



Statens vegvesen

Høringsnotat

Forslag til ny forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, samt opphevelse av forskrift 13. mai 2009 nr. 590 (gjennomføring av direktiv 2014/47/EU samt visse andre endringer)

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

21. desember 2016

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
1.1	Generelt.....	4
1.2	Høringsfrist	5
1.3	Bakgrunn.....	5
2	Gjeldende rett i Norge.....	7
3	Rettstilstanden i andre land.....	8
3.1	Innledning	8
3.2	Sverige.....	8
3.3	Danmark.....	9
3.4	Finland	9
3.5	Storbritannia.....	10
3.6	Tyskland.....	9
4	Nærmere om forslaget	11
4.1	Generelt om forslaget til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg	11
4.2	Kapittel 1: Innledende bestemmelser.....	12
4.2.1	§ 1 – Hva forskriften gjelder	12
4.2.2	§ 2 – Definisjoner	14
4.3	Kapittel 2: Generelle bestemmelser	15
4.3.1	§ 3 – Plikter ved kontroll.....	15
4.3.2	§ 4 – Kontrollmyndighet	16
4.3.3	§ 5 – Kontrollører	16
4.3.4	§ 6 – Registrering av opplysninger og risikoklassifiseringssystem.....	18
4.4	Kapittel 3: Gjennomføringen av kontroll langs veg	19
4.4.1	§ 7 – Systemet for teknisk kontroll langs veg	19
4.4.2	§ 8 – Utvelgelse av kjøretøy til teknisk kontroll	20
4.4.3	§ 9 – Innledende teknisk kontroll	20
4.4.4	§ 10 – Detaljert teknisk kontroll	21
4.4.5	§ 11 – Kontroll av lastsikring.....	23
4.4.6	§ 12 – Vurdering av mangler ved detaljerte tekniske kontroller.....	24
4.5	Kapittel 4: Oppfølging etter kontroll.....	25
4.5.1	§ 13 – Kontrollrapport.....	25
4.5.2	§ 14 – Pålegg om retting m.m.	26
4.5.3	§ 15 – Pålegg om etterkontroll ved vesentlige eller farlige mangler	27

4.5.4	§ 16 - Bruksforbud	27
4.6	Kapittel 5: Sluttbestemmelser	28
4.6.1	§ 17 - Samarbeid og utveksling av opplysninger	28
4.6.2	§ 18 - Europeisk samarbeid	29
4.6.3	§ 19 - Ikrafttredelse	29
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	31
5.1	Private aktører	31
5.2	Offentlige aktører	31

1 Innledning

1.1 Generelt

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til ny forskrift om kontroll av kjøretøy. Forskriften vil oppheve nåværende forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, av 13. mai 2009 nr. 590.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, jf. delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297 der Samferdselsdepartementet har bestemt at kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 19 annet ledd skal delegeres til Vegdirektoratet.

Målet med forslaget er å gjennomføre EU direktiv 2014/47/EU om utekontroll av nyttekjøretøy i norsk rett (heretter «direktivet»).

Vegdirektoratet sendte 4. juli 2016 på høring forslag til endring av vegtrafikkloven §§ 13, 19, 19a, 32 og 36a. Endringsbehovet var delvis begrunnet i implementeringen av kjøretøykontrollpakka fra EU, samt et ønske om modernisering av lovens hjemmelsbestemmelser. Kjøretøykontrollpakka består av, i tillegg til direktivet, direktiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om regelmessige tekniske kontroller av motorkjøretøyer og deres tilhengere som opphever direktiv 2009/40/EF, og direktiv 2014/46/EU av 3. april 2014 som endrer rådsdirektiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for kjøretøyer.

Implementering av direktivet ble i Vegdirektoratet ansett å hovedsakelig være dekket av eksisterende hjemmel til å gi forskrift om kontroll langs veg, vegtrafikkloven § 19 annet ledd, annet punktum. Men, ved implementering av direktivets artikkel 15, som gir medlemsstatene anledning til å fastsette et kontrollgebyr, ble det vurdert at hjemmelsbestemmelsen ikke var tilstrekkelig. Vegdirektoratet har imidlertid unnlatt å innføre slik kontrollgebyr, som omtales i punkt 4.1. Vegdirektoratet har således tilstrekkelig hjemmel for dette forslaget i dagens vegtrafikklov § 19 annet ledd, annet punktum.

For øvrig vises det til høring om forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 og forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (heretter kontrolloplæringsforskriften), som implementer direktiv 2014/45/EU, samt visse andre endringer, som ble sendt ut på høring i dag, 21. desember 2016. Både direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU tilhører kjøretøykontrollpakken, og direktiv 2014/47/EU bygger til en viss grad på direktiv 2014/45/EU. I dette forslaget er forslagene til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og forslag til kontrolloplæringsforskriften lagt til grunn. Dersom forslagene i disse forskriftene endres, vil dette forslaget kunne få tilsvarende endringer.

1.2 Høringsfrist

Høringsfristen settes til 27. mars 2017.

1.3 Bakgrunn

Regjeringen vedtok i Statsråd 13. mars 2015 kongelig resolusjon om at Norge, med forbehold om Stortingets samtykke, deltar i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av direktiv 2014/47/EU om tekniske vegkantkontroller av nyttekjøretøyer som trafikkerer i Unionen, og om oppheving av direktiv 2000/30/EF. EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ved å innlemme direktivet i avtalen. Frist for å innlemme direktivet i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017, mens frist for ikrafttredelse er 20. mai 2018.

Vegdirektoratet har dessuten sett et behov for å oppdatere dagens forskrift, både språklig og strukturelt. Derfor foreslår Vegdirektoratet å erstatte dagens forskrift med ny forskrift om kontroll langs veg. Det er relativt få realitetsendringer i forslaget, og de største endringene er introduksjon av et risikoklassifiseringssystem ved kontroll av kjøretøy langs veg og et kompetansekrav til kontrollørene.

Forslaget til ny forskrift er nært knyttet opp til direktivet, selv om Vegdirektoratet har gjort en del strukturelle endringer. Direktivet er tilgjengelig i alle de offisielle EU-språkene, og det foreligger en uoffisiell norsk oversettelse. Vegdirektoratet har i hovedsak benyttet den engelske versjonen i arbeidet med implementeringen, men vi har også støttet oss til den danske og svenske versjonen.

I direktivets fortale angir EU Kommisjonen de sentrale hensyn bak direktivet. Vegdirektoratet finner at de hensyn som påberopes også gjør seg gjeldende i Norge, både ut ifra annet EØS-regelverk, men også nasjonale målsetninger og planer.

Nullvisjonen, altså at antall trafikkdrepte og hardt skadde skal nærme seg null, er sentral. Kontroll av kjøretøy er et viktig middel i arbeidet for trafikkikkerhet, for å kontrollere at kjøretøy holdes i trafikkikker stand, og at deres utforming er i miljømessig akseptabel stand. Denne kontrollen skal bestå av to deler, periodisk kjøretøykontroll og uanmeldt kontroll langs veg av nyttekjøretøy som brukes i kommersiell virksomhet. Periodisk kjøretøykontroll er det sentrale verktøyet for å sikre kjøretøyenes tekniske stand, mens kontroll langs veg er et utfyllende tiltak. Kontroll langs veg er sentralt for å oppnå et høyt trafikkikkerhetsnivå og lavere miljøbelastninger for nyttekjøretøy.

Med direktivet ønsker dessuten EU Kommisjonen at slike kontroller skal bidra til å unngå urettferdig konkurranse i transportsektoren, ved at praksisen blir lik i alle medlemsstatene, samt EØS-statene. Det skal dessuten utveksles data mellom medlemsstatene, blant annet gjennom ERRU (European Register of Road Transport Undertakings). Lik praksis mellom statene skal dessuten sikres ved at alle land skal kontrollere minst 5 % av alle nyttekjøretøy som er registrert i eller i bruk på deres territorium.

For å kunne effektivisere både kostnadene og tidsbruken ved å gjennomføre kontroller langs veg tilrettelegger direktivet for målrettede kontroller, ved at foretak med høy forekomst av mangler og feil oftere skal kontrolleres enn de uten mangler og feil. Risikoklassifiseringssystemet skal bidra til dette.

Utgangspunktet er at den kjøretøyet er registrert på, og eventuelt føreren av kjøretøyet, skal være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafiksikker og miljømessig stand.

Lastsikring er inkludert i direktivet, da dette er av avgjørende betydning for trafiksikkerheten. Lasten skal derfor sikres slik at den motstår akselerasjoner ved kjøring og retardasjoner. De som kontrollerer lastsikring skal ha hensiktsmessig opplæring for å gjennomføre disse kontrollene.

Som nevnt stiller direktivet, under henvisning til direktiv 2014/45/EU, særlige krav til kontrollørens opplæring og kompetanse. Dette gjelder særlig ved de detaljerte kontrollene, som beskrevet nedenfor i punkt 4.3.3.

Statene skal ved implementeringen av direktivet fastsette sanksjoner eller reaksjoner på overtredelse av regelverket, som skal være effektive, proporsjonale, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling.

2 Gjeldende rett i Norge

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir politiet og kontrollpersonell fra regionvegkontorene en alminnelig kompetanse til å gjennomføre alle typer trafikkkontroller, også kontroll av tunge kjøretøy langs veg. Både politi og regionvegkontoret kan, etter denne bestemmelsen, stoppe kjøretøy i forbindelse med trafikkkontroll, uten forhåndsvarsel og uten mistanke om lovbrudd. Det nærmere innholdet i kontrollene kan enten følge av vegtrafikklovens tilhørende forskrifter, eller annen lovgivning.

De nærmere bestemmelsene om kontroll av tunge kjøretøy langs veg er gitt i forskrift av 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av tunge kjøretøy langs veg, som har hjemmel i vegtrafikklovens § 19 annet ledd annet punktum, og utgjør hjemmel til teknisk utekontroll av kjøretøy som gjennomføres i dag.

Forskriften av 2009 gjennomfører forpliktelsene etter direktiv 2000/30/EF, som har bestemmelser om blant annet kontrollpunkter, kontrollmetoder og vurdering av påviste mangler. Direktivet inneholder også administrative bestemmelser for kontrollene, herunder utveksling av kontrollsedler mellom landene og rapportering til EU. Kontrollmetoder og vurdering av mangler er tatt inn i Instruks for trafikkkontroll i Statens vegvesen («Trafikkkontrollinstruksen»), Statens vegvesens interne instruks på området. Tanken bak direktivet, og også kontrollene som ble gjennomført i Norge før direktiv 2000/30/EF ble vedtatt, var at ett års intervaller for kontroll av nyttekjøretøy ble betraktet som for lang tid. EU ønsket å forplikte medlemsstatene til å gjennomføre kontroller ut over de kontrollene som gjennomføres i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll.

Det er Statens vegvesen og politiet som er kontrollmyndighet etter dagens forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg. I tillegg er Tolletaten delegert begrenset myndighet til å kontrollere dekk, kjetting og elektronisk betalingsenhet (bombrikke) etter forskrift av 12. november 2013 nr. 1310.

Ordnningen med kontroll av tunge kjøretøy langs veg er et viktig element i å opprettholde et høyt trafiksikkerhetsnivå og er et supplement til den periodiske kjøretøykontrollen. Kontroll av kjøretøy langs veg har lenge vært gjort i Norge, i tillegg til periodisk kjøretøykontroll.

Dagens forskrift består av ni bestemmelser, og gjelder for biler med tillatt totalvekt over 3 500 kg og biler registrert for 10 personer eller flere, samt tilhengere med totalvekt over 3 500 kg. Forskriften er altså relativt kort, men et helhetsinntrykk er at den likevel i all hovedsak har fungert godt. I tillegg til forskriften har kontrollørene et viktig hjelpemiddel ved Trafikkkontrollinstruksen. Den angir blant annet hvordan kontroller skal foregå, og resultatet av kontrollen. Statens vegvesen har lenge vært opptatt av å gjennomføre mange og gode kontroller, og har på mange måter et godt fungerende regelverk allerede i dag. Ved implementeringen av direktivet har det derfor ikke vært lagt opp til at det skal gjennomføres større praktiske endringer.

3 Rettstilstanden i andre land

3.1 Innledning

Oversikten over rettstilstanden i andre land er begrenset til en kort omtale av hva som skiller kontrollordningen i et utvalg andre land fra den norske modellen, samt om andre EØS-stater stiller spesielle krav til kompetanse hos kontrollpersonalet.

I Norge har vi i hovedsak to utekontrollmyndigheter, regionvegkontoret og politiet, samt at Tollvesenet har delegert myndighet til å gjennomføre enkelte kontroller. I Finland og Danmark er det politiet som har ansvar for kontroll av tunge kjøretøy langs veg, mens i Sverige er det politiet i samarbeid med Transportstyrelsen som kontrollerer yrkestrafikken langs veg.

Vi har også inkludert Tyskland og Storbritannia i oversikten. Dette er fordi Tyskland, som Norge, har organisert kontrollvirksomheten i forvaltningsapparatet fremfor det strafferettslige. Tysklands inndeling i Bundesland kan for øvrig sammenlignes med den regionale inndelingen av Statens vegvesen i Norge. Storbritannia er inkludert, fordi de allerede i 2006 etablerte et system for risikoklassifisering. I arbeidet med utformingen av det norske systemet, vil det derfor være relevant å se på de erfaringer som de har med systemet.

3.2 Sverige

Transportstyrelsen har et overordnet ansvar for yrkestrafikken på vei. Transportstyrelsen er underlagt Näringsdepartementet.

Transportstyrelsens ansvarsområde omfatter foretak og personer som har til formål å drive yrkesmessig transport i Sverige. Transportstyrelsen har ansvar for utstedelsen av løyver og kan tilbakekalle løyver ved alvorlige brudd knyttet til yrkestrafikken.

Transportstyrelsen overtok bedriftskontrollene for kjøre- og hviletid fra politiet i 2015, samt tilsyn med arbeidstid ved veitransport fra Arbeidstilsynet. Det er likevel politiet som fremdeles har ansvaret for å overvåke og utrede overtredelser i trafikken, både på adferd som fart og rus, samt på yrkestrafikkregelverket og kjøre- og hviletid.

I 2014 hadde trafikpolitiet totalt 416 tjenestemenn og 68 sivile bilinspektører. 139 polititjenestemenn hadde kompetanse til å kontrollere lette kjøretøy, 133 hadde kompetanse til å kontrollere tunge kjøretøy, og de 68 bilinspektørene kontrollerte både lette og tunge kjøretøy. Dessuten kunne noen ytterligere tjenestemenn kontrollere kjøre- og hviletid. De sivile bilinspektører hadde bilteknisk kompetanse, enten som sertifisert periodisk kjøretøykontrollør, kjøretøytekniker eller tilsvarende.

I Sverige har både politiet og tolletaten myndighet til å ilegge sanksjonsavgift eller beslutte å hindre videre ferd midlertidig/på forskudd ved vegkontroller. Dette kan besluttes dersom

det avdekkes overtredelser av reglene om kabotasje, overlast eller kjøre- og hviletid. Midlertidige vedtak må snarest sendes Transportstyrelsen til endelig avgjørelse.

3.3 Danmark

I Danmark har Rigspolitiet det overordnede ansvar for vegkontrollen av tunge kjøretøy. Kontrollen ivaretas av spesialiserte enheter i tre tungbilsentre, ett på Sjælland og to i Jylland. Det er 90 polititjenestemenn i de tre tungbilsentrene.

Vegkontrollen består i kontroll av kjøre- og hviletid, innretninger og utstyr, transport av farlig gods, avfall og dyr, løyve, fart, førerkortforhold og overlast. I tillegg kontrolleres rus.

Polititjenestemennene som arbeider i vegkontrollen er utdannet til å kunne utføre en grunnleggende kontroll av de bestemmelser som gjelder tunge kjøretøy. Tjenestemennene utdannet til å fungere som spesialister innenfor ett av de hovedområdene som kontrolleres i tungbilkontrollen.

Tungbilsentrene samarbeider med flere myndigheter i forbindelse med vegkontrollen. Det deltar dyrleger fra «Fødevarestyrelsen» i forbindelse med transport av dyr og «Miljøstyrelsen» deltar ved kontroll av transport av avfall. Rigspolitiet har også tett kontakt med relevante særmyndigheter om tolking av regelverk som håndheves som ledd i vegkontrollen.

3.4 Finland

I Finland er det politiet som har ansvar for vegkontrollen, og denne utføres med bistand fra teknisk sakkyndige. Kravene til kompetanse hos de som skal gjennomføre vegkontroll er nærmere regulert i en egen lov om inspeksjon av kjøretøyer. Loven gjelder både personell som skal utføre periodisk kontroll og vegkontroll, og går ganske detaljert til verks i å regulere kravene til det personellet som skal gjennomføre inspeksjon av kjøretøy.

3.5 Tyskland

I Tyskland er det tyske godsdirektoratet (Bundesamt für Güterverkehr, «BAG») ansvarlig for utekontrollen. BAG har hovedsete i Köln og 11 utestasjoner (regionale enheter), samt et kontor i Berlin. Direktoratet har rundt 1750 ansatte, hvorav 650 sitter i Köln. De resterende 1100 er fordelt på de ulike regionale enhetene. Hovedkontoret skal sørge for lik praksis og administrativ håndheving av virksomheten i regionene.

Utekontrollen består av 16 kontrollenheter med ca. 230 kontrollører.

Kontrollen som gjennomføres er i hovedsak regulert gjennom EU-regelverk, herunder kontroll av kjøre- og hviletid, farlig gods (ADR) og vektor og dimensjoner. Det er likevel

enkelte områder som har nasjonale særreguleringer. Dersom kontrollen avdekker at det er behov for å se nærmere på et spesielt punkt, vil kontrolløren følge kjøretøyet til nærmeste TUV-verksted, som er godkjent til å gjennomføre akkurat denne type kontroller.

Brudd på det regelverket sanksjoneres administrativt, enten med en advarsel, med eller uten betaling, eller gebyr. Ved brudd på døgn- eller ukehvile kan sjåføren bli pålagt hvile. Tilbakeholdsrett/hjullås brukes kun i forbindelse med innkreving av store gebyrer og andre alvorlige trafiksikkerhetsmessige tilfeller. Gebyrene må vedtas før de kan effektueres. Hvis gebyret ikke vedtas vil saken bli behandlet av rettsapparatet.

For å kunne utføre kontroll av tunge kjøretøy må alle kontrollørene kvalifisere seg gjennom en internopplæring som går over 2 år, både teoretisk og praktisk. Etter endt opplæring er kontrolløren kvalifisert til å selvstendig foreta kontroll av dokumenter, kjøre - og hviletid og enkel besiktigelse av kjøretøyet. Det stilles ikke krav til noen spesiell formell bakgrunn ved ansettelsen, men for å bli spesialist på teknisk kontroll stilles det krav til forkunnskaper i form av utdanning som mekaniker eller ingeniør, og i tillegg ytterligere opplæring i ett år.

3.6 Storbritannia

Kontroll av tunge kjøretøy gjennomføres i Storbritannia av «Driver and Vehicle Standards Agency» (DVSA). DVSA er et utøvende organ underlagt departementet for transport, og kan på mange måter sammenlignes med Statens vegvesen.

Storbritannia har en kontrollvirksomhet som ligner den vi har i Norge, altså at en separat kontrollvirksomhet har kontrollmyndighet ved siden av politiet.

I forbindelse med implementeringen av Direktiv 2006/22/EC etablerte Storbritannia et system for risikoklassifisering. Med ti års erfaring, har systemet etter hvert blitt godt etablert og innarbeidet hos kontrollørene. Systemet er knyttet opp mot de enkelte foretakene, da registreringsnumrene er registrert på foretakene som driver med gods- eller persontransport. Det er samme system som gjelder utenlandske kjøretøy, men kontrollørene må da legge inn foretaket manuelt.

Foretakene har innsyn i sin risikoscore, og flere foretak bruker denne aktivt i for eksempel anbudskonkurranser.

4 Nærmere om forslaget

4.1 Generelt om forslaget til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg

Hele forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2.

Formålet med forskriften, er som allerede nevnt, å implementere direktivet. Selv om direktivet ikke medfører større realitetsendringer, har Vegdirektoratet funnet det hensiktsmessig å utforme en ny forskrift i stedet for å gjøre endringer i någjeldende forskrift. Forslaget til ny forskrift følger de samme linjene som direktivet. Det er begrenset hvor store endringer fra direktivet Vegdirektoratet kan foreslå, da vi er forpliktet til å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.

I det følgende vil Vegdirektoratet gå gjennom bestemmelse for bestemmelse i forslaget til ny forskrift, og gjøre rede for forslagene. Det vil bli vist til eventuelt korresponderende artikler i direktivet, og det vil bli tydeliggjort dersom Vegdirektoratet har forslag som avviker fra direktivets bestemmelser.

Enkelte bestemmelser i direktivet er utelatt fra forslag til ny forskrift. Dette er delvis begrunnet i at de pålegger offentlige myndigheter plikter og/eller rettigheter, og Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig å regulere dette i eksempelvis instruks. Videre er det noen bestemmelser som kun gjelder EU Kommisjonen, og derfor ikke er relevante for den norske forskriften. Formålsbestemmelsen er ikke inntatt, da Vegdirektoratet mener formålet med bestemmelsene kommer tydelig frem gjennom bestemmelsenes utforming.

Forslaget til forskrift har fem kapitler, Innledning, Generelle bestemmelser, Gjennomføring av kontroll langs veg, Oppfølging etter kontroll og Sluttbestemmelser. Forslaget består av 19 nye bestemmelser, og det er foreslått å legge ved fire av de fem vedleggene til direktivet som vedlegg også til forskriften.

Av direktivets artikkel 15 følger det at medlemsstatene kan bestemme at det skal fastsettes et gebyr ved funn av mangler etter detaljerte kontroller. Direktivet legger få føringer for gebyret, annet enn at det skal være rimelig og forholdsmessig, og at det bør være knyttet til kostnaden med å gjennomføre kontrollen.

I forslag til ny § 19b i vegtrafikkloven er det inntatt en hjemmel til å fastsette nærmere regler om kontrollgebyr, jf. bokstav b. Intensjonen fra Vegdirektoratets side var at det var ønskelig å fastsette en hjemmel for å kunne gi forskrift om et slikt gebyr ved teknisk kontroll av kjøretøy langs veg, men at en eventuell gebyrordning måtte utredes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet. Gjennom arbeidet med denne forskriften har det imidlertid blitt klart at det er både praktiske og juridiske utfordringer knyttet til innføringen av et slikt gebyr. Det er derfor besluttet at gebyr ikke tas inn i dette forslaget til forskrift. Dersom hjemmel til å gi bestemmelser om kontrollgebyr vedtas, vil det imidlertid være mulig

å vurdere dette ved en senere anledning, og et eventuelt gebyr vil da kunne skje ved endring av denne forskriften. Dersom det senere skulle besluttes at slikt gebyr skal kreves ved detaljerte kontroller, vil forslaget bli sendt på høring.

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt vedleggene til direktivet skal vedlegges forskriften, slik at de også vedtas på forskrifts nivå. Direktivet har fem vedlegg, hvor særlig vedlegg II er omfattende. Vegdirektoratet har likevel vurdert at vedleggene legges ved forskriften, med unntak av det vedlegg V. Dette vedlegget dreier seg om den enkelte stats plikt til rapportering til EU Kommisjonen, eller, for Norges del EFTAs Overvåkningsorgan. Dette vedlegget anses å være ment til statenes interne bruk, og Samferdselsdepartementet og/eller Vegdirektoratet vil benytte dette ved rapportering til EFTAs Overvåkningsorgan, men det anses unødvendig å vedlegge den til forskriften.

Dessverre foreligger ikke en offisiell oversettelse av vedleggene, men en gjennomgang av vedleggene indikerer at de i stor grad er basert på vedleggene til direktiv 2000/30/EF, og at det kun er enkelte avvik fra disse. Grunnet tidspres vil derfor vedleggene i uoffisiell norsk oversettelse bli sendt ut på høring med forslaget til ny forskrift. Vi gjør imidlertid særlig oppmerksom på at mangel-kategoriene i vedlegg III bruker begrepene «liten», «stor» og «farlig», mens vårt forslag til § 12 benevner disse som «mindre», «vesentlige» og «farlige» jf. punkt 4.4.6 under.

Det nærmere innholdet av vedleggene vil bli kommentert under de relevante bestemmelsene.

4.2 Kapittel 1: Innledende bestemmelser

4.2.1 § 1 – Hva forskriften gjelder

Vi foreslår § 1 med følgende ordlyd:

§ 1 Hva forskriften gjelder

Denne forskriften gjelder for følgende nyttekjøretøy med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t:

- a) motorvogner med 8 eller flere sitteplasser i tillegg til førerstedet, som i hovedsak er konstruert og bygget for transport av personer og deres bagasje, kjøretøygruppene M2 og M3*
- b) motorvogner med største tillatte totalvekt over 3 500 kg, som i hovedsak er innrettet og konstruert for godstransport*
- c) tilhengere til bil med største tillatte totalvekt over 3 500 kg, som er bygget for gods- eller persontransport, eller for innkvartering av personer, kjøretøygruppe O3 og O4,*
- d) hjulgående traktor med konstruksjonshastighet over 40 km/t, som i hovedsak brukes på offentlig vei til kommersiell godstransport*
- e) tilhenger til traktor med største tillatte totalvekt over 3 500 kg, som er bygget for gods- eller persontransport, eller for innkvartering av personer, kjøretøygruppe R3 og R4.*

Denne forskriften hindrer ikke muligheten for kontroll av andre kjøretøy som ikke er nevnt i første ledd, bokstav a–e.

Bestemmelsen regulerer forskriftens virkeområde. I tråd med retningslinjer for klart lovspråk er imidlertid overskriften endret fra det tradisjonelle uttrykket «virkeområde», slik at den er bedre tilpasset bestemmelsens innhold og enklere å forstå. Videre er det kun nyttekjøretøy med konstruksjonshastighet over 25 kilometer i timen som omfattes. Nyttekjøretøy defineres i forslaget § 2.

Bestemmelsen er nært knyttet opp til direktivets artikkel 2, men med enkelte språklige endringer. Direktivet viser i første avsnitt til kjøretøy-definisjonene Direktivene 2003/37/EC (om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbrukstraktorer, tilhengere og utskiftbare trukne maskiner, samt deres systemer, deler og tekniske enheter, og om oppheving av direktiv 74/150/EFT) og 2007/46/EC (om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner – typegodkjenningsdirektivet). Disse er allerede inkorporert i norsk rett, blant annet i forskrift om tekniske krav og godkjenning til kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 2. oktober 1994 nr. 918..

Av direktivet følger det at det skal gjelde for motorvogner, hengere og traktorer som nevnt i bokstav a) til e). Kjøretøygruppene er inkludert i bokstav a), b), c) og e). Definisjonene av disse kjøretøygruppene finnes i kjøretøyforskriften, henholdsvis i §§ 2–2 annet ledd, 2–2 fjerde ledd og 2–4 annet ledd. For traktorer er ikke kjøretøygruppen inkludert. Dette skyldes i hovedsak forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften) av 1. juni 2016 nr. 561, som trådte i kraft 1. september dette år. I direktivet er traktorer som skal kontrolleres i henhold til direktivet benevnt som kjøretøygruppe T5, men EU Kommisjonen har etter vedtakelsen av direktivet gitt nytt regelverk som går vekk ifra denne definisjonen av traktor. Vegdirektoratet finner likevel at angivelsen av hvilke traktorer som skal omfattes er tilstrekkelig presis, også uten angivelse av kjøretøygruppe.

Av forslaget bokstav a) følger at motorvogner med 8 eller flere sitteplasser i tillegg til førsetet omfattes, dersom de i hovedsak er konstruert og bygget for transport av personer og deres bagasje. Det altså ingen vektbegrensning på denne typen kjøretøy. Dette omfatter kjøretøygruppene M2 og M3, jf. kjøretøyforskriften § 2–2 annet ledd. Bestemmelsen er i tråd med någjeldende forskrift § 1 bokstav a).

Bokstav b) er ansett å være i tråd med någjeldende forskrifts § 1 bokstav a). Den omfatter kjøretøygruppene N2 og N3, jf. kjøretøyforskriften § 2–2 annet ledd.

I någjeldende forskrift § 1 bokstav b) er også tilhengere med tiltatt totalvekt over 3 500 kg inntatt, og dette videreføres i forslaget til ny forskrift bokstav c), med henvisning til kjøretøygruppene O3 og O4, jf. kjøretøyforskriften § 2–2 fjerde ledd.

Bokstav d) medfører en endring fra dagens forskrift, som ikke omfatter traktor. Direktivet angir at traktorer skal være omfattet av kontrollen langs veg, og i direktivets fortale punkt 8 beskrives det at traktorer er tatt med siden de i økende grad benyttes til lokal transport og

kommersielle transportformål. Deres risikopotensial tilsvarer andre tunge kjøretøy, og traktorer som i hovedsak brukes på offentlig vei skal derfor kontrolleres på samme måte som andre tunge kjøretøy. Vegdirektoratet slutter seg til dette, og inntar derfor traktorer, jf. kjøretøyforskriften § 2–4 første ledd og traktorforskriften § 4.

Det står i direktivets artikkel 2 annet ledd at direktivet ikke begrenser medlemsstatenes kontroll av andre grupper kjøretøy. Vegdirektoratet har valgt å også inkludere hengere av typen R3 og R4, jf. kjøretøyforskriften § 2–4 annet ledd, i forslaget bokstav e). Vår oppfatning er at det vil være naturlig å kontrollere traktorens eventuelle henger når en traktor kontrolleres, og tilhenger til traktor er derfor inntatt. Videre kan også lastebiler benytte slike hengere, og det er derfor sentralt at dette inkluderes i forskriftens virkeområde.

Det er i forslaget til § 1 siste ledd presisert at forskriften ikke er til hinder for kontroll av andre kjøretøy, som også er gjeldende rett i dag, selv om det ikke er uttrykkelig presisert i någjeldende forskrift. Dette følger imidlertid av vegtrafikkloven § 19, og forslaget medfører ikke en realitetsendring. Utgangspunktet er likevel at det er kjøretøyene i bokstav a) til d) som omfattes av kontrollen som skisseres i forskriften.

4.2.2 § 2 – Definisjoner

Vi foreslår § 2 med følgende ordlyd:

§ 2 Definisjoner

Definisjonene i vegtrafikkloven, forskrift 25. januar 1990 nr. 91 om krav til kjøretøy, forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil og forskrift av 1. juni 2016 om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor gjelder tilsvarende for denne forskrift.

I denne forskriften legges dessuten følgende definisjoner til grunn:

- a) nyttekjøretøy: motorvogn og dens tilhenger eller semitrailer, som i hovedsak brukes til transport av gods eller passasjerer til kommersielle formål*
- b) foretak: enhver fysisk eller juridisk person som driver vegtransport mot vederlag eller for egen regning*
- c) teknisk kontroll av kjøretøy langs veg: en uanmeldt teknisk kontroll av trafikksikkerheten til et nyttekjøretøy*
- d) mobil kontrollenhet: transportabelt system med kontrollutstyr som er nødvendig for å foreta detaljerte tekniske kontroller, bemannet med kontrollører som er kvalifisert til å utføre slike tekniske kontroller*
- e) kontrollstasjon: fast område der innledende eller detaljerte tekniske kontroller foregår, som også kan utstyres med permanent installert kontrollutstyr*
- f) godkjent kontrollorgan: organ godkjent etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 3*
- g) kontrollseddel: dokument utstedt av godkjent kontrollorgan etter periodisk kontroll, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 19*
- h) kontrollrapport: dokument som utstedes av kontrolløren ved avsluttet teknisk kontroll langs veg*

Direktivets artikkel 3 inkluderer en lang rekke definisjoner. Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig å inkludere enkelte av disse i forslaget til ny forskrift.

Flere av direktivets definisjoner er utelatt, da de allerede følger av overordnet lovgivning eller sidestilte forskrifter. Det er ikke ønskelig å ha flere parallelle definisjoner i regelverket, og det er derfor vist til vegtrafikkloven og de sentrale forskrifter på området. Enkelte av direktivets definisjoner er dessuten ansett å være overflødige, som for eksempel «innehaver av vognkort», da dette anses å være et etablert uttrykk i norsk rett. Vegdirektoratet har dessuten opprettet noen egne definisjoner.

Bestemmelsens første ledd viser derfor til relevant regelverk på vegtrafikkområdet, hvor relevante definisjoner finnes.

Det er inntatt åtte særdefinisjoner i bestemmelsens annet ledd, bokstav a) –h). Disse er inntatt fordi de delvis er nye begreper, eller begreper som har en særskilt betydning i forskriften. Bokstav a) –e) er også definert i direktivet, men Vegdirektoratet har gjennomført noen nasjonale tilpasninger. Videre har vi funnet grunn til å definere godkjent kontrollorgan, kontrollseddel og kontrollrapport, da dette er begreper som brukes gjentatte ganger i forskriften.

4.3 Kapittel 2: Generelle bestemmelser

4.3.1 § 3 – Plikter ved kontroll

Vi foreslår § 3 med følgende ordlyd:

§ 3 Plikter ved kontroll

Foretak og førere av kjøretøy som kontrolleres, skal bidra til gjennomføringen av kontrollen, og gi kontrollørene tilgang til kjøretøyet, kjøretøyets deler og relevant dokumentasjon.

Kontrollseddel fra siste periodiske kontroll og kontrollrapport fra siste kontroll langs veg, skal oppbevares eller være tilgjengelig i kjøretøyet, i original, kopi eller elektronisk eksemplar, hvis slik dokumentasjon foreligger.

Forslaget til ny § 3 er basert på direktivets artikkel 7, men Vegdirektoratet har foretatt enkelte omstruktureringer og omformuleringer. Det nevnes blant annet at Vegdirektoratet har tydeliggjort hvem som er pliktsubjektet, altså at det er foretak og førere som plikter å gi kontrollørene tilgang til relevant dokumentasjon og så videre.

Etter artikkel 7 annet ledd skal medlemsstatene kreve at foretak og førere skal samarbeide med kontrollørene. Vegdirektoratet har inntatt dette i forslagets første ledd, men har valgt å formulere dette slik at foretak og fører skal «bidra» til gjennomføringen av kontrollen. Det anses å dekke direktivets ordlyd. Det er også tatt hensyn til at et krav til «samarbeid» vil

kunne oppfattes forskjellig, og at et krav til samarbeid i ytterste konsekvens kunne komme i konflikt med vernet mot selvinkriminering.

Etter vegtrafikkloven § 10 og forskrift 25. januar 2019 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 1–8 er det kun føreren av kjøretøyet som pålegges plikter ved gjennomføringen av kontroller. Direktivet stiller imidlertid eksplisitt krav om at medlemsstatene skal kreve at både fører og foretak skal samarbeide ved kontroller. Dette har trolig sammenheng med risikoklassifiseringssystemet, som er basert på foretakets risikoprofil. Vegdirektoratet antar at foretakene som sådan vil ha begrenset mulighet til samarbeid i den aktuelle kontrollsituasjonen, men det kan tenkes tilfeller hvor foretaket må bes om å bidra.

Annet ledd fremkommer også av direktivet. Det vil ikke være hensiktsmessig å kontrollere nylig kontrollerte deler av kjøretøyet på nytt, jf. forslag til § 10 annet ledd. Videre er det helt nødvendig for å kontrollere om tidligere mangler er rettet opp.

4.3.2 § 4 – Kontrollmyndighet

Vi foreslår § 4 med følgende ordlyd:

§ 4 Kontrollmyndighet

Regionvegkontoret og politiet har kontrollmyndighet etter denne forskriften.

Denne bestemmelsen følger ikke av direktivet, men er en videreføring av dagens forskrifts § 8. Vegdirektoratet vurderer det som sentralt å angi hvem som har kontrollmyndighet etter forskriften. Bestemmelsen er identisk som någjeldende forskrift § 8.

Vegdirektoratet presiserer likevel at det følger av forslag til § 5 annet ledd at det kun er kontrollører som har tilstrekkelig kompetanse som kan gjennomføre de detaljerte kontrollene.

4.3.3 § 5 – Kontrollører

Vi foreslår § 5 med følgende ordlyd:

§ 5 Kontrollører

Ved utvelgelsen av kontrollobjekter til kontroll langs veg, og ved gjennomføringen av kontrollen skal kontrollørene ikke forskjellsbehandle på grunn av førerens nasjonalitet, den staten kjøretøyet er registrert i eller tatt i bruk i. Kontrolløren skal heller ikke ha noen interessekonflikt ved gjennomføringen av kontrollen som kan påvirke upartiskheten eller objektiviteten av kontrollørens beslutninger.

De detaljerte tekniske kontrollene, jf. § 10, skal kun gjennomføres av kontrollører som oppfyller minimumskravene til opplæring og kompetanse, jf. forskrift om opplæring i periodisk

kontroll av kjøretøy. Kontrollører ansatt per 20. mai 2018, og som har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre kontroller i henhold til denne forskriften anses å oppfylle kompetansekravene, men må etterleve plikten til oppfriskningsopplæring, jf. forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy.

Kontroll av sikring av last skal utføres av kontrollører som har gjennomgått hensiktsmessig opplæring for formålet.

Forslagets § 5 er basert på direktivets artikkel 8, men er også en videreføring av dagens forskrift § 2.

Forslagets første ledd gjennomfører artikkel 8 første og annet ledd, mens artikkelens tredje ledd er utelatt, da kontrollørens lønn i Norge uansett ikke baseres på resultatet av gjennomførte kontroller.

Vegdirektoratet anser at det er helt sentralt at kontrollørene ikke skal forskjellsbehandle ved kontroller, og mener det er viktig å videreføre dette i ny forskrift. Forskjellsbehandling er selvfølgelig ikke bare knyttet til de punktene nevnt i første ledd, men det anses ikke nødvendig å utdype dette ytterligere. Det vises til at det er et grunnleggende forvaltningsrettslig prinsipp at forvaltningsorganer ikke skal forskjellsbehandle eller bedrive vilkårlig saksbehandling.

Forslagets annet ledd innfører nye krav til kontrollørens kompetanse. Vegdirektoratet har funnet det hensiktsmessig å vise til kontrollopplæringsforskriften, på tilsvarende måte som i direktivet. Dette er, som nevnt innledningsvis, forslag til en ny forskrift, som også er på høring for øyeblikket. Allerede godkjente kontrollører vil ikke miste sin godkjenning, men det stilles krav til videre opplæring, oppfriskningsopplæring, i tråd med § 26 i forslag til ny kontrollopplæringsforskrift.

Vegdirektoratet vurderer at dagens opplæring for kontrollører, Trafikant- og kjøretøystudiet (heretter TKS), i stor grad oppfyller de nye kravene til kompetanse. Det må imidlertid vurderes nærmere når kontrollopplæringsforskriften vedtas.

De nye kravene til minimumskompetanse i annet ledd kan medføre en begrensning i polititjenestemenns adgang til å gjennomføre detaljerte kontroller, som beskrevet i forslagets § 10. Dette vil igjen kunne medføre en begrensning i politiets kompetanse til å gjennomføre kontroller langs veg, og vil derfor medføre økt behov for samarbeid og samordning mellom etatene. Statens vegvesen er positive til samarbeid med politimyndighetene. Kompetansekravet foreslås, som nevnt, som følge av at Norge er forpliktet til å gjennomføre de forpliktelser direktivet pålegger oss som medlemmer av EØS-avtalen. Vegdirektoratet anser dessuten det økte kravet til kompetanse som positivt og en viktig rettssikkerhetsgaranti. Dette vil medføre at detaljerte kontroller gjennomføres av kontrollører med nødvendig kompetanse. Dersom polititjenestemenn følger et annet utdanningsløp som medfører at minstekravene til opplæring og kompetanse oppfylles, vil de også kunne gjennomføre de detaljerte kontroller. Slik Vegdirektoratet oppfatter politiets kontroll av kjøretøy langs veg i dag, vil disse likevel i hovedsak kunne gjennomføres innen

rammene for innledende kontroller. Det presiseres at det også ved disse innledende kontrollene kan gis blant annet pålegg om retting.

I forbindelse med høringen av de nye hjemlene i vegtrafikkloven uttrykte Oslo politidistrikt at det fremdeles må legges til rette for at politiet kan gjennomføre kontroller langs veg, og at kompetansekravene som ble beskrevet kunne påvirke politiets oppgaver på kjøretøyområdet. Det ble særlig trukket frem at kontroll av kjøre- og hviletid er en sentral kontrolloppgave for politiet. Dette forslaget begrenser ikke politiets muligheter for å gjennomføre slike kontroller, da det er ved tekniske kontroller at denne kompetansen kreves.

Paragrafens tredje ledd om kompetanse for å kunne utføre kontroll av lastsikring gjenspeiler direktivets artikkel 13 nr. 4. Kravet til kompetanse for å kunne utføre kontroll av sikring av last er mindre spesifikt enn for de tekniske kontrollene. Vegdirektoratet vurderer at dagens opplæring for kontrollører gjennom TKS oppfyller de nye kravene til kompetanse og bør også omfatte kontrollører fra politiet som skal utføre kontroll av lastsikring. Dette må imidlertid vurderes nærmere når forskriften vedtas. Vegdirektoratet er imidlertid usikre på om politiets kompetanse oppfyller kravene som stilles i direktivet.

4.3.4 § 6 – Registrering av opplysninger og risikoklassifiseringssystem

Vi foreslår § 6 med følgende ordlyd:

§ 6 Registrering av opplysninger og risikoklassifiseringssystem

For foretak som benytter kjøretøy som nevnt i § 1 første ledd bokstav a) til c), skal opplysninger om antall mangler og manglenes alvorlighetsgrad, som beskrevet i vedlegg II og III, føres inn i et system for klassifisering etter risikonivå, for å lage en risikoprofil for foretaket etter vedlegg I. Opplysningene skal brukes til å klassifisere foretak etter risikonivå, og kan danne grunnlag for målrettet utvelgelse til kontroll av disse foretakene. Foretak med høy risikoklassifisering kan bli kontrollert mer detaljert og hyppigere.

Risikoklassifiseringssystemet ble først introdusert ved artikkel 9 i Direktiv 2006/22/EC om minimumskrav til gjennomføringen av kjøre- og hviletidsforordningene, men har ikke blitt fullt ut gjennomført i Norge. Foreløpig har risikoklassifiseringssystemet blitt beskrevet i Statens vegvesens veiledning til foretakskontroll fra 2009, men det har ikke vært en gjennomarbeidet løsning.

Forslaget til ny § 6 baserer seg på direktivets artikkel 6, og introduserer således risikoklassifiseringssystemet også ved teknisk kontroll langs veg.

Målet med risikoklassifiseringen er å kunne gjennomføre målrettede kontroller av kjøretøy som disponeres av foretak som oftere har mangler. Dette anses som et viktig punkt i arbeidet for økt trafikk sikkerhet, og reduksjon av miljømessige skadevirkninger. Det følger direkte av bestemmelsen at foretak med høy risikoprofil, altså der det er funnet flere

og/eller alvorlige mangler på kjøretøyene i flåten, vil kunne bli kontrollert oftere, og også mer grundig. Både norske og utenlandske foretak vil bli registrert i systemet.

Vedlegg I inneholder de ulike elementene i risikoklassifiseringssystemet, og Vegdirektoratet har derfor valgt å inkludere dette vedlegget i forskriften. Det er særlig fire faktorer som er sentrale; antall mangler, manglenes alvorlighetsgrad, tidselementet og antall tekniske kontroller langs veg og frivillige tekniske kontroller. Vedlegget beskriver videre hvilke utslag disse faktorene vil gi for foretakets risikoklassifisering, samt utregningsmodeller.

Medlemsstatene i EØS skal dessuten dele opplysninger som har betydning for risiko-klassifiseringssystemet, i tråd med forslag til § 16 annet ledd.

Risikoklassifiseringssystemet baserer seg på det relative antall overtredelser av forskriftens bestemmelser det enkelte foretak har begått og hvor alvorlige overtredelsene er.

Opplysningene skal lagres og håndteres i tråd med personvernloven og tilhørende forskrifter, jf. også direktivets artikkel 16 siste ledd.

4.4 Kapittel 3: Gjennomføringen av kontroll langs veg

4.4.1 § 7 – Systemet for teknisk kontroll langs veg

Vi foreslår § 7 med følgende ordlyd:

§ 7 Systemet for teknisk kontroll langs veg

Systemet for teknisk kontroll langs veg skal omfatte innledende kontroller som nevnt i § 9 og detaljerte kontroller som nevnt i § 10.

Forslaget til § 7 gjennomfører direktivets artikkel 4.

Vegdirektoratet har valgt å lage et eget kapittel i forslaget til forskrift som beskriver gjennomføringen av kontroll langs veg.

Direktivet deler utekontrollen inn i to deler, betegnet som innledende og detaljert kontroll. Gjennomføringen av disse delene beskrives i §§ 9 og 10 nedenfor. Denne inndelingen er ny sammenlignet med dagens forskrift, men Vegdirektoratet anset dette for å være i tråd med nåværende praksis hos kontrollørene. Når et kjøretøy får pålegg om å kjøre inn til kontroll vil kontrolløren gjennomføre en mer eller mindre formell innledende visuell vurdering av kjøretøyet, lytte til eventuelle ulyder og så videre. Det at systemet i forskrift deles i to faser, medfører altså ingen realitetsendring fra dagens praksis.

4.4.2 § 8 – Utvelgelse av kjøretøy til teknisk kontroll

Vi foreslår § 8 med følgende ordlyd:

§ 8 Utvelgelse av kjøretøy til teknisk kontroll

Kjøretøy kan velges ut for innledende kontroll basert på:

- a) foretakets risikoprofil som nevnt i § 6 om risikoklassifiseringssystemet*
- b) mistanke om at kjøretøyet utgjør en risiko for trafiksikkerheten eller miljøet*
- c) tilfeldig utvelgelse eller*
- d) annen måte.*

Forslaget er basert på direktivets artikkel 9, men Vegdirektoratet har omstrukturert bestemmelsen, blant annet ved å liste opp de ulike utvelgelsesmetodene. Videre har vi lagt til kriteriet «på annen måte» i bokstav d). Vegdirektoratet anser ikke dette for å være i strid med direktivet, det vises særlig artikkel 2 og forslaget § 1 annet ledd, hvor det fremkommer at medlemsstatene har stor grad av frihet til å velge ut hvilke kjøretøy som skal kontrolleres. Siden bokstav a) til c) kan oppfattes som uttømmende, har vi også inntatt bokstav d) som gir mulighet til å foreta kontroll på annet grunnlag.

Vedrørende bokstav a) vises det til omtalen av risikoklassifiseringssystemet i forslaget til ny § 6. Dette er et svært sentralt moment i direktivet, og det er fokus på å kontrollere foretak som benytter kjøretøy som har hatt mangler i tidligere kontroller.

Videre er det et stort fokus på trafiksikkerhet og miljø, jf. b), ikke bare i det konkrete direktivet, men i EU generelt, for eksempel i EUs hvitbok av 2011 «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system». Dette er dessuten sentralt i vår nasjonale lovgivning.

Tilfeldig utvelgelse jf. bokstav c), er inkludert for at kontrollen ikke skal måtte være bundet til en konkret målretting av kontrollen eller være basert på faste kriterier. Dagens vegtrafikklov § 19 annet ledd annet setning bruker «tilfeldig og uanmeldt kontroll», mens forslag til ny § 19 b har ordlyden «utvelgelse til» kontroll. Denne endringen er ikke ment å skulle fjerne muligheten for å velge ut kjøretøy tilfeldig, da dette er et nyttig verktøy for å stoppe kjøretøy med mangler, selv om kjøretøyet ikke passer inn under en av de andre kriteriene. Vi foreslår derfor at tilfeldig utvelgelse tar med som en av utvelgelsesmetodene.

4.4.3 § 9 – Innledende teknisk kontroll

Vi foreslår § 9 med følgende ordlyd:

§ 9 Innledende teknisk kontroll

Ved hver innledende kontroll av et kjøretøy:

- a) skal kontrolløren kontrollere den siste kontrollseddelen og siste kontrollrapport dersom dette foreligger, jf. § 4 annet ledd, og kontrollere om mangler angitt i forrige kontrollrapport er rettet*
- b) skal kontrolløren foreta en visuell vurdering av kjøretøyets tekniske stand*

c) *kan kontrolløren foreta tekniske kontroller ved hensiktsmessige metoder*

På bakgrunn av dette, kan kontrolløren beslutte at det skal gjennomføres en detaljert teknisk kontroll langs veg, eller gi pålegg om retting av eventuelle mangler, jf. § 15.

Forslaget er basert på direktivets artikkel 10, første og annet ledd, og beskriver gjennomføringen av den innledende kontrollen.

Både Statens vegvesens kontrollører og politiet kan gjennomføre de innledende kontrollene, jf. forslaget § 5.

Bokstav a) og b) er «skal» –bestemmelser. Kontrolløren skal altså kontrollere kontrollseddel og/eller –rapport, dersom dette foreligger og foreta en visuell vurdering av den tekniske standen til kjøretøyet. I tillegg kommer kontroll av lastsikring, som beskrevet i § 11.

Forslaget til bokstav c) åpner for at kontrollører uten tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre detaljerte kontroller kan foreta enkelte grundigere undersøkelser allerede under den innledende kontrollen. Bestemmelsen har en åpen ordlyd. Dette vil kunne være et viktig moment i vurderingen av om det skal gjennomføres detaljerte kontroller, da enkelte forhold som fremstår som grunnlag for en detaljert kontroll, ved enkle metoder kan avkrefte dette inntrykket. Dette kan for eksempel inkludere en innledende sjekk av temperaturen på bremsene med et infrarødt termometer.

På bakgrunn av den innledende kontrollen kan kontrolløren beslutte at kjøretøyet skal gjennomgå en detaljert teknisk kontroll, jf. forslaget annet ledd. Dersom mangler avdekkes allerede ved den innledende kontrollen, kan kontrolløren også gi pålegg om at mangelen skal rettes, jf. forslaget til § 14.

Vegdirektoratet antar at dersom politiet ved en innledende kontroll mener at kjøretøyet skal gjennomgå en mer detaljert teknisk kontroll, og de ikke innehar tilstrekkelig kompetanse i henhold til § 5 annet ledd, må de koordinere seg med kontrollører fra Statens vegvesen som har tilstrekkelig kompetanse, jf. punkt 4.3.3.

4.4.4 § 10 – Detaljert teknisk kontroll

Vi foreslår § 10 med følgende ordlyd:

§ 10 Detaljert teknisk kontroll

Den detaljerte kontrollen skal gjennomføres ved hjelp av en mobil kontrollenhet, en kontrollstasjon eller ved et godkjent kontrollorgan. Den detaljerte kontrollen skal foretas så snart som mulig.

Den detaljerte kontrollen skal omfatte de punktene som anses nødvendige og relevante i vedlegg II. Det skal tas særlig hensyn til sikkerhet på bremses, styring, hjuloppheng, karosseri og skadevirkning. Dersom dokumentasjon som nevnt i § 3 annet ledd viser at ett eller flere av punktene i

vedlegg II er kontrollert de siste tre månedene uten anmerkninger, kontrolleres ikke disse punktene på nytt, med mindre kontroll er berettiget på grunn av en åpenbar mangel.

Mobile kontrollenheter og kontrollstasjoner skal ha utstyr som er egnet til å gjennomføre en detaljert teknisk kontroll. Dersom kontrollstedet ved den innledende kontroll ikke har tilstrekkelig utstyr til å gjennomføre en detaljert kontroll, skal kjøretøyet henvises til nærmeste tilgjengelige kontrollsted med slikt utstyr.

Forslaget er basert på direktivets artikkel 11 om kontrollstasjoner, samt artikkel 10, tredje og fjerde ledd som beskriver innholdet av den detaljerte kontrollen. Den detaljerte kontrollen gjennomføres etter den innledende kontrollen, dersom kontrolløren beslutter det.

I hovedsak vil også innledende kontroller av Statens vegvesens kontrollører gjennomføres ved faste kontrollstasjoner, slik at kjøretøyet mer eller mindre umiddelbart kan gjennomgå den detaljerte kontrollen, jf. forslaget første ledd. Det er likevel presisert i annet punktum at detaljert kontroll skal foretas så snart som mulig, da det kan være at kontrollørene oppdager mangler på kjøretøy også utenom kontroll langs veg. Vegdirektoratet presiserer at det per dags dato ikke er noen fungerende mobile kontrollstasjoner i Norge. Det er likevel inkludert i forslaget til forskrift, da det vil kunne være aktuelt i fremtiden, og fremstår som et mulig hjelpemiddel for regioner med få faste kontrollstasjoner eller der det er lange avstander mellom kontrollstasjonene.

Det er kun ved mobil kontrollenhet, kontrollstasjon eller kontrollorgan godkjent etter forskrift om periodisk kjøretøykontroll § 3 at slik detaljert kontroll kan gjennomføres. Dette er for å sikre at den detaljerte kontrollen gjennomføres på steder med tilstrekkelig utstyr for å gjennomføre nettopp denne kontrollen. Også dette vil kunne ha betydning for politiets arbeid.

Den detaljerte kontrollen kan målrettes på grunn av eventuell mistanke om spesifikke mangler etter den innledende kontrollen. Det skal likevel tas særlig hensyn til bremses, styring, hjuloppheng, karosseri og kjøretøyets skadevirkning. Ved vurderingen av kjøretøyets skadevirkning skal det tas særlig hensyn til miljøpåvirkningen. Vegdirektoratet anser begrepet «skadevirkning» for å være i tråd med direktivets formål. I den engelske versjonen er uttrykket «nuisance» brukt, mens den danske bruker «gener» og den svenske «störningar som fordonet orsakar». For øvrig vil det i stor grad være opp til kontrollørens faglige skjønn hvilke punkter som skal omfattes av den detaljerte kontrollen.

Vedlegg II gjelder virkeområdet for utekontroller og beskriver kontrollområdene, krav til kontrollenes innhold og kontrollmetoder, samt vurdering av mangler på kjøretøy. Dette vedlegget er svært omfattende og lister opp alle de ulike kontrollpunktene, og beskriver hvordan disse manglene skal vektes.

Føreren skal, som beskrevet under punkt 4.3.1, fremlegge siste kontrollseddel og/eller kontrollrapport ved kontroll. Dersom ett eller flere punkter er kontrollert de siste tre månedene skal dette ikke kontrolleres på nytt, jf. direktivets artikkel 10 siste ledd. Det antas at dette er på bakgrunn av effektivitetshensyn, både for sjåføren/foretakene og

kontrollørene. Dette gjelder selvfølgelig med det unntak at dersom det er en mangel, eller det er åpenbar grunn til å tro at det har oppstått en mangel på ett eller flere av de kontrollerte punktene, så kan dette kontrolleres nærmere.

4.4.5 § 11 – Kontroll av lastsikring

Vi foreslår § 11 med følgende ordlyd:

§ 11 Kontroll av lastsikring

På bakgrunn av metodene som for utvelgelse som beskrives i § 8, kan kjøretøy velges ut for kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III.

Med forbehold for kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier gods, skal kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I i vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III skal brukes.

Framgangsmåtene for oppfølging nevnt i §§ 14, 15 og 16, kan også få anvendelse på vesentlige eller farlige mangler knyttet til sikring av last.

Forslaget er basert på direktivets artikkel 13, men Vegdirektoratet har kortet ned bestemmelsen. Direktivteksten påpeker at kontrollen skal ha som formål å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Vegdirektoratet mener det er unødvendig å ha dette med i bestemmelsen ettersom kontroll av lastsikring alltid har som formål å ivareta disse hensynene. Vi har også tatt ut at kontrollørene har adgang til å kontrollere at lastsikringen tåler påkjenninger ved for eksempel bakkestart og nødbrems, siden dette uansett følger av henvisningen til vedlegg III hvor kreftene lastsikringen oppgis å skulle tåle er basert på nettopp en nødbrems. I tillegg er henvisningen til ADR som eksempel på et regelverk med egne regler om sikring av last tatt ut fordi det er overflødig.

De konkrete reglene om hvordan kontroll av sikring av last skal utføres, er gitt i Vedlegg III. Vedlegget beskriver kreftene sikringen skal tåle, hvilke sikringsmetoder som kan benyttes og hvilke standarder lastsikringsutstyret skal oppfylle og hvilken standard som skal følges ved beregning av hvilke krefter lastsikringen tåler. Dette vil danne grunnlag for kontrollørene i sin beregning av om lastsikringen tilfredsstiller lastsikringskravene. Videre angir vedlegget hvordan kontrollen skal utføres og inneholder en oversikt over hvordan mangler skal klassifiseres på samme måte som for detaljert teknisk kontroll i vedlegg II.

Etter dette vil sikring av last omtales i to forskjellige regelverk. Hvilke forhold som skal kontrolleres og hvordan disse skal kontrolleres reguleres av forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 11 og vedlegg III, mens transportørens plikter med hensyn til sikring av last er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 3, i tillegg til den overordnede bestemmelsen om sjåførens ansvar for at lasten er forsvarlig og forskriftsmessig sikret i vegtrafikkloven § 23. Vegdirektoratet arbeider i skrivende stund med en høring om endring av forskrift om bruk

av kjøretøy §§ 3-2 og 3-2 slik at kravene transportørene plikter å oppfylle er de samme som kontrollørene skal kontrollere om er oppfylt i henhold til denne forskriften.

Når dette er sagt, vil ikke bruksforskriftens lastsikringskrav bli helt likelydende som vedlegg III i denne forskriften. Vegdirektoratet anser at formålet med direktivets bestemmelser om sikring av last først og fremst har som formål å etablere et sett med krav som, dersom de er oppfylt, vil anses som tilfredsstillende ved kontroll i alle EUs medlemsstater. Dette er ikke til hinder for at også andre, tilsvarende gode eller bedre metoder for sikring av last også kan godtas. Siden § 11 annet ledd viser til *prinsippene for sikring av last og eventuelt standardene* i vedlegg III har kontrollørene også adgang til å godta andre lastsikringsmetoder.

4.4.6 § 12 – Vurdering av mangler ved detaljerte tekniske kontroller

Vi foreslår § 12 med følgende ordlyd:

§ 12 Vurdering av mangler ved detaljerte tekniske kontroller

Vedlegg II inneholder en liste over mulige mangler og deres alvorlighetsgrad som skal benyttes ved gjennomføringen av detaljerte tekniske kontroller.

Eventuelle mangler kategoriseres i følgende grupper:

- a) mindre mangler: har ikke vesentlig innvirkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøet, samt andre mindre avvik fra kravene*
- b) vesentlige mangler: kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare, påvirke miljøet eller utsette andre trafikanter for fare, samt mer vesentlige avvik fra kravene eller*
- c) farlige mangler: utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafiksikkerheten eller miljøet.*

Dersom et kjøretøy har mangler som hører inn under flere av gruppene i annet ledd, klassifiseres kjøretøyet i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Hvis den samlede virkningen av flere mindre mangler, jf. annet ledd bokstav a, medfører en risiko for trafiksikkerheten, kan dette klassifiseres som vesentlige mangler, jf. annet ledd bokstav b.

I den uoffisielle norske oversettelsen av vedlegg II er alvorlighetsgraden av manglene betegnet som «liten», «stor» og «farlig». I henhold til dagens språkbruk i Trafikkkontrollinstruksen er manglende delt inn i «mindre», «vesentlige» og «farlige» mangler. Vegdirektoratet ønsker å videreføre denne begrepsbruken, selv om dette medfører at forskriften og vedleggene vil ha ulike begreper.

Forslaget til § 12 er basert på direktivets artikkel 12, og omhandler kontrollørenes vurdering av mangler ved detaljert teknisk kontroll. Direktivet er tydelig på hvilke mangler som skal kategoriseres i de ovennevnte kategoriene i vedlegg II. Vegdirektoratet ser derfor ikke grunn til å gå grundigere inn på innholdet av de ulike mangelskategoriene, og viser til inndelingen i vedlegget. Som det fremgår av bestemmelsen skal vedlegget benyttes ved gjennomføringen av detaljerte kontroller.

I forslagetets siste ledd presiseres at et kjøretøy med flere mangler skal kategoriseres i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Dette vil ha betydning for hvilke eventuelle reaksjoner kontrolløren beslutter, og for foretakets risikoprofil. Videre fremgår det at flere mindre mangler vil kunne karakteriseres som vesentlige mangler, dersom den totale virkningen av de mindre manglene medfører en trafikkrisiko som tilsvarer en slik kategorisering. Dette har også betydning for foretakets plassering i risikoklassifiseringssystemet.

4.5 Kapittel 4: Oppfølging etter kontroll

4.5.1 § 13 – Kontrollrapport

Vi foreslår § 13 med følgende ordlyd:

§ 13 Kontrollrapport

Når en innledende teknisk kontroll er gjennomført skal kjøretøyets registreringsstat, kjøretøygruppen og resultatet av kontrollen registreres.

Når en detaljert teknisk kontroll eller kontroll av lastsikring er avsluttet, skal kontrolløren utarbeide en rapport i samsvar med vedlegg IV. Føreren av kjøretøyet skal ha en kopi av denne rapporten. Resultatene av kontrollen skal registreres i risikoklassifiseringssystemet.

Bestemmelsen er basert på direktivets artikkel 16 første og annet ledd. Ved alle kontroller, både innledende og detaljerte, skal enkelte opplysninger registreres.

Ved innledende kontroller kreves det kun kjøretøyets registreringsstat, kjøretøygruppen og resultatet av kontrollen skal registreres. Kjøretøyets registreringsnummer er ikke eksplisitt nevnt i direktivet, men dette vil også registreres, som ved dagens kontroller. VaDis, dagens kontrollsystem, er i stor grad basert på registreringsnummer. Alle kjøretøy som skal kontrolleres skal, som nevnt under punkt 4.4.1, først gjennomgå en innledende kontroll. Statens vegvesen benytter i dag et datasystem, VaDis, med skjemaer som kontrollørene fyller ut ved gjennomføring av kontrollen, og som lagres ved avslutning av kontroll. Opplysningene vil altså bli registrert i dette systemet. Vegdirektoratet er ansvarlig for denne databehandlingen.

Som nevnt vil også politiet kunne gjennomføre innledende kontroller. De må også registrere ovennevnte opplysninger, og de bør formidles til Statens vegvesen, slik at de kan registreres i samme system, i henhold til direktivets artikkel 16. Vegdirektoratet har ikke myndighet til å pålegge politiet oppgaver, men viser til punkt 4.3.3. Det anses hensiktsmessig at Vegdirektoratet er ansvarlig for håndteringen av opplysningene, da VaDis er vårt system, samt at flest kontroller gjennomføres av Statens vegvesens kontrollører.

Det kreves ytterligere opplysninger ved en detaljert kontroll. Hvilke opplysninger som kreves fremgår av vedlegg IV. Som i dag vil ikke alle detaljerte kontroller gjennomgå alle punktene, men dersom det er ønske om å kontrollere bilens lys vil det være opplistingen i henhold til dette som er relevant. VaDis vil tilpasses dette vedlegget. Et hovedhensyn bak registreringen av opplysningene er at de skal inngå i risikoklassifiseringssystemet, og danne grunnlaget for de enkelte foretakenes risikoprofil. Føreren av det kontrollerte kjøretøyet skal motta ett eksemplar av rapporten, og denne skal, jf. forslaget § 3 oppbevares i kjøretøyet. Slik kontrollrapport utstedes både ved detaljert teknisk kontroll og kontroll av lastsikring.

Vedlegg IV gir en detaljert oversikt over rapporten som skal foreligge etter en detaljert teknisk kontroll. Den inneholder en liste over de ulike kontrollpunktene gitt i det andre vedlegget og henviser til vedlegg III med hensyn til kontroll av lastsikring.

4.5.2 § 14 – Pålegg om retting m.m.

Vi foreslår § 14 med følgende ordlyd:

§ 14 Pålegg om retting m.m.

Dersom kontrolløren finner mangler ved et kjøretøy under kontroll, kan kontrolløren gi pålegg om retting, og beslutte vilkår for bruk av kjøretøyet i et rimelig tidsrom til mangelen rettes.

Bestemmelser om reaksjoner og sanksjoner i vegtrafikklovens kapittel V og tilhørende forskrifter gjelder tilsvarende.

Som nevnt innledningsvis har direktivet en bestemmelse om sanksjoner. Artikkel 25 overlater i stor grad til medlemsstatene hvilke sanksjoner som skal innføres, men det fremgår av artikkelen at medlemsstatene skal fastsette sanksjoner ved brudd på direktivets bestemmelser. Medlemsstatene skal sikre at sanksjonene gjennomføres, samt at sanksjonene skal være virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen, virker avskrekkende og ikke medfører usaklig forskjellsbehandling.

Vegdirektoratet ønsker å etablere en eksplisitt hjemmel for kontrollørene til å gi pålegg om retting dersom det avdekkes mangler på kjøretøyet under kontrollen, jf. forslags første ledd. Dette gjelder alle kategoriene av mangler. Videre kan det settes vilkår for bruk av kjøretøyet i et gitt tidsrom før mangelen rettes opp. Kontrolløren vil da gi en frist for retting. Det følger for så vidt indirekte av vegtrafikkloven § 36 om bruksforbud at det kan settes vilkår for bruk, ut ifra en «fra det mer til det mindre» –betraktning. Det er imidlertid ønskelig med en eksplisitt hjemmel til å gi slike pålegg. Det presiseres imidlertid at dette er nytt sammenlignet med någjeldende forskrift, og Vegdirektoratet ønsker uttrykkelig tilbakemelding fra høringsinstansene på dette punkt.

I vegtrafikklovgivningen er sanksjoner og reaksjoner i stor grad regulert med utgangspunkt i vegtrafikklovens kapittel V, §§ 31–38. Vegdirektoratet ønsker at de samme reaksjonene gjelder ved overtredelsene av dette forslaget til forskrift. For å unngå unødig

dobbeltbehandling er det derfor i første ledd vist til disse bestemmelsene i forslag til forskrift. Vegtrafikkloven inneholder bestemmelser om straff, gebyr, forenklet forelegg og så videre.

Det er dessuten beskrevet en rekke sanksjoner og reaksjoner i forskrifter tilhørende vegtrafikklovens kapittel V, og Vegdirektoratet vurderer at også disse bør være omfattet av dette forslaget til forskrift. Det vises blant annet til forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen, av 17. september 1993, nr. 855.

4.5.3 § 15 – Pålegg om etterkontroll ved vesentlige eller farlige mangler

Vi foreslår § 15 med følgende ordlyd:

§ 15 Pålegg om etterkontroll ved vesentlige eller farlige mangler

Hvis kjøretøyet er registrert i Norge, kan kontrolløren beslutte at kjøretøyet skal gjennomgå en full teknisk kontroll innenfor en gitt frist. Dersom kjøretøyet er registrert i en annen EØS-stat, kan kontrolløren be vedkommende myndighet i den staten om å utføre slik teknisk kontroll. Ved vesentlige eller farlige mangler på kjøretøy registrert i stater utenfor EØS, kan kontrolløren underrette vedkommende myndighet i den aktuelle staten.

Forslaget til § 15 er basert på direktivets artikkel 14 annet ledd. Det følger av bestemmelsen at kontrolløren kan beslutte at kjøretøyet skal gjennomgå en full teknisk kontroll innen en viss frist. Resultatet av en slik kontroll skal registreres i risikoklassifiseringssystemet. Dersom kjøretøyet er registrert i et annet land vil staten der kjøretøyet er registrert bli ansvarlig for å vurdere om slik kontroll skal gjøres, samt eventuelt gjennomføringen av den. Norge kan ikke pålegge andre stater å gjennomføre slike kontroller, dette følger av statenes suverenitet, men en antar at dette vil bli gjennomført i EØS-statene som følge av direktivet. Dette vil stille seg annerledes med kjøretøy registrert utenfor EØS, og det er opp til kontrolløren hvorvidt slik melding skal sendes. Resultatet av slike tekniske kontroller vil, så langt de blir kjent for Statens vegvesen, registreres i risikoklassifiseringssystemet.

4.5.4 § 16 – Bruksforbud

Vi foreslår § 16 med følgende ordlyd:

§ 13 Bruksforbud

Dersom farlige mangler avdekkes, kan kontrolløren nedlegge forbud mot bruk av kjøretøyet inntil manglene er rettet opp, jf. vegtrafikkloven § 36.

Kontrolløren kan likevel tillate bruk av kjøretøy med slike mangler, for å kjøre det til et av de nærmeste verkstedene hvor manglene kan rettes, under forutsetning av at manglene er rettet slik at kjøretøyet kan nå frem til dette verkstedet uten at det er fare for sikkerheten til fører, passasjerer eller andre trafikanter.

Forslaget til § 16 er inspirert av direktivets artikkel 14, og regulerer oppfølgingen av farlige mangler, altså den mest alvorlige kategorien av mangler.

Adgang til å nedlegge bruksforbud følger allerede av vegtrafikkloven § 36, men Vegdirektoratet mener likevel at det er bør være en egen bestemmelse om bruksforbud i forskriften, som i dagens forskrift § 6. Dette bidrar til å tydeliggjøre hjemmelen.

Av forslaget annet ledd følger at et kjøretøy med farlige mangler kan tillates å kjøres til nærmeste verksted for å få mangelen utbedret. Det er kontrolløren som kan beslutte dette, og kun under forutsetning av mangelen rettes på en slik måte at kjøretøyet kan nå frem til verkstedet uten at det er noen fare for sikkerheten til fører, passasjerer eller andre trafikanter.

Det kan anføres at dersom det gis bruksforbud for et kjøretøy er det nettopp fordi det er trafikkfarlig, og at hensynet bak et bruksforbud vil forhindre en slik tillatelse. På den annen side kan enkelte feil tenkes å være farligere jo lenger tid det tar å rette den, eller det kan finnes eksempler i vedlegg II hvor mangler kategoriseres som «farlige», samtidig som kontrolløren finner det ubetenkelig at kjøretøyet kjøres til et verksted i umiddelbar nærhet.

Avgjørelsen vil til en viss grad være opp til kontrollørens faglige skjønn, men vil også være styrt av en del ytre faktorer, som feilen som sådan, geografisk avstand til nærmeste verksted og så videre. Ved en del kontrollstasjoner, hvor det er langt til nærmeste verksted, vil kontrolløren nærmest aldri kunne tillate slik kjøring. Det er imidlertid ønskelig å gi muligheten til å reparere en mangel hurtig, og om det er verksteder i umiddelbar nærhet vil dette blant annet kunne forhindre parkering av kjøretøy mens man venter på veihjelp.

4.6 Kapittel 5: Sluttbestemmelser

4.6.1 § 17 – Samarbeid og utveksling av opplysninger

Vi foreslår § 17 med følgende ordlyd:

§ 17 Samarbeid og utveksling av opplysninger

I Norge er Samferdselsdepartementet opprettet som kontaktpunkt. Samferdselsdepartementet skal sikre samordning med kontaktpunkter i andre EØS-stater, jf. annet ledd, videresende data til EFTAs Overvåkningsorgan, samt sikre enhver annen utveksling av opplysninger og yte bistand til andre staters kontaktpunkter.

Dersom det ved kontroll av et kjøretøy som ikke er registrert i Norge finnes vesentlige eller farlige mangler, jf. § 12, eller slike mangler som fører til en begrensning av eller forbud mot bruk av kjøretøyet, jf. § 15, skal Statens vegvesen melde dette til kontaktpunktet i den staten der kjøretøyet er registrert. Ved vesentlige eller farlige mangler kan Statens vegvesen be vedkommende myndighet i staten der kjøretøyet er registrert om å treffe hensiktsmessige tiltak.

Bestemmelsen er basert på direktivets artikkel 17 og 18. Vegdirektoratet vurderer at flere av direktivets avsluttende bestemmelser regulerer EU Kommisjonen og dens forpliktelser, samt statenes interne forpliktelser. Vegdirektoratet har ikke funnet grunn til å regulere dette i forskrift.

I Norge er det Samferdselsdepartementet som er ansvarlig for å sikre samordningen med øvrige stater og EFTAs Overvåkningsorgan. Enkelte av oppgavene er tildelt Vegdirektoratet, men det er departementet som er det formelle kontaktpunkt.

Etter direktivet skal opplysninger videresendes til EU Kommisjonen. Norge har ingen forpliktelser ovenfor EU Kommisjonen, da det er EFTAs Overvåkningsorgan som skal sikre at EØS-statene overholder sine forpliktelser etter EØS-avtalen. Vegdirektoratet har derfor endret ordlyden på dette punkt. Direktivet legges dessuten opp til betydelig samarbeid mellom EØS-statene.

Annet ledd utdyper deler av forslaget til § 13 siste ledd, vedrørende kjøretøyer registrert i andre stater. Det følger av forslaget at dersom det finnes vesentlige eller farlige mangler ved kontroll, uavhengig av om det gis begrensninger i bruken av kjøretøyet eller ikke, skal dette meldes til registreringsstaten. Statens vegvesen kan dessuten be registreringsstaten om å treffe hensiktsmessige oppfølgingstiltak.

4.6.2 § 18 – Europeisk samarbeid

Vi foreslår § 18 med følgende ordlyd:

§ 18 Europeisk samarbeid

Norge skal hvert år delta i europeisk samarbeid om kontroll av nyttekjøretøy langs veg i henhold til denne forskriften.

Direktivet fokuserer på samarbeid mellom medlemsstaten. Dette kommer blant annet til uttrykk gjennom denne bestemmelsen. Selv om dette strengt tatt er en nasjonal forpliktelse finner Vegdirektoratet grunn til å inkludere dette i forskriften, da det vil kunne være et viktig signal om at dette skal forekomme.

4.6.3 § 19 – Ikrafttredelse

Vi foreslår § 19 med følgende ordlyd:

§ 19 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 20. mai 2018. Samtidig oppheves forskrift 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av kjøretøy langs veg.

Etter direktivets artikkel 26 skal medlemsstatene vedta og kunngjøre de regelendringer som er nødvendige for å etterkomme direktivet innen 20. mai 2017. Dette gjelder også Norge. Bestemmelsene skal anvendes fra 20. mai 2018, mens risikoklassifiseringssystemet etter dette forslaget skal anvendes fra 20. mai 2019. Videre må nasjonalt regelverk inneholde en henvisning til direktivet. Sistnevnte tenkes gjort ved link på Lovdata, og for øvrig i tråd med norsk praksis vedrørende henvisninger til EØS-rettsakter.

Av artikkel 27 følger at direktiv 2000/30/EF oppheves med virkning fra 20. mai 2018, altså samtidig som bestemmelsene i det nye direktivet skal anvendes.

Dette er en standardisert bestemmelse, som er basert på lignende bestemmelser i eksisterende regelverk.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Private aktører

Som nevnt flere steder i gjennomgangen av de konkrete bestemmelsene er det relativt få realitetsendringer som innføres ved implementeringen av direktivet.

Vegdirektoratet ønsker imidlertid å trekke frem to endringer som vil ha betydning for private aktører.

Den første endringen knytter seg til at enkelte traktorer nå vil være omfattet av forskriften, og dette vil ha betydning for de som bruker hjulgående traktor med konstruksjonshastighet over 40 km/t på offentlig vei til kommersiell godstransport. Kjøretøy som karakteriseres som traktor i henhold til kjøretøyforskriften brukes i økende grad til kommersiell transport av gods. Det presiseres likevel at slike traktorer og tilhørende hengere ikke har vært fritatt fra kontroll tidligere, med hjemmel i vegtrafikkloven § 10. Den praktiske betydning antas derfor å være begrenset.

Den andre endringen Vegdirektoratet ønsker å trekke frem er risikoklassifiseringssystemet. Risikoklassifiseringssystemet som sådan er ikke nytt, men det er nytt at teknisk kontroll registreres på denne måten. Dette vil ha åpenbare konsekvenser for private aktører. Målet er at systemet skal gjøre det enklere å målrette kontroll, men også at kontrollen skal effektiviseres. Formålet med systemet er at kjøretøy tilhørende foretak med høy risikoprofil, altså der det ved tidligere kontroll er funnet mange eller alvorlige mangler, skal kontrolleres oftere. Dette vil altså medføre at foretak som har mange kjøretøy med mangler vil bli kontrollert flere ganger. Dette vil medføre at tidsbruken øker, selv om et mål med systemet er effektivisering, og kan også medføre økte kostnader dersom manglene er av en slik art at det blir gitt gebyrer og så videre.

På den annen side vil dette medføre at foretak med kjøretøy hvor det er funnet få mangler, sjeldnere vil kontrolleres, og således spare tid. Risikoklassifiseringssystemet vil altså ha positive effekter på foretak med en kjøretøyflåte med lite mangler.

5.2 Offentlige aktører

Vegdirektoratet anser at dagens kontrollutstyr langs veg, utekontrollstasjonene, i all hovedsak oppfyller direktivets krav til kontrollutstyr. Det må imidlertid påregnes at enkelte av dagens trafikkstasjoner må oppgraderes.

Videre antas det at direktivets krav om samlet kontrollvolum på 5 % ikke vil medføre en vesentlig økning av kontrollvolumet sammenlignet med antallet vegkantkontroller som gjennomføres i dag.

Risikoklassifiseringssystemet må hente data fra ulike registre, herunder trafikkontrollsystemet VaDis og registeret for periodisk kjøretøykontroll. Dette systemet vil innebære kostnader til både utvikling og drift, samt til opplæringen av kontrollørene i bruken av systemet.

Direktiv 2014/45/EU stiller krav til opplæring og kompetanse hos de som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll. De samme kravene vil gjelde også for utekontrollører, som er omfattet av forslaget til forskrift. Dette vil imidlertid få begrenset betydning for Statens vegvesens kontrollører, da det allerede eksisterer et opplæringsløp. Det er i dag om lag 170 aktive kontrollører som har gjennomført etatsopplæring gjennom Universitetet i Agder, som tilfredsstiller kravene som stilles til kontrollørene i Direktivet. Om lag 120 av disse har også fått opplæring i kontroll av lastsikring. Likevel må det påberegnes at det vil påløpe enkelte kostnader knyttet til opplæring og kompetanse, da det kan påvirke krav til kompetanse som stilles ved tilsetting. Kompetansekravet kan imidlertid kreve økt ressursbruk når det kommer til politibetjentes kompetanse, jf. det som er sagt under punkt 4.3.3.

Dessuten vil forskriften bidra til mer effektive kontroller, som i større grad er målrettet mot foretak som har en kjøretøyflåte med mange mangler. Det er mulig at det vil gjennomføres færre kontroller, men at det vil finnes flere feil på de kjøretøyene som kontrolleres, i tråd med risikoklassifiseringssystemet.

Gjennomføringen av direktivet vil dessuten være sentralt for at Norge skal oppfylle andre forpliktelser og mål, både nasjonale og forpliktelser etter EØS-avtalen. Eksempler på slike mål er «nullvisjonen», altså at antall trafikkdrepte skal reduseres til nærmest null før 2050. Trygg tungtransport er et viktig ledd i dette arbeidet.