

Høringsoppsummering

Forskrift om endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009

Trafikant og kjøretøy,
Fag tilsyn
27. januar 2022

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	5
1.1	Bakgrunn.....	5
1.2	Høringen	5
1.3	Høringsoppsummeringens inndeling	6
Del 1 Forslag til endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer.....		7
2	Innspill knyttet til forslag om periodisk kontroll av mobilkraner	7
2.1	Pkkf § 4 første ledd ny bokstav f – Hjemmel for periodisk kontroll av mobilkraner .	7
2.2	Pkkf § 5 første ledd – Kontrollintervall	8
2.3	Pkkf § 31 nytt tolvte ledd – Overgangsbestemmelse	8
3	Innspill knyttet til forslag om periodisk kontroll av traktorer	9
3.1	Generelle innspill til forslag om periodisk kontroll av traktorer	9
3.2	Pkkf § 4 første ledd bokstav e – Vilåårene for å være kontrollpliktig traktor.....	10
3.3	Pkkf § 7 første ledd bokstav e – Vilåårene for å være kontrollpliktig traktor.....	12
3.4	Pkkf § 4 nytt tredje ledd – Korrigering av ordlyd og adgangen til å unnta traktor fra periodisk kontroll gjennom egenerklåring	13
3.5	Pkkf § 5 nytt sjuende ledd – Forslag om at traktor som ikke lenger skal være unntatt må ha en godkjent periodisk kontroll	16
3.6	Pkkf § 8 andre ledd bokstav l – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor l6	
3.7	Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav n – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor l6	
3.8	Pkkf § 8 tredje ledd – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor	17
3.9	Pkkf § 31 trettende ledd – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor	18
3.10	Pkkf § 31 ellevte ledd – Overgangsbestemmelse for innfasing av traktorer i kontrollregimet	18
4	Innspill knyttet til forslag om å åpne for mobile kontrolltjenester	20
4.1	Pkkf ny § 7a – Mobile periodiske kontroller	20
5	Innspill knyttet til forslag om å harmonisere med ny verkstedforskrift.....	23
5.1	Pkkf § 7 – Kategorier av kontrollorgan.....	23
5.2	Pkkf § 10 – Teknisk leder og stedfortreder	23
5.3	Pkkf § 11 andre ledd – Krav til teknisk leder.....	23
5.4	Forslag om å oppheve pkkf § 11 tredje ledd	24
5.5	Pkkf § 11 nåværende fjerde ledd – Forståelse og praktisering av «annen relevant utdanning eller praksis»	25

5.6	Pkkf § 12a nytt fjerde og femte ledd – Gebyr for godkjenning.....	26
5.7	Pkkf § 13 – Krav til kvalitetsstyringssystem	27
5.8	Pkkf § 14 – Krav til kvalitetsstyringssystem	27
5.9	Pkkf § 15 – Krav til kvalitetsstyringssystem	28
5.10	Pkkf § 31 nytt syttende ledd – Overgangsregler	28
6	Innspill knyttet til øvrige forslag til endringer i forskriften	29
6.1	Tittel i pkkf kapittel 3	29
6.2	Pkkf § 3 nytt andre ledd – Meldeplikt til Statens vegvesen hvis et kontrollpliktig kjøretøy faller utenfor kontrollordningen	29
6.3	Pkkf § 4 andre ledd bokstav a – Kjøretøy som er unntatt kravet om periodisk kontroll	30
6.4	Pkkf § 12 første ledd bokstav c – Presisering av vandelsvurderingen for kontrollørgodkjenningen	30
6.5	Pkkf § 12 fjerde ledd – Korrigering av utgangspunktet for beregning av kontrollørgodkjenning.....	31
6.6	Pkkf § 8 andre ledd bokstav b – Presisering av krav til utstyr for kontrollorgan.....	32
6.7	Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav o – Krav om utstyr for kontroll av bremsevæske...	32
6.8	Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav p – Krav om utstyr for kontroll av lette hengere ...	33
6.9	Forslag om å oppheve pkkf § 16 tredje ledd – Endringer i plikter som ligger til kontrollvirksomheten	34
6.10	Forslag om å oppheve pkkf §§ 26 og 27 – Oppheve adgangen til overprøving av periodisk kontroll	34
6.11	Forslag om å endre pkkf 17 tredje ledd – Gjennomføring av kontrollen	35
6.12	Forslag om å oppheve pkkf § 2 tredje ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat	35
6.13	Pkkf § 5 nytt fjerde ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat	36
6.14	Pkkf § 5 tiende ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat.....	36
6.15	Pkkf § 29 andre ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat	37
6.16	Pkkf § 28 – Unntak fra tjenestelovens bestemmelse om saksbehandling ved godkjenning	37
6.17	Pkkf § 31 niende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser	38
6.18	Pkkf § 31 nytt tiende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser.....	38
6.19	Pkkf § 31 nytt femtende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser.....	39
Del II Forslag til endring av kontrollinstruksen – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer.....		40
7	Innspill knyttet til kontrollinstruksen med veileder.....	40

7.1	Innspill knyttet til tydeliggjøring av kontrollmetoder for å unngå unødig krav om to kontrollører per kjøretøy som kontrolleres	40
7.2	Generelle innspill knyttet til kontroll av tilhenger godkjent som tempo-100.....	40
8	Innspill knyttet til øvrige endringer for det enkelte kontrollpunkt	41
8.1	Kontrollpunkt 0.2	41
8.2	Kontrollpunkt 1.1.7	42
8.3	Kontrollpunkt 1.1.14	42
8.4	Kontrollpunkt 1.1.21	43
8.5	Kontrollpunkt 1.1.25	43
8.6	Kontrollpunkt 1.2.2	45
8.7	Kontrollpunkt 1.8	45
8.8	Kontrollpunkt 2.1.1	46
8.9	Kontrollpunkt 3.2	47
8.10	Kontrollpunkt 4.1.2	47
8.11	Kontrollpunkt 4.12	48
8.12	Kontrollpunkt 4.14.2	49
8.13	Kontrollpunkt 4.14.3	49
8.14	Kontrollpunkt 4.5.2	50
8.15	Kontrollpunkt 6.2.1	50
8.16	Kontrollpunkt 8.2.1.2	50
9	Innspill knyttet til økonomiske og administrative konsekvenser.....	51
9.1	Innspill fra Regelrådet	51
9.2	Statsforvalteren i Oslo og Viken.....	52
9.3	Innspill fra Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR)	53
9.4	Statens vegvesens vurderinger på bakgrunn av innspill.....	54

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen sendte den 03.03.2021 forslag til endringsforskrift til forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf) på offentlig høring.

Bakgrunnen for høringen var blant annet å svare ut tilrådsninger fra Statens havarikommisjon for transport til Statens vegvesen, som kan knyttes til periodisk kontroll av kjøretøy.

Videre var 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.

I tillegg så 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 vurderingene og forslagene fremmet på verkstedsideen.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 138 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no, jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt 16 svar på høringen.

Av disse innspillene hadde følgende ingen merknader til høringen: Utdanningsdirektoratet, Bilimportørens Landsforening, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsmateriell (FMA) og Statsforvalteren i Vestland.

Politidirektoratet uttrykte at de støttet forslagene. Vi har også vært i kontakt med NBF som uttrykte at de stilte seg positive til forslaget.

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til endring av pkkf og kontrollinstruksen: Statsforvalteren i Oslo og Viken, Nordland Fylkeskommune, Moe Mekaniske verksted, Arbeidstilsynet, Regelrådet, NAF, Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR), Frode Geving, Bil Kurs Rogaland AS og Autobransjens leverandørforening (ABL).

Det har kommet inn noen innspill som tar for seg forslag til endringer i bestemmelser som ikke har vært en del av denne høringen. Disse vil ikke bli vurdert i det videre, da vi kun vil vurdere de merknadene som knytter seg til forslagene som ble presentert i høringsnotatet.

Vi har gjort noen endringer i forskriftens ordlyd i form av retting av skrivefeil og korrigeringer for å forenkle språket. Endringene har ingen materiell betydning og vil ikke kommenteres nærmere under den enkelte bestemmelse.

Endelig forskriftstekst følger av vedlagte Forskrift om endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

Denne høringen må ses i sammenheng med høring som gjelder økning av maksimal tillatt hastighet for kjøring med bil som trekker tilhenger. Her ble det blant annet foreslått at tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger med brems, eller tilhenger uten brems med aktuell totalvekt under 300 kg, økes fra 80 til 100 km/t, jf. trafikkreglene § 13 nr. 4. Det foreslås å etableres en egen ordning – Tempo 100–ordning – for å kjøre i hastighet over 80 km/t. Statens vegvesen foreslo å innføre periodisk kontroll av lette tilhengere som skal ha Tempo 100–godkjenning, eller som har en slik tilleggsgodkjenning. Disse endringene berører også pkkf og kontrollinstruksen.

1.3 Høringsoppsummeringens inndeling

Del I

I del I tar vi for oss forslaget til ordlyd og endringer i pkkf, slik dette ble presentert i høringsnotatet, gjennomgår innspillene og gir vår vurdering av disse i forhold til hver enkelt bestemmelse.

Del II

I Del II gjennomgår vi på tilsvarende måte som i Del I forslaget til, innspill til og vår vurdering av de ulike endringene av punktene i kontrollinstruksen.

Del 1 Forslag til endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

2 Innspill knyttet til forslag om periodisk kontroll av mobilkraner

2.1 Pkkf § 4 første ledd ny bokstav f – Hjemmel for periodisk kontroll av mobilkraner

2.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

På bakgrunn av SHTs Rapport Vei 2010/02 og Rapport Vei 2018/01 foreslo Statens vegvesen at alle mobilkraner registrert som motorredskap skal ha krav om årlig periodisk kontroll.

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

f) mobilkraner

2.1.2 Høringsuttalelser

Arbeidstilsynet har uttalt at de slutter seg til forslaget og understreker at innføring av periodisk kontroll av mobilkraner registrert før 15. september 2012 er et viktig og nødvendig grep for å bedre sikkerheten ved bruk av disse kjøretøyene som følge av det skadepotensialet de representerer.

NAF har også uttalt at mobilkraner har et stort skadepotensial, både i trafikken og også når de er parkert. De støtter derfor også forslaget om at mobilkraner registrert før 15. september 2012 blir omfattet av kontrollordningen på samme måte som senere registrerte mobilkraner.

ABL støtter også forslaget.

2.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi har foretatt en ny gjennomgang av ordlyden og valgt å endre ordlyden i ny bokstav f i § 4 første ledd til:

f) motorredskap registrert som mobilkran

Ved denne ordlysendringen vil mobilkraner rammes uavhengig av registreringskode og man unngår da at mobilkraner som er feilregistrert unntas fra kontrollordningen. Vi vil så langt som mulig korrigere feilregistrerte mobilkraner slik at de kommer i riktig kategori, se for øvrig omtale under ny § 3 andre ledd.

2.2 Pkkf § 5 første ledd – Kontrollintervall

2.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått 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.

2.2.2 Høringsuttalelser

ABL har uttalt at endringen støttes.

2.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger og forslaget gjennomføres som foreslått.

2.3 Pkkf § 31 nytt tolvte ledd – Overgangsbestemmelse

2.3.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høring ble det en foreslått regler for innfasing av mobilkraner i kontrollregimet. Statens vegvesen foreslo at ingen mobilkraner skulle få første frist for godkjent kontroll satt tidligere enn 1. januar 2022. Forslaget innebar endringer i overgangsbestemmelsene i pkkf § 31, gjennom et nytt tolvte 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.

2.3.2 Høringsuttalelser

Arbeidstilsynet har uttalt at når det gjelder overgangsbestemmelse for innfasing av mobilkraner i kontrollregimet, så slutter de seg til vurderingen om at disse spres ut over år 2022 og følger samme ordning for innfasing som traktorene.

2.3.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Som følge av at endringsforskriften ikke vedtas før i 2022, har Statens vegvesen valgt å utsette innfasingen av mobilkraner i kontrollregimet til 2023.

Med utgangspunkt i dette vil forskriftsteksten bli endret til:

Krav til periodisk kontroll av mobilkraner, jf. § 4 første ledd bokstav f, trer i kraft 1. februar 2022. Første frist for godkjent periodisk kontroll etter ikrafttredelse, jf. pkkf. § 5, kan ikke bli tidligere enn 1. januar 2023.

3 Innspill knyttet til forslag om periodisk kontroll av traktorer

3.1 Generelle innspill til forslag om periodisk kontroll av traktorer

3.1.1 Høringsuttalelser

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) uttaler at når det gjelder krav til gjennomføringen forutsettes det at virksomheten under utføring av periodiske kontroller utenfor virksomhetens lokaler har tilgang til regelverk og kjøretøytekniske data, enten fysisk eller elektronisk.

Nordland fylkeskommune støtter forslaget om å innføre periodisk kontroll av traktorer som brukes i entreprenørdrift. Det forutsettes at nevnte avklaringer i saksutredning er gjort i forkant av at pålegg innføres, og at traktorer som kun brukes til eget gårdsbruk kan søke unntak.

Nordland fylkeskommune peker på at det rent trafikksikkerhetsmessig er positivt at det stilles strengere kontrollkrav til alle typer kjøretøy som ferdes langs offentlig vegnett. Selv om traktorer ikke kjører i høy hastighet, kan de ved en ulykke gjøre stor skade grunnet størrelse og vekt. Det er derfor viktig at de traktorene som ferdes langs veiene er i god forskriftsmessig stand. Samtidig pekes det på at potensielle utfordringer ved kontrollkravet. Nordland er et langstrakt fylke og det vil være tid- og ressurskrevende for mange bønder dersom man må kjøre langt til nærmeste kontrollstasjon. Dette er heller ikke ønskelig fra et trafikksikkerhetsståsted. En forutsetning for å innføre periodisk kontroll for traktorer er derfor at det opprettes mobile kontrolløsninger som ivaretar både trafikksikkerhet og bøndenes behov.

Nordland fylkeskommune peker videre på at det er viktig at de berørte partene blir tatt med i diskusjonen for hvordan kontrollvirksomheten kan gjennomføres og understreker viktigheten av at Statens vegvesen oppretter dialog med bøndenes interesseorganisasjoner for å finne gode løsninger for kontrollvirksomheten i forkant av at pålegg innføres.

3.1.2 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi er enige med Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) i at kontrollorganene må ha tilgang til regelverk og kjøretøytekniske data der kontrollene gjennomføres, dette på lik linje med kontrollutstyr.

Til Nordland fylkeskommune sitt innspill om viktigheten av dialog med bøndenes interesseorganisasjoner, vil Statens vegvesen påpeke at vi har hele veien hatt et tett og godt samarbeid med bransjen – noe som er en gjensidig oppfatning fra både Statens vegvesen og interesseorganisasjonene.

Til Nordland fylkeskommunes innspill om at det er en forutsetning for å innføre periodisk kontroll for traktorer er at det opprettes mobile kontrolløsninger som ivaretar både trafikksikkerhet og bøndenes behov, kan Statens vegvesen bekrefte at det åpnes for mobile

kontroller, se forslaget til ny § 7a.

3.2 Pkkf § 4 første ledd bokstav e – Vilklårene for å være kontrollpliktig traktor

3.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å sikre best mulig likebehandling og at flest mulig traktorer med maksimal hastighet på over 40 km/t, i tråd med direktivets minimumskrav, skal falle inn under kontrollregimet, ble det i høringen foreslått to alternative vilkår for å anse en traktor som kontrollpliktig:

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.

3.2.2 Høringsuttalelser

ABL støtter forslaget, men peker på at de ønsker PKK også på tilhengere og arbeidsredskap i kategorien traktor.

Arbeidstilsynet mener at alternativ 2 – sette grensen til førstegangsregistrert fra og med 1. januar 1990 – vil være det beste alternativet. Dette argumenteres med at flest mulig traktorer som kan tenkes benyttes i arbeidsøyemed, på tross av alder, fanges opp og en vil kunne oppnå et høyere sikkerhetsnivå. Videre peker de på at dette vil være i tråd med arbeidsmiljølovens krav til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.

NAF anser alternativ 1 som det mest praktiske alternativet. NAF peker på at det gjør det enklere å filtrere ut traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t, og at det uansett er et lite antall traktorer registrert før denne datoen som ville falt inn under kontrollregimet.

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) peker på at den tillatte totalvekten på 2000 kg vil kunne ramme et fåtall av maskiner som defineres som traktorregistrert UTV/ATV for profesjonelt bruk. De anbefaler derfor å sette vektgrensen på 3500 kg, og peker på at denne grenseverdien også gjelder for andre regler og kjøretøykategorier.

Hva gjelder aldersgrensen for traktorer som skal omfattes av ordningen peker NB, TLIF og NLR på at alternativ 1 er enklest å håndheve, mens alternativ 2 er mer oversiktlig. Av traktorene som ble levert før 1. juli 2005 med konstruktiv hastighet over 40 km/t er det få store traktorer. De vurderer at traktorer eldre enn 16 år i lite omfang vil bli brukt til arbeid som konkurrerer med lastebil, og peker på at det er gjelder få traktorer. I tillegg er de slitne, har stor risiko for driftsstans og er teknisk sett mindre attraktive sammenlignet med nye

traktorer. Deres vurdering er at forskjellen på omfattede traktorer regnet i volum mellom de to alternativene er liten, men anbefaler alternativ 1 da denne er lettest å håndtere. Videre pekes det på at uansett valg av alternativ er det viktig å være oppmerksom på at det finnes mye feilnoteringer i registreringssystemene – og at det er viktig at dette blir fanget opp og ryddet i på en mild og fleksibel måte.

Nordland fylkeskommune mener nye traktorer over 2000 kg, og som er konstruert over 40 km/t, bør omfattes av ordningen. Nordland fylkeskommune er usikker på hvor aldersgrensen for krav til periodisk kontroll skal settes. På den ene siden virker det naturlig å sette grensen på alle traktorer etter 1990. Dette vil i praksis medføre at alle traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t blir kontrollert, og bidrar til at ikke eldre traktorer som ikke er i forskriftsmessig stand ferdes på veiene. På den andre siden peker de på at det kan vurderes at traktorer som er eldre enn 15 år i mindre grad ferdes på veiene i utgangspunktet, og at det derfor kan være lite hensiktsmessig å kreve at traktorer også eldre enn 2005 skal inngå i kontrollregimet. Samtidig kan det tenkes at det vil bli en økt bruk av eldre traktorer i næringsvirksomhet dersom disse unntas.

Videre mener Nordland fylkeskommune at det bør gjøres en vurdering om det er riktig å sette grensen til kun traktorer som kjører over 40 km/t. Dette er spesielt aktuelt hvis bøndene ikke finner kontrollvirksomheten smidig nok, da vil dette gi insentiv til å kjøpe traktorer med hastighet på maks 40 km/t. Det bør derfor vurderes om man bør stille krav til periodisk kontroll av samtlige traktorer over 2000 kg under en viss alder, uavhengig av tillatt hastighet. Videre peker de at vektgrensen på over 2000 kg for traktorer vil unnta ATV-er, og anser det som positivt at ATV-er ikke inngår i ordningen.

3.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Når det gjelder ABL sitt innspill om at de ønsker PKK på tilhengere og arbeidsredskap i kategorien traktor, innebærer dette at flere kategorier inntas i kontrollordningen. Dette er ikke en del av denne høringen, og må eventuelt vurderes i egen høring.

Vi har vurdert forslaget til Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) om å endre vektgrensen fra 2000 kg til 3500 kg. Vi har forståelse for innspillet vedrørende vektgrense, og endrer forskriften i tråd med dette.

Nordland Fylkeskommune har spilt inn at det bør vurderes om det bør innføres krav til periodisk kontroll av samtlige traktorer over 2000 kg under en viss alder, uavhengig av tillatt hastighet. Direktivet stiller kun krav om at traktorer som har konstruktiv hastighet over 40 km/t skal rammes av kontrollordningen. Direktivet legger opp til å få inn traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t da det er først og fremst er disse traktorene som konkurrerer med lastebilnæringen. Vi ser det derfor ikke nødvendig å endre forskriften. Dette samsvarer også med føringer vi har fått fra Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen vektlegger argumentene fra NAF og Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) som peker på at alternativ 1 er lettest å håndtere og at det er få traktorer som rammes av

ordningen som er registrert før 2005. Det pekes også på at det er et stort antall feilregistrerte traktorer. Ved alternativ 2 vil flere traktorer som ikke skulle vært med i ordningen inkluderes, og motsatt. Vi har undersøkt om dette kan løses ved en gjennomgang i registrene, men har konkludert med at det vil være en nærmest umulig oppgave. Det vil heller ikke være hensiktsmessig å gjennomføre alternativ 2 uten en gjennomgang av registrene, da man ikke kan basere ordningen på feilaktige data.

Motargumentet er hensynet til trafikk sikkerhet og faren for at eldre traktorer skal brukes i større omfang enn i dag for å unngå PKK. Det samme gjelder Arbeidstilsynets innspill knyttet til helse, miljø og sikkerhet i arbeidsmiljøet – og at alternativ 2 fører til at flest mulig traktorer som kan tenkes benyttes i arbeidsøyemed, på tross av alder, fanges opp og at en vil kunne oppnå et høyere sikkerhetsnivå. Imidlertid gjelder det et lite antall traktorer som er registrert før 1. juli 2005 som ville falt inn under kontrollregimet. Dette er eldre traktorer som ofte er slitne og er lite egnet til arbeid utenfor primærnæring da det er stor risiko for driftsstans. Eldre traktorer er således mindre attraktive sammenlignet med nye traktorer, og vi anser derfor ikke faren for at en stor andel eldre traktorer skal brukes til arbeid på veg som betydelig. I tillegg er alternativ 1 mest riktig ut ifra et konkurransehensyn som er et hensyn direktivet skal ivareta.

Statens vegvesen anser på bakgrunn av ovennevnte redegjørelse at alternativ 1 gir den beste løsningen, og velger derfor å innta alle traktorer som er førstegangsregistrert fra og med 1. juli 2005 i kontrollordningen.

Vi har valgt å endre ordlyden fra «*etter*» til «*fra og med*» 1. juli 2005 fordi 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. Med ordlyden «*fra og med*» inkluderes også de traktorene som ble registrert den 1. juli 2005, til forskjell fra ordlyden «*etter*» som kun inkluderer traktorer registrert 2. juli 2005 og nyere.

Paragraf 4 første ledd bokstav e får følgende ordlyd:

e) traktor *førstegangsregistrert fra og med 1. juli 2005* med tillatt totalvekt over 3500 kg, som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.

3.3 Pkkf § 7 første ledd bokstav e – Vilklårene for å være kontrollpliktig traktor

3.3.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo 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. I høringsnotatet ble det derfor foreslått 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.

3.3.2 Høringsuttalelser

Ingen høringsuttalelser.

3.3.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

3.4 Pkkf § 4 nytt tredje ledd – Korrigering av ordlyd og adgangen til å unnta traktor fra periodisk kontroll gjennom egenerklæring

3.4.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo i høringen å oppheve gjeldende § 4 tredje og fjerde ledd. Begrunnelsen for endringsforslaget var først og fremst å klargjøre og forenkle gjeldende vilkår for unntak fra kontrollplikten for traktor i bruk i primærnæringen. Det ble foreslått et nytt tredje ledd med 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.

3.4.2 Høringsuttalelser

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) peker på at en stor andel av de relevante traktorene er finansierte gjennom leasing og at ordningen må gjennomføres på enkelt vis uavhengig av hvordan traktorene er finansierte. Videre peker de på at de som bruker maskinene i drift i en periode kan være andre enn den som eier maskinene – slik at formene for samarbeid og eierskap til maskinene er mangfoldige. I den forbindelse mener de at det ikke kan være vesentlig hvem som eier traktoren, men at det er den som rår over traktoren som bør ha myndighet til å be om unntak. De uttrykker derfor at de er skeptiske til forslaget.

Videre foreslår de en liten justering av foreslått ordlyd da denne kan mistolkes til at traktoren bare unntaksvis skal oppholde seg på vegen, og peker på at for en bonde som har spredde teiger langt unna vil en stor del av traktorens brukstid være på vegen. Følgende formulering foreslås «*Traktor som brukes i primærnæring kan etter egenerklæring fra eier, eller den som på eiers vegne har rådighet over traktoren, unntas fra kravet om periodisk kontroll.*» I tillegg pekes det på at ordet «*egentransport*» kan være svært ulikt oppfattet da det finnes mange måter å samarbeide om maskinbruken på – derfor bør ikke dette ordet alene være avgjørende. Avslutningsvis nevnes det at ordningen om å søke dispensasjon må være enkel, lett tilgjengelig og ubyråkratisk.

Nordland fylkeskommune mener at det er viktig at krav til periodisk kontroll ikke skaper hinder for de gårdsbrukene hvor man har et godt samarbeid med bruk og utleie av utstyr.

Fylkesrådet oppfatter høringen slik at det fortsatt er mulig å be om unntak fra krav etter egenerklæring i slike tilfeller, forutsett at det kun er snakk om bruk i primærnæringen – og peker på at dette må avklares tydeligere fra Statens vegvesens side i forkant av at pålegg innføres.

3.4.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Statens vegvesen har sett nærmere på Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) sitt ønske om at også andre som råder over traktoren skal kunne søke unntak fra ordningen – altså ikke bare eier. Vårt forslag var at kun eier av traktoren, i dette tilfellet leasingsselskapet, kan få unntak gjennom egenerklæring, blant annet av hensyn til administrasjon av ordningen. Vi har forståelse for at det finnes mange former for eierkonstellasjoner og samarbeidsordninger, men slik bestemmelsen ble foreslått åpner den likevel for at leasingtaker kan levere egenerklæring gjennom fullmakt fra leasingsselskapet. Eier må uansett involveres, selv om leietaker gis anledning til å levere egenerklæringen slik traktorbransjen foreslår, da det er eier som får tilsendt vognkortet og må videresende dette til leietaker. Videre var en del av begrunnelsen for at leasingsselskapet skal stå for registreringen av egenerklæring at eier til enhver tid må ha kontroll på hvilke leietakere som kun benytter kjøretøyet i primærnæring, og dermed må fjerne bruksbegrensningen dersom de leier ut til noen som skal bruke traktoren utenfor primærnæringen. Dette er en enkel ordning å administrere. Dersom leietaker selv skal kunne registrere egenerklæring, må egenerklæringen uansett bortfalle ved overgang til ny leietaker da det er viktig at bruksbegrensningen ikke overføres til ny leietaker. Den nye leietakeren må da eventuelt registrere ny egenerklæring.

Imidlertid er systemene slik de er utarbeidet nå, kun tilrettelagt for at traktoreierne kan levere egenerklæring. Leasingtakere har ingen muligheter for å gjøre endringer verken i selvbetjeningsløsningene eller i AKR. Dersom også leasingtakere skal kunne registrere egenerklæringen, vil dette kreve en betydelige systemendringer som vil ta en del tid å få på plass.

Videre er ordningen lagt opp slik at det ikke kun gis unntak fra PKK, men egenerklæringen medfører at traktoren får utstedt nytt vognkort med en bruksbegrensning. Det er etablert en fast forvaltningspraksis på området hvor det kun er eier av kjøretøyet som kan gjøre slike endringer på kjøretøyet. Leasingtaker har dermed ingen slike rettigheter slik praksis er i dag. Dersom det skal gjøres endringer i denne forvaltningspraksisen vil det være hensiktsmessig å gi leasingtaker utvidede rettigheter ikke kun når det gjelder egenerklæring, men også andre endringer i vognkortet. Dette vil i så fall kreve et større utredningsarbeid.

Statens vegvesen vurderer det derfor slik at det kun skal være traktoreier som kan søke om unntak fra ordningen.

Videre har NB, TLIF og NLR spilt inn forslag om å endre ordlyden fra «*bare unntaksvi* nyttes på offentlig veg» til «*brukes i primærnæring*». Statens vegvesen vil innledningsvis minne om at innlemmingen av traktorer med hastighet over 40 km/t i ordningen med periodisk kjøretøykontroll er en direkte følge av Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, nærmere

bestemt direktiv 2014/45/EU. Bestemmelsen om kontroll av traktorer, unntakene fra ordningen inkludert, ble gjennomført i pkkf gjeldende fra 1. oktober 2018.

Kravet i direktivet om å innlemme traktorer med konstruktiv hastighet over 40 km/t i ordningen med periodisk kjøretøykontroll, jf. artikkel 2 nr. 1 strekpunkt syv, kommer etter sin ordlyd til anvendelse uavhengig av hva den nyttes til så lenge det er snakk om ervervsmessig transport. Bestemmelsen er m.a.o. næringsnøytral.

Statens vegvesen valgte ved fastsettelsen av pkkf gjeldende fra 1. oktober 2018 – bl.a. etter innsigelser fra Virke og sett hen til direktivets begrunnelse for kravet (transport i konkurranse med lastebilnæringen) – å gjøre unntak fra kravet om kontroll for traktorer som nyttes til egenertransport av gods i primærnæringen. Unntaket var basert på egenerklæring fra eier eller rådighetshaver om at bruken var begrenset til dette formålet. Unntaket er regulert i gjeldende pkkf § 4 tredje og fjerde ledd sett i sammenheng.

Hva som forstås med uttrykket «*egentransport*» er nærmere omtalt i høringsnotatet og høringsoppsummeringen til endringsforskriften til pkkf gjeldende fra 1. oktober 2018.

Forslaget i denne høringen om fjerning av tredje og fjerde ledd i § 4 og ta inn et nytt tredje ledd var – med unntak av forslaget om å avgrense adgangen til å levere egenerklæring til bare å gjelde traktorens registrerte eier – begrunnet i hensynet til forenkling. Forslaget til endring var ikke ment å innebære noen realitetsendring, men kun ment å gjøre forskriftsteksten mer konkret og kortfattet. Forslaget var ikke på noen måte tenkt å endre ved den grunnleggende forutsetningen at det var egenertransport i primærnæring som kunne unntas fra kontrollplikten.

Vi ser likevel at forslaget til nytt tredje ledd – slik NB, TLIF og NLR uttaler – kan bli for kortfattet ved at det ikke lenger gis eksempler på hva av godstransport og annen bruk av traktor på offentlig veg som ikke omfattes av unntaket fra kontrollplikten er. Forslaget om å beholde eksemplifiseringen tas til følge.

Vi har i tillegg valgt å presisere ordlyden slik at det også i første setning i tredje ledd kommer klart frem at unntaket basert på egenerklæring er avgrenset til de tilfeller der traktoren brukes til egenertransport i primærnæring (forutsetningsvis på offentlig veg).

Vi registrerer Nordland fylkeskommune sin påpekning om at det er viktig at kravet om periodisk kontroll ikke skaper hinder for gårdbrukere som har et godt samarbeid om bruk og utleie av utstyr. Slik vi vurderer det, vil ikke slike samarbeidsordninger være til hinder for å benytte seg av unntaksordningen. Transport av utstyr som sambrukes av flere gårdsbruk vil være å regne som egenertransport i primærnæring.

§ 4 tredje ledd gis etter dette følgende ordlyd:

Traktor som regulert i § 4 første ledd bokstav e) som brukes til egenertransport i primærnæring, kan etter egenerklæring fra eier unntas fra kravet om periodisk kontroll. Unntak gis av Statens vegvesen. Brukes traktoren til annet enn egenertransport i primærnæring eller til brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller lignende formål på offentlig veg, kan det ikke gjøres unntak fra kravet om periodisk kontroll.

3.5 Pkkf § 5 nytt sjuende ledd – Forslag om at traktor som ikke lenger skal være unntatt må ha en godkjent periodisk kontroll

3.5.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo 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. I høringsnotatet ble det derfor foreslått et nytt sjuende ledd i pkkf § 5 med følgende ordlyd:

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

3.5.2 Høringsuttalelser

Ingen høringsuttalelser.

3.5.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

3.6 Pkkf § 8 andre ledd bokstav l – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

3.6.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Statens vegvesen har ved en inkurie ikke endret ordlyden «*spesialtilpasset slitasjetester*» til «*slitasjetester*» i § 8 andre ledd bokstav l. Uttrykket «*spesialtilpasset slitasjetester*» har blitt stående fra eldre forskrifter, men det er ikke lenger noe behov for å ha med ordet «*spesialtilpasset*» fordi forskriften nå definerer hva slags slitasjetester det er krav om.

3.7 Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav n – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

3.7.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringen ble det foreslått å legge til krav om manometer og tilkobling for å kontrollere traktorens hydrauliske uttak for tilkobling av tilhenger i ny bokstav n i oppstillingen 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.

3.7.2 Høringsuttalelser

Ingen uttalelser.

3.7.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

3.8 Pkkf § 8 tredje ledd – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

3.8.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringen ble det foreslått 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 ble det foreslått at krav til annet egnet løfteutstyr skal fremgå 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.

I høringsnotatet ble det derfor foreslått 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.*

3.8.2 Høringsuttalelser

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) peker på at det er usikkert om det er gjennomførbart både teknisk og av HMS-hensyn å bruke rullebremseprøver på traktor. Videre peker de på at det ikke er økonomisk forsvarlig å kreve slikt utstyr og mener at kontrollørene kan forvisse seg om at kjøretøyene er i sikker stand uten slikt utstyr. NB, TLIF og NLR viser til at det er avgjørende at det ikke blir stilt krav om kjørebaneløfter/grav, rullebremseprøver og slitasjetester for traktor.

3.8.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Forslaget fra Statens vegvesen er i tråd med innspillene fra NB, TLIF og NLR.

Ved en inkurie har ikke bokstav g blitt inntatt i tredje ledd. Det må også gis fritak fra avgassmåler da de fleste traktorer ikke er bensindrevet.

Pkkf § 8 tredje ledd gis derfor følgende ordlyd:

Kontrollorgan som kun kontrollerer traktorer gis fritak for utstyr i henhold til a, b, d, g, 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.

3.9 Pkkf § 31 trettende ledd – Tilpasse utstyrskravet for periodisk kontroll av traktor

3.9.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For 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, ble det foreslått at pkkf § 31 ellevte 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 til endring av pkkf § 31 trettende ledd innebærer videre å fjerne reguleringen av overgangsordningen for kravet til slitasjetester ved kontroll av traktor. Ettersom vi foreslår å fjerne kravet om slitasjetester ved kontroll av traktor er det ikke lenger behov for en slik overgangsordning.

3.9.2 Høringsuttalelser

Ingen uttalelser.

3.9.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det vedtas som foreslått, men med endring av ordlyden «*spesialtilpasset slitasjetester*» til «*slitasjetester*» i § 31 trettende ledd, jf. redegjørelse i punkt 3.6.

3.10 Pkkf § 31 ellevte ledd – Overgangsbestemmelse for innfasing av traktorer i kontrollregimet

3.10.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høring ble det en foreslått regler for innfasing av traktorer i kontrollregimet. Statens vegvesen foreslo at ingen traktorer skulle få første frist for godkjent kontroll satt tidligere enn 1. januar 2022. Forslaget innebar endringer i overgangsbestemmelsene i pkkf § 31, gjennom et nytt ellevte 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 ikrafttredelse, jf. pkkf. § 5, kan ikke bli tidligere enn 1. januar 2022.*

3.10.2 Høringsuttalelser

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) har spilt inn at de mener kontrollordningen fremstår fornuftig i innhold og omfang, men de mener at fremdriftsplanen for PKK for traktorer synes å være urealistisk og for ambisiøs da de ser store utfordringer med å få et kontrollapparat i drift tidsnok. De peker på at oppstartsfasen vil være kostbar og ta tid. Både traktormaskinbransjen og landbruksnæringen er positive til kontrollordningen slik den er skissert, men mener at den ikke kan gjennomføres før kontrollkapasiteten er tilstrekkelig stor og har tilstrekkelig geografisk spredning. Det bes om at det blir tatt hensyn til traktorer som vil ha godkjenningsplikt i perioden fra tidlig vår til sen høst, da det i denne perioden vil være begrenset kapasitet til å gjennomføre kontrollen. De anslår at bransjen tidligst er klar til 1. januar 2023..

ABL støtter ikrafttredelse 1. oktober og innfasing i løpet av 2022.

3.10.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Statens vegvesen har hatt tett dialog både med bransjeorganisasjonene og med opplæringsvirksomhetene når det gjelder opplæring av PKK-kontrollører og innføring/godkjenning av kontrollorgan for traktor. Vi ser at det vil være urealistisk å forvente at innkalling av traktorer til periodisk kontroll kan begynne 1. januar 2022. Før selve kontrollene kan iverksettes, må det etableres et opplæringstilbud for traktorkontrollører – noe som planlegges igangsatt høsten 2021. Deretter må tekniske ledere/stedfortredere og kontrollører gjennomføre fullstendig grunnopplæring, kontrollorganene må etablere seg og søke om godkjenning, og det må være et tilstrekkelig antall godkjente kontrollorgan før selve innkallingsordningen kan iverksettes.

Slik Statens vegvesen vurderer det, vil det ikke være på plass et tilfredsstillende kontrolltilbud før tidligst 1. januar 2023, og ut fra dette vil ikke innkallingsordningen for traktor bli iverksatt før denne datoen. Traktorer som kommer inn under kontrollordningen skal kontrolleres først fire år etter førstegangsregistrering og deretter hvert andre år. Siden dette er en ny kontrollordning, vil vi fordele innkallingen av aktuelle traktorer over to år hvor de første vil få frist for godkjent PKK i januar 2023.

Når det gjelder selve forskriften så får bestemmelsene om kontroll av traktor ikrafttredelse fra 1. oktober 2021, i tråd med høringen. Det betyr at forskriften er klargjort for periodisk kontroll av traktor, men selve innkallingen av traktor – og dermed den praktiske kontrollen av traktorer – er utsatt til 1. januar 2023. Opplæring og godkjenning av kontrollører og tekniske ledere samt godkjenning av kontrollorgan vil imidlertid kunne skje i forkant av dette.

Med utgangspunkt i dette vil forskriftsteksten bli endret til:

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 ikrafttredelse, jf. pkkf. § 5, kan ikke bli tidligere enn 1. januar 2023.*

4 Innspill knyttet til forslag om å åpne for mobile kontrolltjenester

4.1 Pkkf ny § 7a – Mobile periodiske kontroller

4.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo i ny pkkf § 7a at virksomheter godkjent som kontrollorgan kan gis tillatelse til å utføre mobile periodiske kontroller. Bestemmelsen ble foreslått med følgende ordlyd:

§ 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.

4.1.2 Høringsuttalelser

NAF støtter forslaget om en generell åpning for mobile kontroller. Disse vil være mest aktuelt for traktor, men kan også være aktuelt for lettere kjøretøy. Imidlertid spilles det inn at det ikke bør være noe i veien for at et kontrollorgan med godkjenning for mobile kontroller kan utføre kontroller hos et godkjent kjøretøyverksted som ikke har et eget kontrollorgan, og viser til at det da må være mulig å bruke kjøretøyverkstedets utstyr. Kontrollorganet som utfører kontrollene, må være ansvarlige for å kontrollere at utstyret oppfyller kravene i forskriften.

Videre viser NAF til at de er den eneste aktøren som drifter et godkjent mobilt kontrollorgan for lette kjøretøy. Det mobile kontrollorganet oppfyller alle krav til lokale, utstyr og personell og utfører periodiske kontroller på spesifiserte lokasjoner, hovedsakelig i Nord-Norge. De mener at slike fullverdige mobile kontrollorgan fortsatt skal kunne godkjennes som egne kontrollorgan, og at de ikke skal måtte legges inn under et stasjonært kontrollorgan.

Statsforvalteren i Oslo og Viken spiller inn at for virksomhet som utfører mobile kontrolltjenester så forutsettes det at virksomheten selv har innhentet nødvendige tillatelser etter plan- og bygningsloven, samt at aktiviteten ikke medfører nevneverdig forurensning i strid med forurensningsloven § 7.

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) gir full tilslutning til forslaget om ny § 7a, og mener at mobile kontroller er svært viktig og nærmest en forutsetning for ordningen med periodisk kontroll av traktor. De støtter også at et mobilt kontrolltilbud etter § 7a er forutsatt å være en tjeneste ved siden av og i tillegg til den ordinære kontrollvirksomheten i kontrollorganets lokaler.

ABL viser til at det bør listes opp krav til kalibrering og brukstemperaturer på kontrollutstyr, og stiller spørsmål til kalibrering av utstyr som fraktes fra ett sted til et annet. Videre viser

de til at den mobile virksomheten fortløpende må utføre risikovurderinger ved flytting av utstyr med dokumenterte testresultater.

Nordland fylkeskommune understreker at det må etableres gode mobile kontrollordninger og at landbruksnæringen tas med i diskusjon på hvordan dette løses i forkant av at pålegg innføres.

4.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Til ABL sitt innspill minner vi om at krav til utstyr følger av pkkf § 8 og gjelder også for mobile kontrollorgan, jf. ordlyden i § 7a. Det vil være opp til kontrollorganet selv å vurdere om det er behov for ekstra vedlikehold, kalibrering etc.

Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt innspill om det må forutsettes av virksomhetene selv innhenter nødvendige tillatelser etter plan- og bygningsloven samt at kontrollvirksomheten ikke må medføre nevneverdig forurensning i strid med forurensningsloven § 7, tas til følge. Formuleringen «*og dersom kontrollorganet har nødvendige tillatelser*» tilføyes i siste punktum i § 7a. Ordlyden dekker både privat- og offentligrettslige tillatelser som det måtte være behov for.

Statens vegvesen legger ellers til grunn at kontroll om slike tillatelser er innhentet skal foretas i tilsyn med kontrollvirksomheten. Det er således ikke et krav at tillatelsene skal dokumenteres ved godkjenning av mobile kontrollordninger.

Pkkf § 7a får følgende ordlyd:

§ 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, og dersom kontrollorganet har nødvendige tillatelser.

NAF har kommet med forslag om å bruke annet kjøretøyverksteds utstyr i gjennomføringen av mobile periodiske kontroller. Som det fremgår av høringsnotatet, er forslaget om å tillate mobile periodiske kontroller først og fremst begrunnet ut fra hensynet til en hensiktsmessig kontrollordning for traktorer. Forslaget åpner imidlertid for at også andre kjøretøygrupper kan kontrolleres på denne måten. Statens vegvesen legger til grunn at eventuelle mobile kontrollenheter – utover kontroll av traktor – først og fremst vil være et tilbud rettet mot kontroll av lette kjøretøy, jf. bla. allerede godkjent mobil kontrollenhet tilhørende NAF.

Utstyrskravet før juli 2009 var regulert slik at det var tilstrekkelig at kontrollorganene dokumenterte at de hadde tilgang på pliktig kontrollutstyr. Det var ikke et uttrykkelig krav om at de selv skulle ha pliktig utstyr så lenge de kunne vise til at de hadde samarbeidsavtale med annet kontrollorgan om sambruk av slikt utstyr. Utstyrskravet ble imidlertid innskjerpet i endringsforskrift til pkkf gjeldende fra 01.07.2009 slik at hovedregelen etter denne datoen ble at det enkelte kontrollorgan skulle ha eget, pliktig kontrollutstyr. Innskjerpingen ble begrunnet med at det i tilsyn ble avdekket omgåelser av regelverket. Samarbeidsavtalene

viste seg i flere tilfeller å være fiktive slik at kontroller ble gjennomført og rapportert uten at pliktig utstyr rent faktisk hadde vært brukt i kontrollgjennomføringen.

Statens vegvesen er av den oppfatning at kravet om at kontrollorgan skal ha og gjøre bruk av eget utstyr i kontrollgjennomføringen også skal gjelde ved gjennomføring av mobile kontroller. Noe annet vil kunne føre til omgåelser, f.eks. at pliktig kontrollutstyr rent faktisk ikke blir brukt eller at utstyret ikke er vedlikeholdt og kalibrert slik forskriften krever. Vi er også av den oppfatning at det både for kontroll av traktor og tilhengere av type O1 og O2 er praktisk mulig å oppfylle kravet om å ha eget pliktig kontrollutstyr i gjennomføringen av mobile kontroller.

Med uttrykket «*eget utstyr*» menes pliktig utstyr slik dette er regulert i pkkf § 8 bokstavene a)–p) avhengig av hvilke kjøretøygrupper som omfattes av kontrollorganets godkjenning.

Det presiseres for ordens skyld at det i seg selv ikke er noe til hinder for å bruke lokalene til annen virksomhet, kjøretøyverksteder inkludert, så lenge kravene i § 7a ellers er oppfylt.

Det vises ellers til siste ledd i § 8 der det gis anledning til å gjøre unntak fra kravet om eget utstyr. Unntaksbestemmelsen vil også kunne gjøres gjeldende ved søknad om å etablere ordning med mobile kontroller forutsatt at de nærmere vilkårene for slikt unntak er oppfylt.

NAF har videre kommet med innspill om at det ikke bør være krav til at kontrollorganet skal være tilknyttet en fast lokasjon, og viser til at Statens vegvesen tidligere har 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. Statens vegvesen ønsker å presisere at den nye hjemmelen i § 7a åpner for at slike virksomheter kan fortsette, men som registrerte mobile virksomheter knyttet til et godkjent kontrollorgan i henhold til pkkf § 8. Det er dermed ingenting i veien for å fortsette som før – eneste forskjellen er at kontrollorganet må tilknyttes en stedlig lokasjon.

Statens vegvesen anser det ikke som ønskelig å ha rene mobile enheter, og har derfor valgt at 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.

Til Nordland fylkeskommune sitt innspill, vil det etableres gode mobile kontrollordninger og vi har tett dialog med landbruksnæringen.

5 Innspill knyttet til forslag om å harmonisere med ny verkstedforskrift

5.1 Pkkf § 7 – Kategorier av kontrollorgan

5.1.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Vi har foretatt en ny gjennomgang av ordlyden i pkkf § 7 og har valgt å endre ordlyden «*tillatt totalvekt 3 500 kg eller mindre*» i første ledd bokstav a slik at den samsvarer med ordlyden i verkstedforskriften § 5. Pkkf § 7 første ledd bokstav a gis følgende ordlyd:

- a. Kontrollorgan 01: Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy *med tillatt totalvekt ikke over 3 500 kg*, med unntak av traktor. (...)

5.2 Pkkf § 10 – Teknisk leder og stedfortreder

5.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo å fjerne begrepet «*kompetent*» stedfortreder for å harmonisere denne delen av bestemmelsen med tilsvarende ordlyd i ny forskrift om arbeid på kjøretøy § 9 tredje ledd. I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 10:

§ 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.

5.2.2 Høringsuttalelser

NAF har uttalt at de mener det er riktig å fjerne «*kompetent*» foran stedfortreder da stedfortreder skal oppfylle samme krav som teknisk leder, og derfor er kompetent.

5.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og endringen gjennomføres som foreslått.

5.3 Pkkf § 11 andre ledd – Krav til teknisk leder

5.3.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Statens vegvesen har ved gjennomgangen av forskriften sett at det ved en inkurie er uteglemt nødvendig harmonisering med verkstedforskriften § 10. Alternativet om 10 års

relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve, endres til 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

Ordlyden i § 11 andre ledd bokstav a–e endres til:

- a) *Kontrollorgan 01: Ved periodisk kontroll av kjøretøy med totalvekt 3 500 kg eller mindre: Fagbrev som «bilmekaniker av tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker av lette kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt ~~10~~ 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- b) *Kontrollorgan 02: Ved periodisk kontroll av kjøretøy med totalvekt fra 3 501 kg til 7 500 kg: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis eller bestått fagprøve, alternativt ~~10~~ 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- c) *Kontrollorgan 03: Ved periodisk kontroll av kjøretøy med totalvekt over 7 500 kg: Fagbrev som «bilmekaniker av tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt ~~10~~ 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- d) *Kontrollorgan 04: Ved periodisk kontroll av alle kjøretøy: Fagbrev som «bilmekaniker av tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt ~~10~~ 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*
- e) *Kontrollorgan 05: Ved periodisk kontroll av traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t: Fagbrev som «landbruksmaskinmekaniker», «anleggsmaskinmekaniker» eller «bilmekaniker av tunge kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt ~~10~~ 8 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.*

5.4 Forslag om å oppheve pkkf § 11 tredje ledd

5.4.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått å fjerne kravet om relevant praksis for teknisk leder i 3 av de siste 10 årene på godkjenningstidspunktet, som følge av innføringen av personlig godkjenning for kontrollører og tekniske ledere i oktober 2018. Forskriftens § 11 fjerde og femte ledd foreslås følgelig endret til tredje og fjerde ledd.

5.4.2 Høringsuttalelser

NAF mener det er riktig å fjerne kravet om at teknisk leder må ha vært i «*relevant arbeid minst 3 av de siste 10 årene*». De viser til at dette bør harmoniseres med verkstedforskriften som ikke har tilsvarende krav, og at kravet til oppfriskningsopplæring vil medvirke til at teknisk leder er oppdatert på kontrollforskriftene.

5.4.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og endringen gjennomføres som foreslått.

5.5 Pkkf § 11 nåværende fjerde ledd – Forståelse og praktisering av «annen relevant utdanning eller praksis»

5.5.1 Forslaget til endret forståelse og praksis

Statens vegvesen foreslo ingen endringer i dette alternativet til oppfyllelse av godkjenningskrav for teknisk leder, men knyttet likevel noen kommentarer til hvordan dette unntaket fra hovedregelen etter andre ledd skal forstås og praktiseres.

Det ble vist til at tilsvarende klargjøring ble gjort på verkstedetsiden i forbindelse med den nye verkstedforskriften og vi ønsket å tydeliggjøre at det samme gjelder for forståelsen av bestemmelsen i forskrift om periodisk kontroll. Slik tilsvarende bestemmelse etter verkstedforskriften tolkes og praktiseres, legges det til grunn at det skal foretas en konkret vurdering av om summen av utdanning og praksis er likeverdig med fagbrev og relevant praksis slik dette kreves etter hovedregelen i verkstedforskriften § 10 andre og tredje ledd. Annen utdanning enn det som kreves etter hovedregelen kan – etter en konkret vurdering – kompenseres med lengre, relevant praksis.

5.5.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen høringsinnspill til denne klargjøringen.

5.5.3 Statens vegvesens vurderinger

Vi har foretatt en ny gjennomgang av hvordan uttrykket «*annen relevant utdanning eller praksis*», jf. forslaget til pkkf § 11 fjerde ledd skal tolkes og praktiseres for den som søker om godkjenning som teknisk leder ved kontrollorgan uten å oppfylle kravene etter hovedregelen i forskriften § 11 første og andre ledd. Gjennomgangen viser at det likevel ikke er grunnlag for å anvende samme forståelse og praksis som er lagt til grunn ved godkjenning av teknisk leder ved kjøretøyverksted, jf. verkstedforskriften § 10 fjerde ledd.

Mens vi for godkjenning av teknisk leder ved kjøretøyverksted mener det er rettslig grunnlag for å vurdere utdanning og praksis samlet slik at lengre, relevant praksis kan kompensere for utdanning som ikke er etter hovedregelen, kan ikke det samme gjøres gjeldende for teknisk leder ved kontrollorgan.

Bakgrunnen for at forståelsen og praktiseringen av pkkf § 11 fjerde ledd må bli en annen enn det tilsvarende bestemmelse i verkstedforskriften § 10 fjerde ledd åpner for, er at det er et vilkår for å bli godkjent som teknisk leder ved kontrollorgan at vedkommende har godkjenning som kontrollør, jf. siste setning i pkkf § 11 første ledd.

Vilkårene for få godkjenning som kontrollør reguleres i pkkf § 12. Dersom den som søker godkjenning som kontrollør ikke oppfyller fagbrevkravet etter § 12 første ledd bokstav a), kan vedkommende likevel godkjennes dersom hun eller han har annen, relevant utdanning dersom denne anses likeverdig med fagbrevutdanningen, jf. pkkf § 12 sjuende ledd. Det er utdanningen i seg selv som skal vurderes som likeverdig. Bestemmelsen åpner ikke for å kompensere ved hjelp av relevant praksis.

Bestemmelsen i § pkkf § 12 første ledd, jf. også sjuende ledd er utledet av utdanningskravet for kontrollører i direktiv 2014/45/EU som pkkf gjennomfører i norsk rett.

Konklusjonen etter dette er at vi for teknisk leder ved kontrollorgan må vurdere utdanning og praksis adskilt. Utdanning som ikke er etter hovedregelen i forskriften § 11 andre ledd kan ikke kompenseres med lengre, relevant praksis. Utdanningskravet for den som skal godkjennes som kontrollør, noe som også kreves av teknisk leder ved kontrollorgan, stenger for en slik løsning.

Annen relevant utdanning for den som søker godkjenning som kontrollør og teknisk leder vil typisk være ingeniørutdanning 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. Et annet eksempel kan være annet "kjøretøyfaglig" fagbrev enn det som kreves etter hovedregelen kombinert med annen relevant bilteknisk/mekanisk utdanning av et visst omfang.

Annen relevant praksis vil også typisk være praksis ervervet i annet land som anses som likeverdig med verksted- eller kontrollørpraksis slik dette reguleres i pkkf § 11 andre og tredje ledd. Det samme gjelder verkstedpraksis ved virksomhet i Norge som ikke krever godkjenning fra Statens vegvesen, f.eks. praksis ved bedriftsverksteder.

5.6 Pkkf § 12a nytt fjerde og femte ledd – Gebyr for godkjenning

5.6.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å synliggjøre etablert forvaltningspraksis og harmonisere med ny verkstedforskrift foreslo 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.

5.6.2 Høringsuttalelser

Det er ikke kommet noen innspill til forslaget.

5.6.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og endringen gjennomføres som foreslått.

5.7 Pk kf § 13 – Krav til kvalitetsstyringssystem

5.7.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å klargjøre hva som er formålet med etablering og ajourhold av et kvalitetsstyringssystem, hvem som er ansvarlig for at man til enhver tid har et virksomt kvalitetsstyringssystem og krav til innhold, ble det foreslått følgende ny ordlyd i § 13:

§ 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 avgrenset 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.

5.7.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

5.7.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

5.8 Pk kf § 14 – Krav til kvalitetsstyringssystem

5.8.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende ny ordlyd i § 14:

§ 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*

5.8.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

5.8.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

5.9 Pkkf § 15 – Krav til kvalitetsstyringssystem

5.9.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende ny ordlyd i § 15:

§ 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.

5.9.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

5.9.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

5.10 Pkkf § 31 nytt syttende ledd – Overgangsregler

5.10.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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 ble derfor foreslått at de kontrollorganene det gjelder gis en overgangsperiode på to år for å tilpasse seg de nye kravene til innholdet i kvalitetsstyringssystemet. I høringen ble det derfor foreslått at det i pkkf § 31 *Overgangsregler* tilføyes et nytt syttende ledd:

Kontrollorgan godkjent før 1. oktober 2021 må innen 1. oktober 2023 ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 13, 14 og 15.

5.10.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

5.10.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Som følge av at vedtakelsen av høringen har trukket ut i tid blir datoen for når kontrollorganene må ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med bestemmelsene endret til:

Kontrollorgan godkjent før 1. februar 2022 må innen 1. februar 2024 ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 13, 14 og 15.

6 Innspill knyttet til øvrige forslag til endringer i forskriften

6.1 Tittel i pkkf kapittel 3

6.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo å endre ordlyden i tittelen til kapittel 3, slik at den nå viser at kravene stilt til de personlige godkjenningene også reguleres under dette kapittelet. Det ble foreslått at kapittel 3 får følgende tittel:

Kapittel 3 –Kontrollorgan, kontrollør og teknisk leder

6.1.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.2 Pkkf § 3 nytt andre ledd – Meldeplikt til Statens vegvesen hvis et kontrollpliktig kjøretøy faller utenfor kontrollordningen

6.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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. I høringen ble det derfor foreslått et nytt andre ledd i § 3 som 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.

6.2.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.3 Pkkf § 4 andre ledd bokstav a – Kjøretøy som er unntatt kravet om periodisk kontroll

6.3.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Etter nærmere gjennomgang ønsker Statens vegvesen å endre ordlyden i § 4 andre ledd bokstav a) til:

- a) *produsert eller registrert før 1. januar 1960*

Bakgrunnen for å endre teksten på § 4 andre ledd bokstav a) er at dette vil harmonere bedre med hvordan kjøretøyene ble registrert før 1. januar 1962. I motorvognregisteret ble nemlig årsmodell ført inn i stedet for registreringsår i den rubrikken som het registreringsår. Dette ble endret i 1962, men for kjøretøy registrert før 1962 vil man altså finne kjøretøy som er førstegangsregistrert etter 1. januar 1960, men som er årsmodell 1959 eller tidligere og har årsmodellen oppført som registreringsår.

Også når det gjelder bevaringsverdige kjøretøy så går man utenom registreringsår og forholder seg til «fabrikasjonsår», noe som gjør at man eksempelvis kan få godkjent et kjøretøy som bevaringsverdige selv om de har stått uregistrert på museum siden de ble produsert for over 30 år siden.

Statens vegvesen mener begge disse forholdene tilsier en klargjøring og endring av teksten for kjøretøy som unntas fra kravet til PKK, og teksten endres derfor til «*produsert eller registrert før 1. januar 1960*».

6.4 Pkkf § 12 første ledd bokstav c – Presisering av vandelsvurderingen for kontrollørgodkjenningen

6.4.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å klarere fange opp alle forhold som kan gis påtegning i attesten, ble det i høringen foreslått å bytte ut uttrykket «*dom*» med «*straff*». Følgende endring ble derfor foreslått i pkkf § 12 første ledd bokstav c:

- 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. ~~Dom~~ *Straff* for uriktig forklaring til offentlig

myndighet, dokumentfalsk, vinningslovbrudd, eller økonomisk kriminalitet vil særlig kunne medføre at kontrolløren ikke anses skikket.

6.4.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted spør om ikke ny vandelsattest bør fremlegges Statens vegvesen ved resertifisering etter 5 år også.

6.4.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Til Moe mekaniske verksted sitt innspill om ikke ny vandelsattest bør fremlegges Statens vegvesen ved resertifisering, skal det presiseres at kravet til vandelskontroll ved godkjenning av kontrollører for periodisk kjøretøykontroll ble ved innføringen av ordningen i 2018 etablert i nært samarbeid med Politidirektoratet. Det ble bl.a. avklart at politiregisterloven med tilhørende forskrift ikke gir adgang til obligatorisk, fornyet vandelsvurdering av kontrollørene i forbindelse med resertifisering slik dette er regulert i pkkf § 12. Det vises i denne sammenheng til politiregisterforskriften § 35-1 andre ledd der det heter at «... *Fornyhet vandelskontroll kan bare finne sted for enkeltpersoner og ikke for grupper av personer som omfattes av hjemmelen for vandelskontroll ...*».

Innspillet tas ikke til følge.

6.5 Pkkf § 12 fjerde ledd – Korrigerende av utgangspunktet for beregning av kontrollørgodkjenning

6.5.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen mener at godkjenningsperioden på 5 år bør beregnes fra samme utgangspunkt både ved førstegangsgodkjenning og ved oppfriskningsopplæring for å gjøre begge prosesser like. I høringen ble det derfor foreslått at pkkf § 12 fjerde ledd gis følgende ordlyd:

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

6.5.2 Høringsuttalelser

NAF støtter forslaget om å regne gyldighet av førstegangsgodkjenning fra dato for gjennomført opplæring.

6.5.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.6 Pkkf § 8 andre ledd bokstav b – Presisering av krav til utstyr for kontrollorgan

6.6.1 Forslag til presisering av pkkf § 8 andre ledd bokstav b

For å fjerne tvil om hva som inngår i dette utstyrskravet foreslo 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 mv. der det er nødvendig.

6.6.2 Høringsuttalelser

NAF mener at det er riktig å stille krav om at kjørebaneløfteren må ha traversjekk, men viser til at også en arbeidsgrav må ha traversjekk for å kunne fungere som et fullgodt alternativ til kjørebaneløfter.

ABL foreslår at ordlyden endres til «*kjørebaneløfter eller arbeidsgrav med traversjekk*».

6.6.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi har foretatt en ny gjennomgang av ordlyden og valgt å justere ordlyden for å presisere at både kjørebaneløfter og arbeidsgrav må ha traversjekk. Bestemmelsen gis følgende ordlyd:

- b) Kjørebaneløfter ~~*med traversjekk*~~ eller arbeidsgrav, *begge med traversjekk*.

6.7 Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav o – Krav om utstyr for kontroll av bremsevæske

6.7.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Etter en tilrådning fra Statens havarikommisjon foreslo Statens vegvesen å legge til et nytt kontrollpunkt 1.8 om kontroll av kokepunkt på bremsevæske i kontrollinstruksen. Dette forslaget krever også at det stilles et krav om utstyr for kontroll av bremsevæske for alle kontrollorgankategorier i pkkf § 8. I høringen ble det derfor foreslått 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.

6.7.2 Høringsuttalelser

NAF har spilt inn at de ser nytten av en grundigere kontroll av bremsevæsken enn den som er i dagens forskrift. Likevel har de noen motforestillinger fordi det ikke vil være praktisk mulig å måle væsken ute i bremseanlegget, og det vil være enkelt å manipulere måleresultatet så lenge uttak av bremsevæsken må skje fra hovedsylinder. De viser til at deres erfaring er at måleutstyr som måler vanninnhold kan være lite nøyaktig og måleutstyr som måler kokepunkt kan være vanskelig å få kalibrert. På noen bilmerker er det også vanskelig å hente bremsevæsken fra beholderen. Hvis kontroll av bremsevæske skal innføres mener de at den beste kontrollmåten er måling av kokepunkt.

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) uttaler at de ikke har sterke preferanser på dette området, utover at de har inntrykk av at kokepunkt-alternativet er det greieste. De viser videre til at det er viktig å være tydelig på hva som defineres som bremsevæske, og at på de fleste traktorene som omfattes av kontrollordningen er det ikke brukt bremsevæske – men ulike varianter av oljesystem som opererer bremsene. De foreslår det slik at dette punktet faller bort for kjøretøy med annen løsning enn glykolbasert eller tilsvarende bremsevæske.

ABL støtter forslaget også kokepunkt-alternativet.

6.7.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar måling av kokepunkt på bremsevæske basert på høringsinstansenes innspill. Det er også den målingen som gir det mest nøyaktige/relevante måleresultatet.

6.8 Pkkf § 8 andre ledd ny bokstav p – Krav om utstyr for kontroll av lette hengere

6.8.1 Forslaget til endret forskriftstekst

På bakgrunn av foreslåtte endringer i kontrollinstruksen, var det også nødvendig å stille krav til utstyr for kontroll av påløpsbremseanlegg på tilhengere i pkkf § 8 andre ledd. Det ble foreslått en ny bokstav p med følgende ordlyd:

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

6.8.2 Høringsuttalelser

ABL foreslår at det for å utføre en funksjonskontroll på Tempo100-hengere bør utføres på egnede rullebremseprøvere med tilbehør. Med tilbehør menes anordning som kan påvirke påløpsbremsen (trekke-sammen-draget).

6.8.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar utstyrskravet som foreslått, slik at kontrollorgan som kontrollerer tilhengere med påløpsbremseanlegg skal ha utstyr til funksjonskontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg (testverktøy for påløpsbrems som trekker sammen draget). Se for øvrig også oppsummering av kontrollpunkt 1.1.25.

6.9 Forslag om å oppheve pkkf § 16 tredje ledd – Endringer i plikter som ligger til kontrollvirksomheten

6.9.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

6.9.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.9.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.10 Forslag om å oppheve pkkf §§ 26 og 27 – Oppheve adgangen til overprøving av periodisk kontroll

6.10.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo i høringsnotatet å oppheve ordningen med overprøving av kontroll med tilhørende gebyrordning. Begrunnelsen for dette var at gjeldende pkkf i realiteten opererer med to klageordninger; overprøving og ordinær forvaltningsklage. Slik vi vurderte det, vil det ikke være behov for begge klageordningene etter at ordningen med at kontrollerte kjøretøy innrapporteres umiddelbart i Statens vegvesens systemer er på plass, jf. pkkf § 22 første ledd. Forslaget innebærer at den som er uenig i kontrollresultatet kan fremme ordinær forvaltningsklage, jf. pkkf § 28 første ledd.

6.10.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.10.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.11 Forslag om å endre pkkf 17 tredje ledd – Gjennomføring av kontrollen

6.11.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Pkkf § 17 tredje ledd siste punktum viser til § 26 – som nå oppheves. Ved en inkurie ble ikke siste punktum i § 17 tredje ledd fjernet. Bestemmelsens tredje ledd endres til følgende ordlyd:

Kjøretøy som har fått ilagt mangelmerknader som gjør at kjøretøyet ikke kan godkjennes, fremstilles for etterkontroll etter første ledd, jf. § 22 annet ledd. ~~Denne bestemmelsen begrenser ikke adgangen til overprøving etter § 26.~~

6.12 Forslag om å oppheve pkkf § 2 tredje ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS–stat

6.12.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Forslaget om å oppheve adgangen til – i særlige tilfeller – å godkjenne kontroller utført av kontrollorgan i annen EØS–stat, må sees i sammenheng med at Norge har forpliktet seg gjennom EØS–avtalen til at norskregistrerte kjøretøy skal testes periodisk i samsvar med direktiv 2014/45/EU av kontrollorgan godkjent av og under tilsyn av norske myndigheter. Dette betyr i praksis av kontrollene skal gjennomføres av kontrollorgan som oppfyller de nærmere vilkårene i pkkf og som er gitt godkjenning av Statens vegvesen. Gjeldende § 2 tredje ledd vil etter omstendighetene være i strid med EØS–retten med mindre det inngås bilaterale avtaler om å akseptere kontroller gjennomført i andre EØS–stater. Norge har så langt ikke inngått slike avtaler og ser det heller ikke som hensiktsmessig at så skjer.

Kjøretøyeier som støter på særlige hindringer under midlertidig opphold i annen EØS–stat, og som derfor ikke kan fremme kjøretøyet sitt til kontroll inne utløpet av kontrollfristen, vil uansett kunne innvilges utsatt kontrollfrist dersom de nærmere vilkårene i pkkf § 29 er oppfylt.

6.12.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.12.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.13 Pkkf § 5 nytt fjerde ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat

6.13.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått 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 kontrollattest 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.

6.13.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.13.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.14 Pkkf § 5 tiende ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat

6.14.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å harmonisere med overnevnte forslag om nytt fjerde ledd i § 5, ble det foreslått 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.

6.14.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.14.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.15 Pkkf § 29 andre ledd – Godkjenning av kontroll foretatt i annen EØS-stat

6.15.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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 og for å korrigere en inkurie, ble det i høringsnotatet foreslått 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.

6.15.2 Høringsuttalelser

ABL peker på at enkeltvedtak i § 8 kan virke uheldig – og at det i så fall må foreligge særlige tungtveiende grunner for en dispensasjon.

6.15.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi har foretatt en ny gjennomgang ordlyden i § 29 andre ledd og valgt å tilføye at det også kan gjøres unntak fra § 7a. Dette er med tanke på bruk av lokalt løfteutstyr for ambulerende kontroll av traktor, eksempelvis der kontroll blir utført på traktorverksted uten periodisk kjøretøykontroll eller verkstedhall hos entreprenør. Bestemmelsen får følgende ordlyd:

Statens vegvesen kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra forskriften § 5 første ~~og tredje ledd~~ *til og med fjerde ledd*, *§ 7a*, § 8, § 10, § 11 ~~og § 12~~, *§ 12 og § 22 andre ledd* dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Til ABL sitt innspill om at det må foreligge særlige tungtveiende grunner for å dispensere fra § 8, viser vi til ordlyden i § 29 andre ledd som nettopp oppstiller at det må foreligge «*særlige tungtveiende grunner*» som vilkår for å gi dispensasjon.

6.16 Pkkf § 28 – Unntak fra tjenestelovens bestemmelse om saksbehandling ved godkjenning

6.16.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For å synliggjøre etablert forvaltningspraksis ble det i høringen foreslått å eksplisitt hjemle unntaket fra tjenesteloven § 11 andre ledd i forskriften. Det ble derfor foreslått at pkkf § 28 gis 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.

6.16.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.16.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.17 Pkkf § 31 niende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser

6.17.1 Forslaget til endret forskriftstekst

For også å omfatte kjøretøy som bruktimporteres til Norge, i tillegg til kjøretøy som førstegangsregistreres i landet, ble det foreslått å endre ordlyden til å omfatte kjøretøy registrert første gang «i Norge» i stedet for kjøretøy registrert «som ny» første gang. Statens vegvesen foreslo derfor 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.

6.17.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.17.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.18 Pkkf § 31 nytt tiende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser

6.18.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

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

Det nye leddet ble lagt til 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.

6.18.2 Høringsuttalelser

Det har ikke kommet noen innspill til forslaget.

6.18.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Det har ikke kommet noen innvendinger mot forslaget, og det gjennomføres som foreslått.

6.19 Pkkf § 31 nytt femtende ledd – Korrigering av overgangsbestemmelser

6.19.1 Endringer som ikke fremgikk av høringen

Statens vegvesen har valgt å gi utsatt frist for anskaffelse av utstyr for måling av kokepunkt for bremsevæske til 1. august 2022. Dette for å gi kontrollorganene tilstrekkelig tid til å anskaffe utstyret. Det er også presisert i bestemmelsen at måling av kokepunkt først skal utføres fra og med denne datoen.

Del II Forslag til endring av kontrollinstruksen – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

7 Innspill knyttet til kontrollinstruksen med veileder

7.1 Innspill knyttet til tydeliggjøring av kontrollmetoder for å unngå unødig krav om to kontrollører per kjøretøy som kontrolleres

7.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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.

7.1.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted ønsker å endre ordlyden i kontrollpunkt 1.1.11, 1.1.12, 1.1.16 og 1.1.17 fra «visuell kontroll av komponentene (...) mens bremseanlegget aktiveres» til «visuell kontroll av komponentene (...) mens bremseanlegget er aktivert».

7.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Endringene vedtas som foreslått slik at kontrollørene kan velge om de vil utføre kontrollen mens bremseanlegget aktiveres, eller mens det er aktivert for de nevnte kontrollpunktene.

7.2 Generelle innspill knyttet til kontroll av tilhenger godkjent som tempo-100

7.2.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo at tilhengere godkjent som tempo100 kontrolleres i henhold til kontrollinstruksen slik at alle relevante kontrollpunkter for denne kjøretøytypen kontrolleres. Avdekkede feil/mangler er foreslått med samme bedømming som for øvrige kontrollpliktige kjøretøytyper.

7.2.2 Høringsuttalelser

Jørgen Willersrud peker på at det er bra at tilhengere kan bli tatt med i EU-kontroll, men viser til at på EU-kontroll bør det bare sjekkes bærende konstruksjoner, bremses og hjul. Lys på tilhengeren bør helst gi 1 feil da tilhengerne står mye mer enn de blir brukt, og at det derfor er større sjanse for at lyspærene ryker.

7.2.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

De nevnte tilhengerne fases inn i kontrollordningen slik at alle områdene det pekes på blir kontrollert. Når det gjelder innspillet om differensiering av bedømming på feil vedr. lys, kan vi ikke se noen grunner til å bedømme slike avvik annerledes for denne kjøretøytypen.

8 Innspill knyttet til øvrige endringer for det enkelte kontrollpunkt

8.1 Kontrollpunkt 0.2

8.1.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo at ved ileggelse av mangelmerknader knyttet til manglende samsvar med understallsnummer 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 foreslo også at understallsnummer 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.

8.1.2 Høringsuttalelser

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) viser til at det på en del traktorer kan være vanskelig å lese inngravert serienummer fordi det er skjult bak fastmontert utstyr, eller komponenten der understallsnummeret har vært innprentet er blitt skiftet ut. De ber derfor om aksept for at det i tilfeller der understallsnummer ikke kan avleses blir gitt mandat til kontrolløren om at traktorens identitet kan krysskontrolleres med motornummer, drivlinjenummer eller andre produksjonstekniske nummer, ved behov også jamført med traktorens historikk. Videre viser de til at det er mulig å finne krysskoplinger mellom ulike komponentnummer og understallsnummer i traktorens RMI.

8.1.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Statens vegvesen mener det er viktig at kontrollørene forholder seg til innpreget understallsnummer, og at dette er identitetskontrollen også på traktorer slik som for alle øvrige kontrollpliktige kjøretøytyper. Dersom hele det innpregede understallsnummeret ikke er lesbart grunnet fastmontert utstyr vil dette utgjøre mangelmerknad. Eier kan velge å kontakte Statens vegvesen for evt. ny innpreging av understallsnummer, eventuelt kan verksted/kontrollorgan demontere utstyr som hindrer lesbarhet av understallsnummer i forbindelse med etterkontrollen.

Vi vil bemerke at det er krav om at kjøretøy skal forevises trafikkstasjon dersom innpreget

understellsnummer fjernes, endres eller flyttes, jf kjøretøyforskriften § 6–4 og traktorforskriften § 5a.

8.2 Kontrollpunkt 1.1.7

8.2.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Det var ikke foreslått noen endringer på dette kontrollpunktet.

Vi har oppdaget at mangelmerknad knyttet til for stort oljeutslipp fra kompressor feilaktig har blitt plassert under kontrollpunkt 1.1.7. Denne mangelmerkningen er derfor nå flyttet til kontrollpunkt 1.1.3. bokstav g) For stort oljeutslipp fra kompressoren.

8.3 Kontrollpunkt 1.1.14

8.3.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Det ble foreslått nye mangelmerknader for å lette kontrollørens registrering av mangelmerknader slik at disse blir mer presise. 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

Ny foreslått mangelmerknad med mulighet for bedømming 2 er;

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

Vi ba spesielt om høringsinstansenes synspunkt på om denne endringen.

8.3.2 Høringsuttalelser

ABL viste til at ved en endring av dagens praksis beveger man seg inn i en tillempling av ny praksis som angår bremsevirkning og trafiksikkerhet. Dagens krav er innarbeidet og de anbefaler at dette ikke endres som foreslått. De peker på at dersom det vurderes en endring bør det foreligge en rapport som begrunner at en bremseskive med 50 % rust har like god bremsevirkning som ved 25 %, og tydeliggjør at kunnskap om rust er viktig. Videre etterspørres det en veileder som kan gjøres tilgjengelig for kontrollørene og opplæringsstedene.

Moe Mekaniske verksted mener at man må få med mangelmerknad f) foraksel og g) andre aksel(er) i kontrollmetode-feltet.

NAF støtter forslaget om at mangelmerknad for rust på bremseskive på bakaksel først ilegges når det er mer enn 50 % rust på en side av bremseskiven. De peker på at når man vet at bakakselen står for en mindre del av bremseeffekten, og at de derfor ikke kan se at dette vil påvirke trafikksikkerheten så lenge kjøretøyets totale bremsevirkning vurderes til å være tilstrekkelig.

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) har spilt inn at de går ut ifra at dette gjelder utvendige bremsesystem, og viser til at på traktorer flest er bremsesystemet innkapslet og dermed ikke lar seg kontrollere visuelt.

8.3.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Endringen vedtas som foreslått. Vi presiserer at kravet til bremsevirkning består uendret slik at kjøretøyets totale bremsevirkning/ytelse ivaretas av kontrollpunkt 1.2.1 og 1.2.2. Innspillet om å beskrive aksler i mangelmerknadene f) og g) tas ikke til følge da mangelmerknad f) skal benyttes for alle aksler på tunge kjøretøy. Vi presiserer at vurdering av rust på bremseskiver kun gjelder der det er mulig med en visuell kontroll.

8.4 Kontrollpunkt 1.1.21

8.4.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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.

8.4.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted har pekt på at ved lekkasje er det kun en bedømming 3, og mener ikke det skal gis mulighet til å gi bedømming 2 ved bremsevæskelekkasje.

8.4.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Mangelmerknad som gjelder bremsevæskelekkasje, skal bedømmes med 3 ved trafikkfarlig feil. Ved hydrauliske bremsesystemer vil mindre svinging i utgangspunktet utgjøre bedømming 2.

8.5 Kontrollpunkt 1.1.25

8.5.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

visuell kontroll og en funksjonskontroll av bremseanlegget på tilhengere med påløpsbremseanlegg.

For å gjennomføre funksjonskontroll av påløpsbremseanlegget på tilhengere som er eller skal bli tempo100-godkjent foreslo vi at kontrollorgan som kontrollerer tilhengere med påløpsbremseanlegg skal ha utstyr til funksjonskontroll av tilhengers påløpsbremseanlegg. Dette i form av en "arm" som benyttes til å presse sammen påløpsbremsmekanismen.

8.5.2 Høringsuttalelser

Bil Kurs Rogaland AS stilte følgende spørsmål:

«Spørsmål 1 Hvordan kan man kontrollere forskjell i bremsekraft uten å bruke bremseprøver? Spørsmål 2 Hvor går grensen til forskjell i bremsekraft? Spørsmål 3 Hvordan kan man måle om bremsene er utilstrekkelig? Denne kontrollen burde vært overlatt til tunge verksted eller lette verksted med utstyr for å vurdere om bremsevirkningen er tilstrekkelig. Ut ifra erfaringer jeg har er det svært få av henger med påløpsbrems som har gode nok bremsere og at bremsevirkning bør testes i en bremseprøver. Det bør også stilles krav til opplæring.»

Moe Mekaniske verksted mener at forslaget ser bra ut, men på kontroll av påløpsbremsere på tilhenger bør det være med i tekst at tilhenger skal være tilkoblet et kjøretøy med kjøretøyets parkbrems/bremsere aktivert.

Moe Mekaniske verksted har også spilt inn at for bremsetest ved tempo100-godkjenning bør teksten være «Ved bremsetest skal henger være tilkoblet et kjøretøy med bremsere/parkbrems aktivert, hengerens påløpsbrems/drag belastes med egnet testutstyr slik at bremsene aktiveres, her måles slaglengde/bevegelseslengde på drag» opp mot bremsenes virkning/ytelse og låsing av hjul, krav til skjevhet osv.

Når det gjelder hvem og hvilke kontrollorgan som kan utføre bremsetester vises det til at mange O1 kontrollorgan har bremserule foran en løftebukk og har da ikke lengde nok til at hengerens bremsere kan testes med kjøretøy eller mulighet til å bremseteste/kontrollere flere enn en aksel. Videre mener de at det bør beskrives noe om krav til utstyr osv.

8.5.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar kontrollmetoden som foreslått i høringen, altså med en funksjonskontroll av bremseanlegget uten en prøving i rullebremseprøver. Ved denne kontrollmetoden kan man ikke med 100 % sikkerhet si at bremsene fungerer optimalt, men man kontrollerer at en del av forutsetningene er oppfylt og at anlegget har vandringsreserve. Bakgrunnen for denne konklusjonen er tilbakemeldinger både internt, fra verksteder som reparerer slike tilhengere, og fra andre land om at det har vist seg problematisk å gjennomføre prøving i rullebremseprøver for denne kjøretøytypen, dette spesielt tilhengere med flere aksler. Vi har lagt inn en supplerende beskrivelse når det gjelder kontroll av tilhengere der man ikke får løftet en hel aksel om gangen, i slike tilfeller kontrolleres det at det eksisterer en delbremsfunksjon og en fullbremsfunksjon (låsing) på alle bremsede hjul. Nærmere beskrivelse av kontrollmetode vil være beskrevet i veileder til kontrollinstruks dersom det

viser seg nødvendig. Vi vil vurdere å revidere kontrollinstruksen på dette punktet dersom det skulle vise seg nødvendig.

Vi har også lagt inn at parkeringsbrems kontrolleres på dette punktet for kjøretøy med påløpsbremseanlegg, og beskrevet i kontrollpunkt 1.4.1 og 1.4.2 at tilhengere med påløpsbremseanlegg er fritatt for disse kontrollpunktene.

8.6 Kontrollpunkt 1.2.2

8.6.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Av samme årsaker som beskrevet for ny mangelmerknad i kontrollpunkt 1.2.1 foreslo 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.

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.

8.6.2 Høringsuttalelser

Bil Kurs Rogaland AS stiller spørsmål ved om man ikke skal utføre bremsetest på traktorer.

8.6.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Bremsevirkning på traktorer skal kontrolleres ved hjelp av retardasjonsmåling. Dette grunnet traktorens konstruksjon. Grenseverdi for ileggelse av mangelmerknad for traktor er lagt inn i kontrollinstruksen i henhold til krav i kjøretøyteknisk regelverk.

8.7 Kontrollpunkt 1.8

8.7.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo innføring av kontroll av bremsevæskens kokepunkt. Målingen utføres ved at bremsevæsken i beholderen måles med utstyr som foreslått i nytt utstyrskrav i forskriften. Grenseverdien for mangelmerknad ble foreslått satt til 150 grader Celsius og at kokepunkt under dette utgjør mangelmerknad med bedømming 2. Vi ba spesielt om høringsinstansenes synspunkter på foreslått kontrollmetode og grenseverdi, herunder om det bør kontrolleres vanninnhold i bremsevæsken eller faktisk kokepunkt.

8.7.2 Høringsuttalelser

Frode Greving har spilt inn at etter hans erfaringer som kontrollør/teknisk leder og kursleder for grunnopplæring av kontrollører – vil ikke kontroll av kokepunkt av bremsevæske ved PKK gi ønsket resultat. Dette begrunnes med at det vil bli for omfattende å gjennomføre, noe som igjen fører til at for mange kjøretøy slippes igjennom uten tilstrekkelig kontroll av kokepunktet. Greving foreslår derfor at det innføres et nytt kontrollpunkt for bremsevæske lik det vi har for brannslukker. Det innføres en merking av kjøretøyet med et oblat fra et godkjent kjøretøyverksted som bekrefter dato for bytte av bremsevæske. Ved PKK kontrolleres det at dato for bytte av bremsevæske ikke er eldre enn fire år. Greving peker på at dette vil føre til at kontrollørens oppgave blir langt enklere og vil sikre at alle kjøretøy har bremsevæske av god kvalitet i hele bremsesystemet.

Moe Mekaniske verksted viser til at man må forvise seg om at bremsevæsken faktisk er skiftet/luftet gjennom kontroll av luftenipler/calippere – slik at ikke bare bremsevæske i beholder er skiftet, men at bremsevæske fysisk er skiftet i hele bremsesystemet.

8.7.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi merker oss innspillet til en ordning med oblat for skift av bremsevæske, men ser det som ikke/lite hensiktsmessig å innføre på nåværende tidspunkt. Dette grunnet forvaltning av slike oblater inkludert sikkerhet for at et slikt oblat er ekte, videre er det også tillatt for bileier selv å skifte bremsevæske på eget kjøretøy såfremt vedkommende har kompetanse og gjør arbeidet på forsvarlig måte.

Vi ser utfordringen som Moe Mekaniske verksted peker på vedr. sikkerhet for at bremsevæske er skiftet i hele systemet, dette er også en problemstilling i andre land som har innført kontroll av bremsevæske. Vi ser at det er en mulighet for omgåelse ved at man kontrollerer bremsevæsken i beholderen, men bemerker at eier som velger å kun skifte bremsevæske i beholder med viten og vilje omgår hensikten med kontrollen av bremsevæske. Videre er det – som beskrevet ovenfor – tillatt for bileier selv å skifte bremsevæske på eget kjøretøy så lenge vedkommende har kompetanse og gjør arbeidet på forsvarlig måte.

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått med kontroll av kokepunkt.

8.8 Kontrollpunkt 2.1.1

8.8.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

8.8.2 Høringsuttalelser

Bil Kurs Rogaland AS har spilt inn at de tidligere har spurt om man kan skrive opp luftlekkasje fra svinglåsen til semitilhengere – og peker på at ut ifra beskrivelse i kontrollmetoden kan man ikke anmerke dette.

8.8.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar endringene som gjelder trafikkfarlige feil slik som foreslått.

Når det gjelder Bil Kurs Rogaland sitt innspill mener vi dette allerede er dekket av kontrollpunkt 2.1.3, og vil beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruks.

8.9 Kontrollpunkt 3.2

8.9.1 Endringer som ikke kom frem av høringen

Det var ikke foreslått noen endringer for dette kontrollpunktet. Statens vegvesen har likevel valgt å skrive om kontrollmetoden ved å fjerne «krokodilletegn». Dette medfører ingen materiell endring.

8.10 Kontrollpunkt 4.1.2

8.10.1 Forslaget til endret forskriftstekst

I høringen ble det foreslått at lysinnstilling på traktorer utføres som en visuell kontroll av om lysene åpenbart har alvorlig feil innstilling, uten bruk av lyskontrollapparat.

For alle øvrige kjøretøy ble det foreslått to alternative metoder til kontroll av hovedlyktenes 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.

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.

8.10.2 Høringsuttalelser

ABL foreslår å benytte alternativ 1.

Frode Greving mener at alternativ 2 vil gi best ønskelig resultat da det er det enkleste for kontrollørene å forholde seg til.

Moe Mekaniske verksted mener at alternativene må forklares enklere og mer forståelig, og peker på at alternativ 2 er uleselig.

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) peker på at det for kontrollører av traktor er like viktig om alternativ 1 eller 2 velges. Det pekes likevel på at for å ha noe skriftlig å holde seg til ved den visuelle kontrollen, gir alternativ 2 trolig best støtte.

8.10.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi merker oss at flertallet synes alternativ 1 er den beste løsningen, vi vedtar på denne bakgrunn dette alternativet. Vi har videre tatt inn at det skal ilegges mangelmerknad dersom lyktenes hellingsprosent ikke er minimum 0,5 %. Det vil eksempelvis si at kjøretøy som har angitt hellingsprosent på 1 % må være innenfor 0,5 % – 2 % for å kunne godkjennes ved periodisk kontroll, selv om grenseverdien i utgangspunktet er +/-1.

Visuell kontroll av lysinnstilling på traktor vedtas som foreslått i høringen. Vi vil konkretisere kontrollmetoden for traktor nærmere i veileder til kontrollinstruks.

8.11 Kontrollpunkt 4.12

8.11.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Vi foreslo 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.

I tillegg foreslo vi 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.

8.11.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted peker på at mange taxilys ikke tennes før taksameteret er aktivert av sjåfør (kort/kode). De tror likevel at de fleste taxisjåførere venter på bilen og kan utføre dette der taxilys må aktiveres av sjåfør.

8.11.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi merker oss innspillet til Moe Mekaniske verksted. Dette er en videreføring av dagens praksis slik dette er beskrevet i veileder til kontrollinstruks. Dersom vi mottar meldinger fra bransjen om at det er problematisk å kontrollere taxilyset på taket vil vi beskrive kontrollmetoden nærmere i veileder til den nye kontrollinstruksen.

8.12 Kontrollpunkt 4.14.2

8.12.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

8.12.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted pekte på at tectyl på kabel for fremdriftssystem bør tas opp med Brannvernforeningen slik at valget er i henhold til lovverket/brannsikkerhet/el-vern.

8.12.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått. Dersom vi mottar meldinger fra bransjen om at det er problematisk å identifisere kabel for fremdriftssystemet vil vi beskrive problemstillingen nærmere i veileder til den nye kontrollinstruksen.

8.13 Kontrollpunkt 4.14.3

8.13.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Statens vegvesen foreslo 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.

8.13.2 Høringsuttalelser

ABL viser til at man her beveger seg inn i 220 volt og spør hvilken kompetanse kontrolløren besitter på dette. Videre viser de til at det per i dag er en egen utdanning på elbilteknologien og at det kommer flere og flere kjøretøy med batteriteknologi. De foreslår at det utarbeides en veileder som også DSB blir en del av, og peker på at utviklingen av elbilparken tilsier en forsiktighet på området.

8.13.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar kontrollen slik som foreslått. Til ABL sitt innspill vil vi bemerke at endringen innebærer kontroll av ladekabel for ladbare hybridkjøretøy på samme måte som ladekabel allerede kontrolleres for kjøretøy med elektrisk fremdrift. Kontrollen skal avdekke eventuelle åpenbare sprekker, klemskader eller deformasjoner. Vi kan derfor ikke se at det er behov for særskilt kompetanse på høyspentsystemer for å utføre denne kontrollen. Vi merker oss likevel innspillet, og vil beskrive dette nærmere i veileder til kontrollinstruksen dersom det viser seg nødvendig.

8.14 Kontrollpunkt 4.5.2

8.14.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Det ble foreslått 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.

8.14.2 Høringsuttalelser

Bil Kurs Rogaland AS har spilt inn at det også bør spesifiseres toleranser +/- (-0,5 til og med 2,5).

8.14.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi tar inn beskrivelse av grenseverdier slik som foreslått av Bil Kurs Rogaland (0,5–2,5 dersom hellingsprosenten man benytter under kontrollen er 1,5 %. Merk likevel at det er fabrikantens oppgitte hellingsprosent som skal benyttes dersom denne er tilgjengelig. Vi la også inn tilsvarende øvre grense på 0,5 for å forhindre blanding (tilsvarende kontrollpunkt 4.1.2).

8.15 Kontrollpunkt 6.2.1

8.15.1 Forslaget til endret forskriftstekst

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

8.15.2 Høringsuttalelser

Bil Kurs Rogaland AS har bemerket en inkurie – punkt d og h er like.

8.15.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi har slettet den foreslåtte mangelmerkningen som ble lagt inn ved en inkurie.

8.16 Kontrollpunkt 8.2.1.2

8.16.1 Forslaget til endret forskriftstekst

Vi rettet 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 foreslo 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.

8.16.2 Høringsuttalelser

Moe Mekaniske verksted peker på at dette er en prosedyre som kan bekrefte at systemet ikke er manipulert/fjernet feilkoder (fra P1 til P6). Imidlertid viser de til at erfaringsmessig ved aktive feil, hvis disse blir slettet rett før en kontrolltime, og man tester/prøvekjører kjøretøyet i 3–4 km, så vil feilkode dukke opp. En generering av readiness vil også avdekke dette, samt en enkel omprogrammering/manipulering av styreenhet.

NAF har ingen innvendinger mot å fjerne spesialhåndtering av turtall ved røykmåling av kjøretøy med automatisk girkasse. Når det gjelder kriteriet for å fritas for avgassmåling ønsker de en løsning der kjøretøy med avgassklasse EU-5 og nyere fritas hvis det ikke foreligger aktive feilkoder knyttet til motorstyring (feilkoder som starter på P0, P1, P2, P3, P4, P5, P6).

8.16.3 Statens vegvesens vurderinger etter høringsuttalelsene

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått i høringen inkludert kontroll av at egendiagnose/«readiness-test» er OK, vi bemerker at det ikke skal være nødvendig å prøvekjøre et kjøretøy 3–4 km ved utføring av periodisk kontroll.

9 Innspill knyttet til økonomiske og administrative konsekvenser

9.1 Innspill fra Regelrådet

Regelrådet har pekt på at de synes det er positivt at Statens vegvesen har tallfestet hvor mange traktorer og mobilkraner som er omfattet av ordningen med periodisk kontroll, men mener at det burde vært en nærmere beskrivelse av næringslivet som bruker de aktuelle kjøretøyene – eksempelvis antall og type virksomheter som eier og bruker mobilkraner. Regelrådet mener også at det kunne vært mer informasjon om den delen av næringen som utfører periodiske kontroller og en drøftelse av hvordan man forventer at markedet vil endre seg for disse. Regelrådet mener derfor at det er en svakhet i nytte- og kostnadsvirkningene av at forslagene ikke er forsøkt tallfestet eller verdsatt, og at Statens vegvesen kunne utredet noe grundigere hvilket prisnivå de periodiske kontrollene vil kunne få utover å slå fast at prisen er markedsstyrt.

Regelrådet kan ikke se at Statens vegvesen har drøftet alle eventuelle konkurransevirkninger, og mener det kunne vært vurdert om det i dette nye markedet vil være enklere for enkelte aktører å tilpasse seg reglene, enn for andre.

Videre peker Regelrådet på at høringsnotatet kun inneholder mindre forenklinger for næringslivet.

Regelrådet viser videre til at det fremgår av høringsnotatet at «*datasystemene for innrapportering av kontrolldata må også endres i tråd med endringene i kontrollinstruksen, som vil medføre kostnader for datasystemleverandørene*», og vår vurdering om at disse endringene og tilknyttede kostnader ikke anses som vesentlige. Regelrådet oppfordrer til å utrede dette spørsmålet nærmere, og viser til at Statens vegvesen bør ha som mål å legge til rette for digitale og brukervennlige løsninger, som ikke gir unødvendige kostnader for aktørene i markedet.

Videre peker Regelrådet på at det ikke er gjort en særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter – eksempelvis unntak, mindre strenge regler eller overgangsordninger.

Regelrådet savner videre en mer helhetlig beskrivelse av problemene og omfanget av mobilkraner i utredningen, og viser til at nullalternativet ikke er tilstrekkelig utredet. I tillegg mener Regelrådet at Statens vegvesen burde gitt en klar anbefaling av et av tiltakene i forbindelse med periodisk kontroll av traktorer. Regelrådet savner også en nærmere begrunnelse for hvorfor Statens vegvesen ikke har utredet et alternativ til vektavgrensningen på 2000 kg for traktorer, for eksempel en høyere grense. Regelrådet mener også at det kunne vært drøftet om andre alternativer enn kontroll av mobilkraner kunne løst problemet.

Videre peker Regelrådet på at det er positivt at det er lagt opp til overgangsordninger, men at det også burde vært inkludert en drøftelse om det er nok tid for kontrollørene til å få på plass et tilbud om periodiske kontroller. I tillegg nevnes det at det er positivt at Statens vegvesen har involvert næringslivet i utforming av nytt regelverk, men presiserer at Vegvesenet kunne forsøkt å få med synspunktene til eiere og brukere av kjøretøyene.

Avslutningsvis presiserer Regelrådet at en grundigere beskrivelse av problemet, og en utredning av nullalternativet, ville gjort det enklere å se sammenhengen mellom problembeskrivelsen og valgt tiltak. Videre er det usikkerhet knyttet til den samlede kostnaden/nyttien for elementene i forslaget, og at det er vanskelig å anslå hvor store endringene i praksis vil bli for de aktuelle bedriftene. På denne bakgrunn konkluderer Regelrådet med at forslaget ikke er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

9.2 Statsforvalteren i Oslo og Viken

Statsforvalteren i Oslo og Viken er positiv til forslaget til forskriftsendringen, herunder hensynet til å sikre trafikk sikker stand på kjøretøy som ferdes på offentlig vei og at hensynet til trafiksikre veier økes.

Imidlertid viser Statsforvalteren til at forskriftsendringen trolig vil medføre at det er en del av slike «kjøretøyer» som nå innlemmes i forskriftsendringen (mobile kraner, traktorer mv) som ikke vil oppfylle kravene til godkjenning, og må kasseres. Det at det ikke er etablert et retursystem for slike kjøretøy mener de vil kunne medføre et avfallsproblem. Statsforvalteren vurderer derfor at dette hensynet ikke er tilstrekkelig hensyntatt i konsekvensutredningen i høringsnotatet punkt 8, og anbefaler at myndighetene arbeider for å etablere en slik returordning.

9.3 Innspill fra Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR)

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) spiller inn at de mener høringsdokumentet inneholder i realiteten ingen drøftelser om administrative konsekvenser for brukere av traktor og bransjen som skal gjennomføre kontrollene – og mener dette er en vesentlig mangel ved dokumentet. De viser i den forbindelse til Regelrådet sin uttalelse, og slutter seg til den hva gjelder svakhet at nytte- og kostnadsvirkningene av forslagene ikke er forsøkt tallfestet eller verdsatt, samt evt. virkninger for kontrollørene.

De er videre enige i Regelrådets konklusjon om at de ikke kan slå fast at forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet. NB, TLIF og NLR uttaler at de er bekymret for at kostnaden for den enkelte traktoreier blir høy målt mot prisen for PKK for andre kjøretøygrupper, og at lønnsomheten ved å tilby PKK for traktorverkstedene vil være dårlig. Representanter fra landbruksverkstedbransjen bekymrer seg for at de ikke vil kunne prise PKK så høyt at den dekker bransjen sine kostnader, og at det kan føre til at flere verksteder vegrer seg for å utføre PKK – som igjen kan føre til at distrikt blir stående uten dette tilbudet.

De peker på at det i dag ikke er krav om PKK på traktorer, og at alle omfattede traktorer vil bli rammet av en kostnad som ikke var der fra før. Bransjen uttrykker bekymring for at kostnaden per kontrollerte traktor kan bli to til tre ganger prisen for å kontrollere en tungbil, og understreker behovet for å vurdere verdien av ordningen grundig før den blir innført.

For andre kjøretøygrupper er ikke PKK et valg, mens for traktor kan man velge å kjøpe en traktor som går i 40 km/t i stedet for en som går i 50 km/t – og man kan velge å ikke utføre arbeid utenom primærnæringen. De peker på at det første alternativet kan medføre at flere traktorer bruker mer tid på vegen for å utføre det samme arbeidet, og dermed er mer til hinder for andre trafikanter. Det andre alternativet kan medføre at samfunnet mister tilgang på nyttige ressurser for å få utført nødvendig arbeid. Begge utfallene fører meg seg kostnader som i høyeste grad er aktuelle og som burde vært drøftet, men som er vanskelige å kalkulere.

Representanter fra maskinbransjen har gjort et grovt overslag over kostnadsvirkningene. En forutsetning for anslaget er at gjennomsnittsavstanden fra traktor til verksted er 65 kilometer.

- *Prisen på ein kontroll, kalkulert ut frå verkstaden sine ordinære kostnader, kan settast omlag likt for traktor som for tungbil.*
- *Uavhengig av om traktoren kjem inn til verkstaden eller blir kontrollert, er der ein kostnad knytt til denne forflyttinga, både ein kilometerkostnad og ein arbeidstidskostnad. Med verkstaden sine kalkylar er prisen for å reise ut omlag lik prisen for sjølve kontrollen.*
- *Ved at det er få kontrollørar å dele kostnaden til å etablere og yte opplæring på, og at kvar kontrollør har høvesvis få traktorar å dele sin brøk vidare ut på, må verkstaden ha ein signifikant høgare timepris på PKK-arbeidet enn på andre verkstadtimar. Kanskje i området 30 til 70 prosent.*
- *Traktorkonstruksjonen er av natur slik at feil funne under PKK neppe vil genererer heilt store ekstraintekter for verkstaden. Enkelt sagt: Her er få bremseskiver å slipe rust av, i og med at bremsene går i oljebad. Feila på traktoren er litt forenkla enten enkle og rimelege justeringar, eller store havari. Dermed er det vanskeleg å forsvare at andre verkstadtenester kan subsidiere PKK-kostnaden.*
- *Oppsummert kan vi vente at den samla kostnaden for å gjennomføre PKK på ein traktor kan ligge i området 6000 til 10 000 kroner pluss mva. I tillegg kommer kostnaden til at traktoren er ute av drift i denne tida. Typisk pris for sjølve PKK-gjennomføringa på tungbil er antyda til å vere kring 3000 kroner.*

9.4 Statens vegvesens vurderinger på bakgrunn av innspill

9.4.1 Vurderinger på bakgrunn av innspill fra Regelrådet

9.4.1.1 Manglende utredning av økonomiske og administrative konsekvenser

Til regelrådets kommentarer om manglende utredning av økonomiske og administrative konsekvenser (traktor), er det et viktig utgangspunkt at kontrollordningen for traktor gjennomfører Norges forpliktelse etter EØS-avtalen, nærmere bestemt direktiv 2014/45/EU.

«Nullalternativet» er ingen opsjon for Norge. Det er snakk om ei pliktig ordning for å oppfylle internasjonale forpliktelser.

Denne høringen gjelder ikke spørsmålet *om* vi skal innføre periodisk kontroll for traktorer, men heller hvordan det mer praktisk kan gjøres. Spørsmålet «*om*» ble avgjort i forrige høringsrunde (2016/2017). Det som fra Regelrådet kritiseres for mangelfull utredning av økonomiske og administrative konsekvenser må sees på denne bakgrunn.

Statens vegvesen er enig i at høringsnotatet i for liten grad belyser konsekvensene for næringslivet, men det skal likevel poengteres at vi i utredningsarbeidet har bygd på den forutsetning at dette vil bli belyst nærmere av høringsinstansene – som jo er de nærmeste til å ha kunnskap om dette – og at vektige innspill ville bli hensyntatt i høringsoppsummeringen.

9.4.1.2 Involvering av traktorbrukerne

Regelrådet har vist til at vi i høringen burde fått med synspunktene til eierne/brukerne. Slik vi vurderer har vi gjort det ved at det rent faktisk vært et tett og konstruktivt samarbeid med brukernes organisasjoner. Det vises i denne sammenheng til uttalelsen fra Norges bondelag, Norsk landsbruksrådgivning og TLIF som bekrefter dette.

9.4.1.3 Minimering av kostnadene for næringen

Statens vegvesen har etter beste evne utnyttet handlingsrommet direktivet 2014/45/EU gir både mht. hvem som skal omfattes, utstyrskrav osv. uten at det skal gå på bekostning av trafikksikkerhetshensynet. Den periodiske kjøretøykontrollen er kun hvert andre år – og kostnadene anses derfor ikke som betydelige. Videre er kontrollordningen fleksibel når det gjelder tidspunkt for når kontrollen utføres. Kontrollen kan derfor utføres i tilknytning til service/vedlikehold, noe vi mener er med på å kunne redusere de faktiske kostnadene for kontrollen.

Regelrådet har vist til at det burde vært foretatt mer forenklinger for næringslivet. Det er begrenset hva man trenger av utstyr for periodisk kontroll av traktorer. Vi anser det heller ikke som forsvarlig med en forenklet opplæringsordning, da dette vil kunne gå på bekostning av kvaliteten på opplæringen. Omfanget av opplæringen er heller ikke tema for denne høringen, men er fastsatt tidligere. Dette bygger også på direktivkrav.

9.4.1.4 Kommentarer til øvrige innspill

Til Regelrådets innspill om at det ikke er gjort en særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter – gir ikke direktivet 2014/45/EU rom for å differensiere mellom store og små virksomheter.

Når det gjelder digitalisering, har Statens vegvesen fokus på å legge til rette for digitale og brukervennlige løsninger, som ikke gir unødvendige kostnader for aktørene i markedet. Vi har utarbeidet en gratisløsning som leverandørene kan bruke, men de fleste velger å bruke en annen løsning. I denne høringen foreslås det små endringer som vi forutsetter at de private aktørene tilpasser seg til – og vi anser kostnadene i forbindelse med dette som lave.

Regelrådet mener også at Statens vegvesen burde redegjort mer for dagens ordning og om den ordningen Arbeidstilsynet hadde, kunne vært god nok. Vi har forutsatt at mottakerne av høringen er kjent med gjeldene kontrollordning. Vi er likevel enige i at det burde vært redegjort nærmere om ordningen Arbeidstilsynet hadde kunne vært tilstrekkelig. Arbeidstilsynets ordning gjaldt imidlertid kun kontroll av bremses og var ment som en midlertidig ordning/minimumsløsning frem til en ordning med periodisk kjøretøykontroll var på plass. Man ønsket å få på plass en slik ordning med kontroll av bremses som følge av en dødsulykke og to andre ulykker grunnet bremsefeil på mobilkran.

Til innspillet om for hvorfor Statens vegvesen ikke har utredet et alternativ til vektavgrensningen på 2000 kg for traktorer, for eksempel en høyere grense, er bakgrunnen at man ønsket å unngå at ATV og UTV registrert som traktor skulle innlemmes i ordningen. Vi ba om høringsinstansenes innspill for å velge det mest hensiktsmessige alternativet. I den

forbindelse har det kommet innspill om å øke til en høyere grense enn 2000 kg – og dette innspillet har vi vurdert nærmere i forbindelse med høringsoppsummeringen.

9.4.2 Vurderinger på bakgrunn av innspill fra Statsforvalteren i Oslo og Viken

Statsforvalteren peker på at det ikke er etablert et retursystem for kjøretøy som ikke oppfyller kravene til godkjenning, og mener de vil kunne medføre et avfallsproblem. Statsforvalteren vurderer derfor at dette hensynet ikke er tilstrekkelig hensyntatt i konsekvensutredningen i høringsnotatet punkt 8, og anbefaler at myndighetene arbeider for å etablere en slik returordning.

Statens vegvesen er enige i at dette med fordel kunne vært omtalt som en mulig konsekvens i forbindelse med utredningen, likevel anser vi det som lite trolig at tilstanden på denne delen av kjøretøyparken er så dårlig at mange kjøretøy vil kasseres som følge av at de innlemmes i kontrollordningen.

9.4.3 Vurderinger på bakgrunn av innspill fra Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR)

Norges Bondelag (NB), Traktor- og landbruksmaskinimportørenes Forening (TLIF) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) har uttalt at det i dag ikke er krav om PKK på traktorer, og at traktorene dermed blir utsatt for en kostnad som ikke har vært der tidligere. Her viser vi det kommentarene i punkt 9.4.1 til Regelrådets innspill. Det stemmer ikke at det ikke tidligere har vært krav om PKK av traktor – dette ble avgjort i forrige høringsrunde. Denne høringen tar kun for seg den praktiske gjennomføringen av ordningen som allerede er vedtatt.

Ordningen med unntak legger opp til at de som kun bruker traktoren i egen primærnæring ikke plikter å gjennomføre periodisk kjøretøykontroll.

Statens vegvesen erkjenner at det i utredningen burde vært redegjort nærmere om kostnadsvirkningene. Vi har således ikke grunnlag for å overprøve deres anslag. Vi vil likevel bemerke at kontrollordningen er fleksibel når det gjelder tidspunkt for når kontrollen utføres, kontrollen kan derfor utføres i tilknytning til service/vedlikehold, noe vi mener er med på å kunne redusere de faktiske kostnadene.

Vi viser også til vår felles oppfatning om et tett og godt samarbeid og dialog i forkant av forslaget som ble sendt på høring. I den forbindelse ble det ansett som raskere og enklere for traktoreierne å foreta kontrollen hjemme hos seg, og det ble derfor tilrettelagt for innføring av mobile kontrollordninger.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag