor slike forhold skal anmerkes. Det har spesielt vært nevnt feilaktig reparasjon av travers.

7.9.31 Kontrollpunkt 6.2.1

Statens vegvesen foreslår en ny mangelmerknad h knyttet til feilaktig reparasjon eller modifisering av innfestning av førerhus og karosseri/påbygg

7.9.32 Kontrollpunkt 6.2.2

Statens vegvesen foreslår en ny mangelmerknad e knyttet til feilaktig reparasjon eller modifisering av innfestning av førerhus og karosseri/påbygg.

7.9.33 Kontrollpunkt 6.2.9

Statens vegvesen foreslår også en presisering av at trepunktsoppheng foran og bak på traktor er dekket av dette kontrollpunktet, i tillegg til hydraulikkslanger til utstyr. Det er også foreslått en rekke nye tilhørende mangelmerknader, inkludert mulighet for bedømming

3 ved trafikkfarlige feil ved overhengende fare for svikt eller brudd. Videre er det tatt inn en ny mangelmerknad c) til bruk dersom påkrevet tilbehør eller utstyr mangler.

7.9.34 Kontrollpunkt 7.1.5

Statens vegvesen foreslår en ny mangelmerknad for feilaktig reparasjon og modifisering, som blant annet er tenkt benyttet dersom det er montert setetrekk som åpenbart vil påvirke funksjonen til kollisjonspute på en negativ måte. Dette dersom man vet at kjøretøyet er utstyrt med kollisjonspute.

7.9.35 Kontrollpunkt 7.4

Statens vegvesen foreslår en presisering av at kontrollpunktet ikke gjelder traktor og mobilkran registrert som motorredskap (MR), da kjøretøytypene ikke er omfattet av krav til å medbringe varseltrekant.

7.9.36 Kontrollpunkt 7.5

Statens vegvesen foreslår en presisering av at kontrollpunktet ikke gjelder traktor og mobilkran registrert som motorredskap (MR), da kjøretøytypene ikke er omfattet av krav til å medbringe refleksvest.

7.9.37 Kontrollpunkt 7.13

Statens vegvesen foreslår et nytt kontrollpunkt som tar for seg kontroll av det obligatoriske oblatet som det vil være krav om at er montert for tilhengere som er godkjent for tempo-100.

7.9.38 Kontrollpunkt 8.1.1

Statens vegvesen foreslår en endring i kontrollmetode for støymåling ved at man skal benytte turtall angitt i vognkort, alternativt $\frac{3}{4}$ av maksimaleffekturtallet dersom turtall ikke er angitt i vognkort. Dette er en tydeliggjøring av allerede eksisterende praksis.

7.9.39 Kontrollpunkt 8.2.1.2

Vi retter en skrivefeil i beskrevet kontrollmetode vedrørende grunnlag for mangelmerknad c).

Kjøretøy med avgassklasse EU-5 og nyere er allerede i dag fritatt for avgassmåling dersom det oppnås kontakt med styreenhet og det ikke foreligger noen feilkoder. At egendiagnose/ «readiness-test» er OK foreslås som et ekstra kriterium for å fritas for avgassmåling. Endringen foreslås for å lukke muligheten for omgåelse ved at man sletter feilkoder umiddelbart før kjøretøyet fremstilles for kontroll.

I tillegg foreslår vi det å presisere at det er aktive feilkoder knyttet til motorstyring (feilkoder som starter på P0, P1, P2, P3, P4, P5, P6) som skal være grunnlaget. Dette for å begrense

grunnlaget for mangelmerknad til avgassrelaterte feil. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

7.9.40 Kontrollpunkt 8.2.2.2

Vi retter en skrivefeil i beskrevet kontrollmetode vedrørende grunnlag for mangelmerknad c).

Videre foreslår vi å fjerne spesialhåndtering av turtall ved røykmåling av kjøretøy med automatisk girkasse. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkt på dette forslaget.

Kjøretøy med avgassklasse EU-5 og nyere er allerede i dag fritatt for røykmåling dersom det oppnås kontakt med styreenhet og det ikke foreligger noen feilkoder. At egendiagnose/ «readiness-test» er OK foreslås som et ekstra kriterium for å fritas for røykmåling. Endringen foreslås for å lukke muligheten for omgåelse ved at man sletter feilkoder umiddelbart før kjøretøyet fremstilles for kontroll.

I tillegg foreslår vi å presisere at det er aktive feilkoder knyttet til motorstyring (feilkoder som starter på P0, P1, P2, P3, P4, P5, P6) som skal være grunnlaget. Dette for å begrense grunnlaget for mangelmerknad til avgassrelaterte feil. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Statens vegvesen foreslår at OBD-avlesning ikke skal gjøres for traktor.

Vi vil legge inn grenseverdier for røykmåling for de nye kjøretøytypene som omfattes av kontrollordningen når endelig omfang er fastsatt. Det samme gjelder hvilke nye kjøretøytyper som eventuelt fritas for slik måling.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Innlemmelse av mobilkraner registrert som «motorkran» i kontrollregimet medfører utgifter knyttet til gjennomføring av periodisk kontroll for kjøretøyeierne av de aktuelle kjøretøyene. I likhet med kontrollregimet ellers mener Statens vegvesen at hensynet til å sikre trafikksikker stand på kjøretøy som ferdes på offentlig vei og hensynet til trafikksikkerhet veier opp for de kostnadene som påløper for kjøretøyeier ved en periodisk kontroll.

Hva en periodisk kontroll koster er markedsstyrt. Statens vegvesen kan ikke se at endringer foreslått i denne høringen vil gi økte kostnader for kontrollorganene, som igjen kunne ført til dyrere kontroller. Forslaget om nytt kontrollpunkt for kontroll av kokepunkt på bremsevæske anses ikke å ville gjøre utslag på prisen for en kontroll, ettersom kontrollmetoden ikke er særlig tidkrevende eller innebærer bruk av særlig kostbart utstyr. Det samme gjelder forslaget om lempingen av utstyrskrav knyttet til kontroll av traktor. Det vil ikke medføre økte kostnader for etablering slik kontrollvirksomhet.

Videre mener vi det heller ikke vil utgjøre noe økonomisk tap for virksomheter at vi lempet på utstyrskravet knyttet til kontroll av traktor nå, ettersom det enda ikke finnes virksomheter som har søkt eller fått godkjenning som kontrollorgan 05 for kontroll av traktor på nåværende tidspunkt.

De foreslåtte endringene knyttet til periodisk kontroll av mobilkraner og utvalgte traktorer genererer også kostnader og ressursbruk knyttet til systemutvikling i Statens vegvesens systemer. Dette er arbeid vi har måttet forskuttere for kunne være klare for lansering til ikrafttredelse 1. oktober 2021.

Datasystemene for innrapportering av kontrolldata må også endres i tråd med endringene i kontrollinstruksen, som vil medføre kostnader for datasystemleverandørene. Statens vegvesen anser ikke disse endringene og tilknyttede kostnader til å være vesentlige.