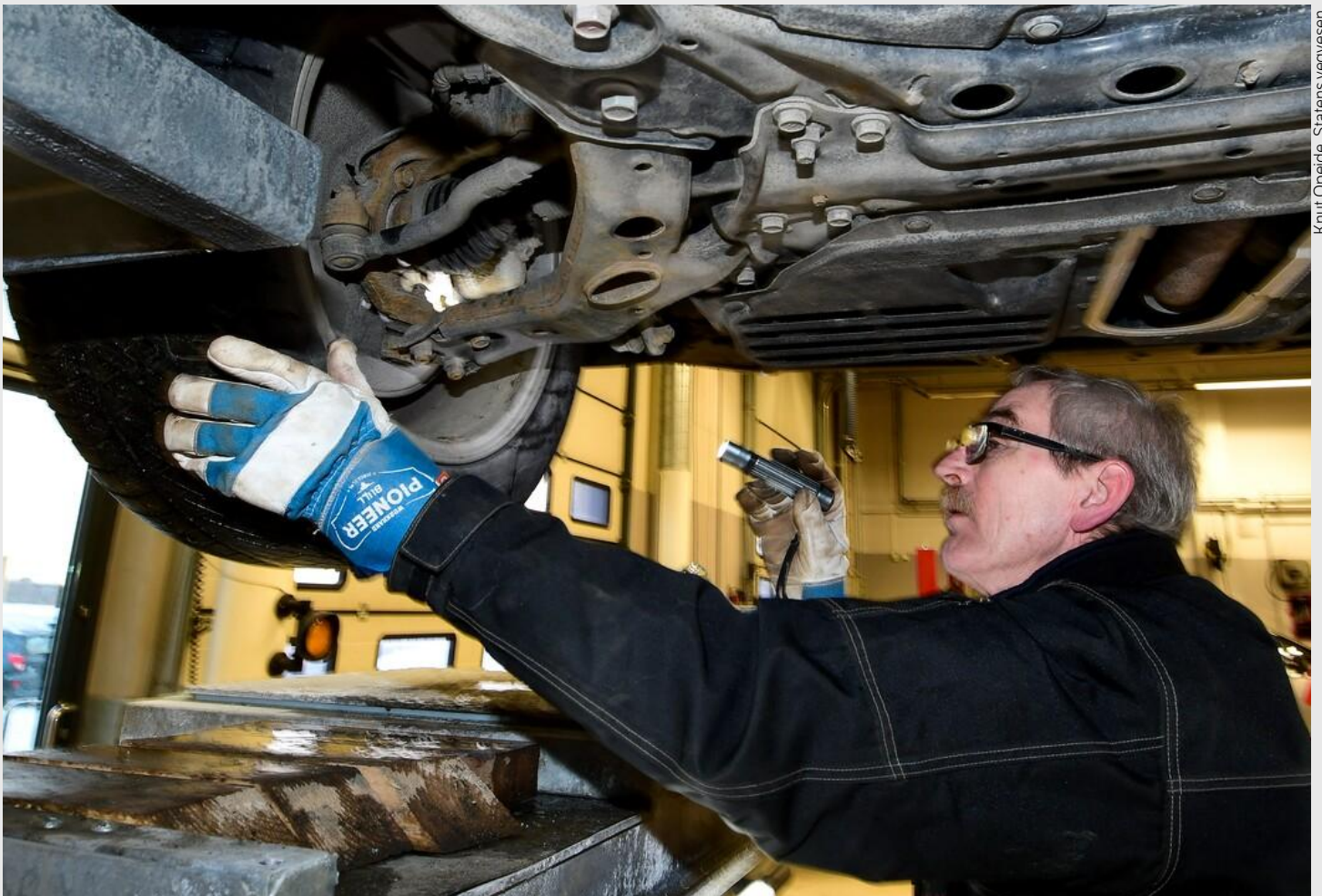


Retningslinjer til forskrift om periodisk kontroll



Innholdsfortegnelse

1.	Kapittel 1 Innledende bestemmelser	4
1.1	§ 1 Hva og hvem forskriften gjelder	4
1.2	§ 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan	4
2.	Kapittel 2 Periodisk kontroll av kjøretøy	4
2.1	§ 3 Eiers fremstillingsplikt.....	4
2.2	§ 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll	5
2.2.1	Nærmere om periodisk kontroll av traktor.....	5
2.2.2	Nærmere om periodisk kontroll av tempo100-tilhengere.....	6
2.3	§ 5 Tidspunkt for periodisk kontroll.....	6
2.3.1	Nærmere om kontrollintervallene	6
2.3.2	Nærmere om frist for godkjent kontroll.....	6
2.3.3	Nærmere om anerkjenning av kontroller ved bruktimport	7
2.4	§ 6a. Kjøretøyfabrikanters plikt til å tilgjengeliggjøre tekniske kjøretøyopplysninger mv.....	8
	Kapittel 3 Kontrollorgan	8
2.5	§ 7 Kategorier av kontrollorgan.....	8
2.6	§ 7a Mobile kontroller	9
2.7	§ 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr.....	10
2.7.1	Første ledd (overordnet krav).....	10
2.7.2	Andre ledd (Utstyrskrav)	10
2.7.3	Til tredje ledd (unntak for kontrollorgan 05)	11
2.7.4	Fjerde ledd (vedlikehold)	11
2.7.5	Femte til åttende ledd (kalibrering).....	11
2.7.6	Niende ledd (godkjenningskrav)	12
2.7.7	Tiende ledd (unntak fra utstyrskrav)	12
2.7.8	Utstyr for avlesning og overføring av OBFCM-data fra 1. januar 2025.....	12
2.8	§ 9 Regelverk m.m.	13
2.9	§ 10 Teknisk leder og stedfortreder	14
2.10	§ 11 Krav til teknisk leder	15
2.11	§ 12 Krav til kontrollører	16
2.11.1	Generelt.....	16
2.11.2	Nærmere om kravet til fagbrev	16

2.11.3	Nærmere om kravet til gjennomført grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll	16
2.11.4	Nærmere om hederlig vandel dokumentert ved hjelp av ordinær politiattest..	17
2.11.5	§ 12 andre til niende ledd	17
2.12	§ 12a Gebyr for godkjenning.....	18
2.13	§ 12b Kontrollørbevis.....	18
2.14	§ 12c Habilitet.....	19
2.14.1	Innledning	19
2.14.2	Om § 12 c første ledd.....	19
2.14.3	Om § 12 c andre ledd.....	20
3.	Kapittel 4 Kvalitetsstyringssystem	21
3.1	§ 13 Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem	21
3.2	§ 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet	22
3.3	§ 15 Dokumentasjon.....	23
4.	Kapittel 5 Gjennomføring av kontroll og kontrollsystemer	23
4.1	§ 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører	23
4.2	§ 17 Gjennomføring av kontrollen.....	23
4.3	§ 18 Registrering av kontrolldata	23
4.4	§ 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier	24
4.5	§ 20 Innrapportering av resultat fra periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen	24
4.6	§ 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data.....	24
4.6.1	Første ledd	24
4.6.2	Andre ledd.....	25
4.6.3	Tredje ledd	26
4.7	§ 21 Bruksforbud	26
4.8	§ 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest	26
5.	Kapittel 6 Tilsyn med kontrollorgan og reaksjoner	27
5.1	§ 23 Tilsyn	27
5.2	§ 23a Krav til tilsynspersonellet	27
5.3	§§ 24 og 24a Reaksjoner mot kontrollorgan, teknisk leder og kontrollorgan.....	28
5.3.1	Generelt.....	28
5.3.2	Nærmere om de ulike reaksjonsformene	28
6.	Avsluttende bestemmelser	31
6.1	§ 25 Administrative bestemmelser	31

6.2	§ 28 Saksbehandlingsregler	31
6.3	§ 29 Unntak	31
6.4	§ 30 Vedlegg	31
6.5	§ 31 Overgangsregler.....	31
6.5.1	Første ledd (fagbrevkravet).....	31
6.5.2	Andre ledd (politiattest).....	32
6.5.3	Tredje ledd (gebyr)	32
6.5.4	Fjerde og femte ledd (tidspunkt for kontroll mv. -kontrollinstruks).....	32
6.5.5	Sjette ledd (registrering)	32
6.5.6	Syvende ledd (periodisk kontroll av traktor)	32
6.5.7	Åttende ledd (periodisk kontroll av mobilkraner).....	32
6.5.8	Niende og tiende ledd (utstyrskrav)	32
6.5.9	Elleve ledd (krav til kvalitetsstyringssystem)	32
6.6	§ 32 Ikrafttredelse.....	33
7.	Endringslogg	34

1. Kapittel 1 Innledende bestemmelser

1.1 § 1 Hva og hvem forskriften gjelder

Forskriften § 1 angir forskriftens saklige og stedlige virkeområde. Virkeområdet er presisert til norskregistrerte kjøretøy. Virkeområdet for forskriften er videre til krav til personlig godkjenning av teknisk leder og kontrollører, forvaltningsreaksjoner og godkjenningsgebyr.

Bestemmelsen viser også til at forskriften regulerer krav til fabrikanter og deres kontaktpunkt, ettersom det er stilt krav til disse i § 6a.

Fra 1. januar 2025 fremgår det også av § 1 nytt andre ledd at forskriften gjelder innsamling og rapportering av understellsnummer og data om drivstofforbruk fra virkelig kjøring (OBFCM-data) fra kjøretøy som fremvises til periodisk kontroll. Se mer om dette under omtalen av § 20a.

1.2 § 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan

Første ledd gir en legaldefinisjon av periodisk kjøretøykontroll. Det fremgår videre av første ledd at periodisk kontroll skal skje innen fristene slik dette er regulert i § 5, og at reglene for periodisk kontroll også gjelder for etterkontroll, med mindre noe annet fremgår av forskriften. Det presiseres at ikke bare kontrollen, men også godkjenningen av kontrollen skal skje innenfor fristen for godkjent kontroll som følger av pkkf. § 5.

Andre ledd gir en legaldefinisjon av kontrollorgan og presiserer at det bare er kontrollorgan godkjent av Statens vegvesen som kan utføre periodisk kjøretøykontroll. Hovedregelen er m.a.o. at norskregistrerte kjøretøy skal kontrolleres av norsk kontrollorgan.

2. Kapittel 2 Periodisk kontroll av kjøretøy

2.1 § 3 Eiers fremstillingsplikt

I § 3 stilles det krav om at eier av kjøretøy, eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøyet, skal uoppfordret fremstille kjøretøyet til periodisk kontroll. Bestemmelsen viser til de ulike kontrollintervallene regulert i § 5. Eier av kjøretøy, eller den som på eiers vegne har rådighet over kjøretøyet skal altså fremstille kjøretøyet og få det godkjent innen den aktuelle fristen for godkjent kontroll.

Uttrykket *uoppfordret* er brukt for presisere at eier eller den som på eiers vegne rår over kjøretøyet har en selvstendig plikt til å fremstille kjøretøyet til kontroll og få det godkjent innen utløpet av kontrollfristen. Vegvesenet har ikke et eget innkallingssystem, men tilbyr likevel en spørretjeneste på www.vegvesen.no. Der kan man skrive inn kjøretøyets

registreringsnummer for å få nærmere informasjon om fristen for neste godkjente kontroll mv.

Statens vegvesen sender et brev til alle kjøretøyeiere ca. tre måneder i forkant av kontrollfristen der det gis en påminnelse om at fristen nærmer seg, med forhåndsvarsel om at kjøretøyet vil få bruksforbud dersom det ikke er kontrollert og godkjent innen fristen for godkjent kontroll.

2.2 § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll

§ 4 første ledd regulerer hvilke kjøretøykategorier som er underlagt periodisk kontroll.

Andre ledd regulerer unntak for kontrollplikten.

2.2.1 Nærmere om periodisk kontroll av traktor

Det fremgår av § 4 første ledd bokstav e at traktor som inngår i kontrollordningen og skal kontrolleres etter kontrollintervallet «4+2». Det er imidlertid gjort unntak for traktorer som kun brukes til egenertransport i primærnæring, jf. § 4 tredje ledd.

Det følger av § 4 tredje ledd at brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller lignende formål på offentlig veg, ikke omfattes av unntaket. Hva som er å anse som egenertransport i primærnæring må, selv om bruk av traktor i godstransport ikke er løyvepliktig, tolkes i lys av yrkestransportlova § 16. Med primærnæring menes her jord- og skogbruksformål. Annen godstransport, for eksempel massetransport på oppdrag for entreprenør, omfattes ikke av unntaket.

Et unntak fra hovedregelen etter § 4 første ledd bokstav e gis ved at den som eier traktoren, leverer en forpliktende egenerklæring til Statens vegvesen. Egenerklæringen skal gis på standardisert skjema som gjøres elektronisk tilgjengelig på www.vegvesen.no

Et eventuelt fritak vil være knyttet opp mot eier som har levert egenmelding og faller bort ved eierskifte. Ny eier må i så fall, dersom vedkommende også mener seg berettiget til fritak, fremme ny melding.

Dersom det i kontroll langs veg viser seg at traktorer som er kontrollpliktige brukes i strid med reguleringen etter § 4 og det som er oppgitt i egenerklæring, vil det måtte vurderes om forholdet bør anmeldelse som mulig straffbart forhold.

Eier kan selv fjerne egenerklæringen på www.vegvesen.no. Dersom fjerning av egenerklæringen vil medføre utløpt frist for PKK, må det tas en godkjent periodisk kontroll før den kan fjernes, jf. pkkf. § 5 syvende ledd.

Det vil ikke være på plass tilfredsstillende kontrolltilbud før tidligst 1. januar 2023, og vi har derfor fordelt PKK-frist for aktuelle traktorer over to år hvor de første vil få frist for godkjent periodisk kontroll i januar 2023.

Traktorer eldre enn fire år, som er registrert i et oddetallsår, har fått frist for første godkjente periodiske kontroll i 2023. Dag og måned er satt med bakgrunn i datoen for førstegangsregistrering. Traktorer registrert i et partallsår har fått frist for første godkjente

periodiske kontroll i 2024, med dag og måned satt med bakgrunn i datoen for førstegangsregistrering

2.2.2 Nærmere om periodisk kontroll av tempo100-tilhengere

Det er etablert en tempo100-ordning for tilhengere i kjøretøyklasse O1 og O2, der tilhengere med tempo100- godkjenning skal kunne trekkes i opptil 100 km/t (tidligere maksimalt 80 km/t). Det er stilt krav om at slike tempo100- tilhengere skal ha krav om PKK, jf. § 4 første ledd bokstav f.

En tilhenger som skal tempo100-godkjennes vil følgelig måtte gjennomføre en godkjent periodisk kontroll hos et kontrollorgan *før* den kan tempo100-godkjennes på en trafikkstasjon. Dette forutsatt at tilhengeren er 4 år eller eldre, ettersom kontrollintervallet er 4+2+2.

En tilhenger, som oppfyller alle kravene, kan få tempo100-godkjenning uten å gjennomføre en godkjent periodisk kontroll, når den er yngre enn 4 år. Første frist for periodisk kontroll vil i et slikt tilfelle bli fire år etter dato for førstegangs registrering.

Ettersom det er frivillig for kjøretøyeier å få sin tilhenger godkjent som tempo100, vil disse kjøretøyene kunne gå inn og ut av kontrollregimet. Dersom tilhengeren meldes ut av ordningen, vil den være i samme kategori som andre tilhengere som ikke trenger godkjenning. Det er altså bare tilhengere i tempo 100-ordningen, som vil ha krav om periodisk kontroll.

2.3 § 5 Tidspunkt for periodisk kontroll

Forskriften § 5 regulerer kontrollhyppigheten (intervallene) for de ulike kjøretøykategoriene som inngår i ordningen med periodisk kontroll, og tidspunktet for når kjøretøyene skal være kontrollert og godkjent.

2.3.1 Nærmere om kontrollintervallene

Uttrykket «siste periodiske kontroll», slik det er brukt i § 5, skal forstås som siste fullstendige kontroll («hovedkontroll») og ikke etterkontroll.

For bevaringsverdige kjøretøy over 30 år vil ordningen med 5 års kontrollintervall først få virkning ved PKK-godkjenning der hovedkontroll er utført ved 30 år eller eldre. For bevaringsverdige kjøretøy over 50 år vil fritak tilsvarende få virkning ved PKK-godkjenning der hovedkontroll er utført ved 50 år eller eldre.

2.3.2 Nærmere om frist for godkjent kontroll

Tidspunkt for når et kjøretøy skal kontrolleres og godkjennes bestemmes av tidspunktet for kjøretøyets førstegangsregistrering. Kjøretøyeier bestemmer selv når kontrollen gjennomføres så lenge kjøretøyet er godkjent innenfor den ytre fristen som i utgangspunktet bestemmes av registreringstidspunktet.

Det vil ikke være behov for å søke om permanent endring av kontrollfristen. Ny kontrollfrist settes til henholdsvis 1, 2 eller 5 år fra kjøretøyets fullstendige kontroll (hovedkontroll). For

kjøretøy som fremvises til fullstendig kontroll mindre enn 2 måneder før kontrollfristen vil imidlertid ny frist beregnes etter den opprinnelige fristen. Begrunnelsen for denne særregelen er at bileiere i mindre grad skal få endret når på året fristen faller etter hver kontroll, herunder også at veterankjøretøy og biler som kontrolleres i en sommermåned i større grad beholder en frist i en sommermåned også over tid.

Bestemmelsens femte ledd skal forstås slik at avregistrerte kjøretøy som har utløpt frist skal kontrolleres og godkjennes før påregistrering.

Kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sortbunn) eller som lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg, skal også kontrolleres og godkjennes før omregistrering. I slike tilfeller benyttes manuell kontrollseddel.

For omregistrering som fører til at kjøretøyet ikke lenger er omfattet av krav til periodisk kontroll, kreves det ikke godkjent periodisk kontroll før omregistrering, jf. § 4 andre ledd.

Bestemmelsen om at registreringstidspunktet skal være bestemmende for fristen for godkjent kontroll trer først i kraft 8. februar 2019, jf. § 31. Det vil si at et kjøretøy som f.eks. registreres første gang 1. mars 2019 (og som har kontrollintervall «4+2») får første frist for godkjent kontroll 1. mars 2023. Kjøretøy som er registrert i Norge før 8. februar 2019, beholder fristen gitt etter den tidligere ordning frem til kjøretøyet har hatt første kontroll etter 8. februar 2019. Deretter fases de inn i den nye kontrollordningen med ny frist beregnet fra dato for fullstendig kontroll.

2.3.3 Nærmere om anerkjennning av kontroller ved brukimport

Pkkf. § 5 fjerde ledd regulerer de tilfeller der et kjøretøy underlagt ordningen med periodisk kjøretøykontroll importeres til og registreres i Norge

Første setning regulerer kjøretøyeiers rett og Statens vegvesens plikt til å anerkjenne en dokumentert, godkjent kontroll gjennomført i annen EØS-stat, når kjøretøyet som er kontrollert importeres og registreres i Norge. Dokumentasjon for slik kontroll foretatt i annen EØS-stat, skal i slike tilfeller anerkjennes på lik linje med kontrollseddel utstedt etter en periodisk kontroll gjennomført av godkjent kontrollorgan i Norge.

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

2.4 § 6a. Kjøretøyfabrikanterers plikt til å tilgjengeliggjøre tekniske kjøretøyopplysninger mv.

Paragraf 6a gjennomfører forordning 2019/621, som pålegger kjøretøyfabrikanter, eller deres kontaktpunkt, å gjøre kjøretøytekniske opplysninger tilgjengelig for kontrollorgan.¹ Forordningen gjelder som forskrift, jf. EØS-avtalen vedlegg XIII 16c, og må leses som et tillegg til forskrift om periodisk kontroll.

Kontrollorgan har altså en rett til å få tilgang på kjøretøytekniske opplysninger fra alle fabrikanter i EU/EØS, slik det er regulert i forordningen og kjøretøyfabrikanter plikter å tilgjengeliggjøre de tekniske opplysningene som følger av forordningens vedlegg.

Det er likevel viktig å ha med seg at det per i dag internasjonalt ikke eksisterer noen felles portal for slik tilgang og det er heller ikke regulert om opplysningene skal deles vederlagsfritt eller mot betaling.

Videre forplikter forordningen Statens vegvesen til å bistå kjøretøyfabrikantene med informasjon om hvorvidt et kontrollorgan er godkjent, som vi per i dag oppfyller gjennom tjenesten «Finn godkjent verksted» på våre nettsider.

Kjøretøyfabrikanterers plikt til å tilgjengeliggjøre kjøretøytekniske opplysninger gjennom (EU)2019/621 må ikke forveksles med SERMI-ordningen. SERMI tar for seg tilgang til bilprodusentenes reparasjonsanvisninger for reparasjon og vedlikehold av kjøretøy når det gjelder sikkerhetssystemer og andre avanserte teknologier. Forordning 2019/621 tar for seg deling av nødvendige tekniske data for gjennomføring av periodisk kontroll, og er ikke en del av SERMI.

Kapittel 3 Kontrollorgan

2.5 § 7 Kategorier av kontrollorgan

Forskriften § 7 regulerer og inndeler kontrollorganene i godkjeningskategorier avhengig av hvilke kjøretøy de har anledning til å kontrollere. Inndelingen tar utgangspunkt i kjøretøyenes tillatte totalvekt, men kontrollorgan 05 er avgrenset til kontroll av traktorer, jf. § 4 første ledd bokstav e.

Alle kontrollorgankategoriene inkluderer kontroll av lette tilhengere (kategori O1 og O2), jf. andre ledd.

Paragraf 7 tredje ledd gir hjemmel for å holde register over hvilke kontrollorgan som til enhver tid er godkjent. Formålet med registeret er å få samlet informasjonen om hvilke kontrollorgan som er godkjent av Statens vegvesen samt få oppdatert kontaktinformasjon (hovedadresse, ansvarspersoner mv.) til virksomhetene.

¹ [EUR-Lex – 32019R0621 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexuri/ui.do?uri=CELEX:32019R0621:EN)

2.6 § 7a Mobile kontroller

Pkkf. § 7a åpner for at kontrollvirksomheten flyttes ut av kontrollorganlokalet, og at en periodisk kontroll av et kjøretøy kan utføres hos kunden. Hovedårsaken til innføringen av mobile periodiske kontroller, er innlemmelsen av traktorer i kontrollordningen. Det er gitt klare signaler fra traktorbransjen om at det er behov for å kunne gjennomføre kontroller av traktorer hos kjøretøyeier. Traktorer er tunge kjøretøy, der praktiske og miljømessige forhold tilsier at det er mer hensiktsmessig at mobile enheter oppsøker kundene, fremfor at kjøretøyene fraktes og fremvises enkeltvis til periodisk kontroll hos et kontrollorgan. Utstyrskravene for kontroll av traktorer avviker fra utstyrskravene til kontroll av øvrige kjøretøykategorier. Det er kontrollpunkter og – metoder, som vi har ansett lite aktuelle ved periodisk kontroll av traktor og derfor har gjort unntak for.

Selv om adgangen til å kunne utføre mobile periodiske kontroller er mer tilrettelagt for traktorer, åpner § 7a for at alle kontrollorgan kan gjøre mobile kontroller, så lenge blant annet utstyrskravene er oppfylt. Det er særlig aktuelt for periodisk kontroll av tempo100-tilhengere, da utstyrskravene for kontroll av tempo100-tilhengere, i likhet med traktor, avviker fra utstyrskravene til kontroll av øvrige kjøretøykategorier.

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 dermed 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. De som søker om godkjenning, vil i søknadsskjemaet kunne huke av for om de også skal utføre mobile kontrolltjenester. Eksisterende kontrollorgan kan også søke om dette, og i slike tilfeller må det fattes et tilleggsvedtak til kontrollorgangodkjenningen dersom vilkårene er oppfylt.

Ustyrskravet ved mobile periodiske kontroller er altså det samme som for den øvrige kontrollvirksomheten. Bestemmelsen stiller krav om at alt utstyr som brukes ved gjennomføring av kontrollen skal være «kontrollorganets eget utstyr». 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.

Kravet om at det må foreligge nødvendige tillatelser problematiseres ikke i de tilfeller man befinner seg på eiendommen til vedkommende kjøretøyeier, men det kan være aktuelt å be om under tilsyn i tilfeller der kontrollene holdes på eksempelvis en offentlig parkeringsplass eller lignende. Ordlyden dekker både privat- og offentligrettslige tillatelser som det måtte være behov for.

Når det gjelder utøvelsen av tilsyn ved mobile kontroller, vil Statens vegvesen få melding om det er en mobil kontroll, og adressen for denne, ved innrapporteringen av kontrollresultatet. Derfor vil slike kontroller, på samme måte som andre kontroller, kunne føres tilsyn med gjennom stikkprøvekontroller.

2.7 § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr

2.7.1 Første ledd (overordnet krav)

Det fremgår av første ledd at lokaler og teknisk utstyr skal være egnet til formålet og ha de nødvendige tillatelser.

Kontrollorgankategoriene i § 7 definerer den ytre vektgrensen for hvilke kjøretøy kontrollorganet har tillatelse til å kontrollere. Kontrollorganet bestemmer imidlertid selv hvilke kjøretøy de rent faktisk skal tilby kontroll til. Det vil kunne ha betydning for utformingen av lokalene (port- og takhøyde mv).

2.7.2 Andre ledd (Utstyrskrav)

Andre ledd regulerer uttømmende hvilket utstyr kontrollorganene skal ha for å gjennomføre kontroller. Kontrollorganene må selv ha det nødvendige utstyret og kan ikke ha sambruk av utstyr etter avtale med andre, se likevel tiende ledd.

Forskriften § 8 andre ledd er ikke til hinder for at det inngås kortsiktig avtale om tilgang på utstyr i forbindelse med at eget utstyr går i stykker og i påvente av at nytt utstyr er levert og montert. Slike avtaler skal dokumenteres i virksomhetens kvalitetsstyringsystem, jf. forskriften § 14 første ledd bokstav d.

Nærmere om kravet kjørebaneløfter eller arbeidsgrav med traversjekk

Det følger av § 8 andre ledd bokstav b et krav om kjørebaneløfter eller arbeidsgrav, begge med traversjekk. For kontrollorgan 01, som kun har godkjenning for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt opp til og med 3500 kg, anses kravet til traversjekk oppfylt dersom kontrollorganet har slitasjetester/«cross-check» og kanalløfter som en integrert del av kjørebaneløfter eller arbeidsgrav.

Nærmere om spesialtilpasset slitasjetester

Det følger av pkkf. § 8 andre ledd bokstav l, jf. § 31 ellefte ledd, at kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha spesialtilpasset slitasjetester med bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5–15cm/s.

Kontrollorgan 01 godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt opp til 7500 kg og kontrollorgan 02 har en overgangsperiode for anskaffelse av slikt utstyr frem til 20. mai 2023.

Kontrollorgan 03 og 04 i drift før 1. januar 2019, og som har anskaffet slitasjetester før denne dato, må innen 20. mai 2023 ha en slitasjetester som tilfredsstiller forskriftens krav til bevegelse og hastighet.

Spesielt om kravet til spesialtilpasset slitasjetester, jf. § 8 andre ledd bokstav l – Montering av frittstående slitasjetester:

Hovedregelen er at slitasjetesteren skal være montert på kjørebaneløfteren eller på arbeidsgrav, slik at kontrolløren kan benytte denne mens vedkommende er under kjøretøyet.

Kravene til bruk (og monteringen) av spesialtilpasset slitasjetester, fremgår av kontrollinstruksen. Kontrollinstruksen er en del av forskriften, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 30. Det vises bl.a. til kontrollinstruksen kap. 5.1 Aksler der det fremgår at kontrollen skal foretas når kjøretøyet står over en smøregrav (les arbeidsgrav) eller på en kjørebaneløfter. Slitasjetester skal benyttes for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg. Vi finner likelydende krav i kap. 5.3 Hjuloppheng (5.3.1 Fjærer og stabilisatorer og 5.3.3 Bærearmer, opphengsarmer).

Kontrollmetoden innebærer at slitasjetesteren enten skal være montert i gulvet der det benyttes arbeidsgrav eller på kjørebaneløfteren der denne benyttes. Begrunnelsen for dette er bl.a. at kontrolløren skal kunne komme under kjøretøyet for å gjennomføre kontrollen etter sitt innhold slik kontrollinstruksen foreskriver.

Det er Statens vegvesen som i første instans tar stilling til om utstyr som kreves etter § 8 oppfyller forskriftens krav. De er også Statens vegvesen som i første instans vurderer og beslutter om det etter søknad skal gis unntak i enkelttilfelle fra forskriftens § 8, jf. § 29 andre ledd.

Nærmere om utstyr for måling av kokepunkt på bremsevæske

Kravet til utstyr for måling av kokepunkt på bremsevæske i § 8 andre ledd bokstav o for kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy med hydrauliske bremseser, viser til utstyr som måler bremsevæskens faktiske kokepunkt ved å koke opp en prøve av kjøretøyets bremsevæske. Utstyr som eksempelvis beregner bremsevæskens kokepunkt ved å måle vanninnholdet i bremsevæsken oppfyller ikke utstyrskravet stilt i bokstav o.

2.7.3 Til tredje ledd (unntak for kontrollorgan 05)

Tredje ledd gir unntak fra en del utstyrskravene i andre ledd for kontrollorgan som kun skal drive med periodisk kontroll av traktor. Unntaket gjør periodisk kontroll av traktor (kontrollorgan 05) særlig tilrettelagt for mobil kontrollvirksomhet.

2.7.4 Fjerde ledd (vedlikehold)

Fjerde ledd gir nærmere regler om hvordan teknisk utstyr skal vedlikeholdes. Fabrikantens anvisninger skal legges til grunn.

2.7.5 Femte til åttende ledd (kalibrering)

Femte ledd presiserer hvilket utstyr som må kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO/IEC 17025. Det er spesifisert hvilket måleområde de enkelte måleinstrumentene skal være kalibrert for, samt hvilke maksimalt tillatte målefeil som skal legges til grunn ved akkreditert kalibrering. Metoden for akkreditert kalibrering er med dette gjort uavhengig av fabrikantens anvisninger. Dette begrunnes i hovedsak ut fra at kalibrering i henhold til fabrikantens anvisninger gir ulike toleransegrenser, eller maksimalt tillatte målefeil, og ulike måleområder hvor toleransene skal opprettholdes alt etter hvilket utstyr som brukes og hvem som er fabrikant av dette. Dette innebærer at alle måleinstrumentene skal kalibreres i

forhold til like/felles måleområder og maksimalt tillatte målefeil. For bremseprøvere vil dette f.eks. innebære at grenseverdiene for bremsekraft, last og lufttrykk være like uavhengig av type bremseprøver, samt at verdiene også vil være i samsvar med ISO 21069-1 annek A. Kalibrering av bremseprøvere må også innbefatte selve rullene siden det er selve bremsekraften som er ett av parameterne i kalibreringen.

Sjette ledd angir krav til sporbar kalibrering for kontrollutstyr som det ikke er krav om kalibrering gjennomført av akkreditert kalibreringsorgan. Kalibreringen skal være gjennomført ved hjelp av anerkjente metoder, f.eks. fabrikantens anvisninger.

Syvende ledd fastsetter at alle kalibrerte måleinstrumenter være innregulert slik at de oppfyller kravene til måleområde og maksimalt tillatte målefeil. Det skal være skriftlig dokumentert at kalibreringen er utført og at instrumentene oppfyller kravene. Dette bl.a. for at man i tilsyn raskt og effektivt kan konstatere at kalibreringen er i orden.

Åttende ledd fastsetter at alt pliktig kontrollutstyr skal kalibreres og innreguleres hver 12. måned. Kalibreringen skal skje innenfor den 12. måneden og skal ikke regnes fra dato til dato.

2.7.6 Niende ledd (godkjenningsskrav)

Niende ledd fastsetter at det ikke kan gis godkjenning som kontrollorgan dersom kravene til pliktig kontrollutstyr ikke er oppfylt. Det presiseres imidlertid at det ikke nødvendigvis er slik at alt kontrollutstyr må være anskaffet på godkjenningstidspunktet dersom søker dokumenter hva de planlegger å anskaffe. Godkjenning kan i så fall gis med vilkår om at pliktig utstyr er på plass før man starter kontrollvirksomheten. Slik godkjenning med vilkår må i så fall følges opp med et eget oppfølgingstilsyn.

2.7.7 Tiende ledd (unntak fra utstyrskrav)

Tiende ledd gjør unntak fra hovedregelen i andre ledd om at kontrollorganene selv må ha det nødvendige utstyret. Unntaket vil være aktuelt for små, samlokaliserte kontrollorgan for så vidt gjelder særlig kostbart utstyr. Med små kontrollorgan forstås virksomhet med en eller to ansatte i tillegg til teknisk leder. Uttrykket «samlokaliserte verksteder» skal tolkes strengt. Bestemmelsen kommer – som hovedregel – til anvendelse for det tilfelle at to virksomheter er lokalisert under samme tak. Bestemmelsen kan imidlertid også nyttes i tilfeller hvor to virksomheter er lokalisert i umiddelbar nærhet av hverandre og fremstår som en naturlig geografisk enhet. Med «særlig kostbart utstyr» forstås først og fremst kjøretøyløfter, bremseprøver og avgass-, røyk- og lyd måler. Det må uansett foreligge skriftlig avtale om sambruk av slikt utstyr. Slik avtale skal også være dokumentert i kvalitetsstyringssystemet, jf. forskriften § 14 første ledd bokstav d.

2.7.8 Utstyr for avlesning og overføring av OBFCM-data fra 1. januar 2025

Fra 1. januar 2025 vil et nytt tredje og tiende ledd til § 8 tre i kraft.

Nytt tredje ledd stiller krav om at alle kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy som er aktuelle for avlesning av OBFCM-data skal ha OBD-utstyr for avlesning av OBFCM-data. Utstyret må altså kunne hente ut OBFCM-data.

Per i dag er det to måter å overføre dataene fra kontrollorgan til Statens vegvesen på, som har betydning for valg av utstyr.

1. Kontrollorgan kan overføre avleste data via utstyr som overfører data til Statens vegvesen. På Statens vegvesens nettsider finnes en oversikt over leverandører som har avtale med Statens vegvesen om slik tjeneste for overføring.

2. Kontrollorgan kan benytte utstyr som viser OBFCM-dataene, der man etter avlesning melder inn dataene manuelt gjennom en løsning på vegvesen.no/dinside. Informasjon om manuell overføring av OBFCM-data finnes på Statens vegvesens nettsider.

Ettersom avlesning skal skje på person- og varebiler som er registrert første gang fra og med 1. januar 2021, er det i nytt tredje ledd stilt krav om at alle kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg skal ha utstyr for OBD-avlesning av OBFCM-data. Kontrollorgan som kun er godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal av samme grunn også ha slikt utstyr, dersom de skal tilby periodisk kontroll av personbiler (M1).

Utstyrskravet vil ikke være aktuelt for kontrollorgan som kun kontrollerer elektriske kjøretøy og disse kan derfor søke Statens vegvesen om unntak fra kravet om utstyr for avlesning og overføring av OBFCM-data, jf. pkkf. § 29.

Nytt tiende ledd stiller krav om at kontrollorgan ikke kan godkjennes uten at det har utstyr for OBD-avlesning av OBFCM-data etter tredje ledd. Det vil altså være et godkjenningskrav å også ha utstyr for OBFCM-avlesning på plass, på lik linje med øvrig utstyr kontrollorgan plikter å ha i henhold til § 8.

Den praktiske løsningen for innsamling av OBFCM-data ved periodisk kontroll er regulert i forskriften § 20a.

2.8 § 9 Regelverk m.m.

Forskriften § 9 oppstiller et krav til kontrollorganene om at de til enhver tid har oppdatert regelverk som beskrevet i innledning til kontrollinstruksen, og nødvendige tekniske data tilgjengelig for de kjøretøy som det er aktuelt å kontrollere.

Det presiseres at kravet er teknologinøytralt. Dokumentasjonen kan dermed være tilgjengelig i elektronisk format, dersom det er tilgjengelig elektronisk. Det vesentlige er uansett at dokumentasjonen er tilgjengelig for kontrollpersonalet.

2.9 § 10 Teknisk leder og stedfortreder

Det følger av § 10 første ledd at det er et vilkår for å få godkjenning som kontrollorgan at virksomheten har en teknisk leder og en stedfortreder. Begge må ha personlig godkjenning fra Statens vegvesen. De nærmere vilkårene for å få slik personlig godkjenning fremgår av § 11.

Statens vegvesen kan gjøre unntak fra kravet om stedfortreder «når det vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse». Bakgrunnen for unntaket er at det vil kunne fremstå som urimelig å kreve at virksomheter med teknisk leder og en eller to mekanikere skal ha kompetent stedfortreder.

Personlig godkjenning som teknisk leder for lette kjøretøy kan benyttes som teknisk leder for kontrollorgan 01. Teknisk leder for tunge kjøretøy kan benyttes for kontrollorgan 02 og 03. For å kunne benyttes som teknisk leder for kontrollorgan 04 må vedkommende ha godkjenning som teknisk leder for både lette og tunge kjøretøy. Teknisk leder for traktor kan benyttes som teknisk leder for kontrollorgan 05.

Det fremgår av andre ledd at teknisk leder skal være heltidsbeskjeftiget i kontrollorganet. Begrepet «heltidsbeskjeftigelse» skal ikke forstås som et krav om en bestemt tilknytningsform til kontrollorganet. Det er ikke opp til Statens vegvesen å bestemme tilknytningsformen/arbeidsavtalen.

Begrepet «heltidsbeskjeftigelse» innebærer at teknisk leder – som hovedregel – bare kan være teknisk leder ved ett kontrollorgan og heller ikke kan ha andre jobber i tillegg til rollen som teknisk leder. Der virksomheten består av flere fysiske enheter, må det være en teknisk leder ved hver enhet. Dette bygger på en presumsjon om at en som har en annen jobb et annet sted som overlapper driften på verkstedet, vanskelig vil være i stand til å oppfylle sine plikter som teknisk leder etter § 10.

Kravet om «heltidsbeskjeftigelse» skal heller ikke forstås som et krav om at teknisk leder må være fysisk til stede i kontrollorganet til enhver tid når det utføres kontroller.

Statens vegvesen legger til grunn at det normale vil være at teknisk leder er til stede og tilgjengelig for øvrige kontrollører for veiledning mv. Ordningen med at kontrollorganene i utgangspunktet skal ha en stedfortreder, som trer inn i teknisk leders funksjon ved hans fravær, vil i seg selv bidra til dette. Det kan likevel gjennomføres kontroller uten teknisk leder eller stedfortreders tilstedeværelse i kontrollorganet.

Den som er i rollen som teknisk leder kan ikke være stedfortreder andre steder. Den som er registrert som stedfortreder kan imidlertid være registrert som stedfortreder flere steder. Hvis den som står som stedfortreder flere steder, må tre inn i rollen som teknisk leder på ett av disse stedene, kan vedkommende ikke samtidig være stedfortreder på de andre stedene. De øvrige virksomhetene vedkommende er registrert som stedfortreder i, må skaffe seg en annen stedfortreder hvis driften skal fortsette, stanse den godkjenningspliktige delen av virksomheten eller eventuelt søke om unntak fra kravet til stedfortreder, jf. § 10 første ledd.

Siste setning i andre ledd tydeliggjør rollen som teknisk leder, og markerer at vedkommende uansett har det overordnede faglige ansvaret for reparasjons-/kontrollvirksomheten og er den som Statens vegvesen forholder seg til i tilsynet. Det presiseres at rollen som teknisk

leder er noe annet enn å være administrativ leder, og innebærer også at teknisk leder kan bli holdt ansvarlig for feil og mangler i kontrollvirksomheten.

2.10 § 11 Krav til teknisk leder

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.

Det er et vilkår for å få personlig godkjenning som teknisk leder at vedkommende – i tillegg til fagbrev tilpasset den aktuelle kontrollorgankategorien – har relevant praksis, jf. første ledd. Relevant praksis er praksis opparbeidet som kontrollør hos Statens vegvesen, hos godkjent kontrollorgan eller som bilmekaniker ved godkjent kjøretøyverksted, jf. likevel fjerde ledd (likeverdig praksis).

De nærmere kravene til fagbrev og praksisens varighet fremgår av andre ledd. Det fremgår videre av første ledd at teknisk leder, i tillegg til kravene i andre ledd, skal oppfylle kravene til kontrollører slik dette er regulert i § 12, jf. kommentarene til denne. Det presiseres for ordens skyld at det ikke er et krav at teknisk leder skal ha førerrett for de kjøretøy som kontrollorganet har godkjenning for. Det er tilstrekkelig at minst én kontrollør med tilknytning til kontrollorganet har førerrett i kjøretøykategoriene som kontrollorganet kontrollerer. Teknisk leder må likevel – dersom han skal prøvekjøre kjøretøy som er til kontroll – oppfylle førerkortkravet for vedkommende kjøretøy. Prøvekjøring kan overlates til annen kontrollør i virksomheten så lenge denne oppfyller førerkortkravet.

Det er i fjerde ledd åpnet for at en teknisk leder på bakgrunn av «annen *relevant* utdanning eller praksis som Statens vegvesen finner *likeverdig*» kan tilfredsstille kravet til å være teknisk leder.

Annen relevant utdanning for den som søker godkjenning som kontrollør og teknisk leder vil eksempelvis være høyere utdanning, som ingeniøruddanning, ervervet i Norge eller i annet land, eller det kan være utenlandsk utdanning som er direkte sammenlignbar med det norske fagbrevet. Et eksempel kan være annet «kjøretøyfaglig» fagbrev enn det som kreves etter hovedregelen kombinert med annen relevant bilteknisk/mekanisk utdanning av et visst omfang. Et annet eksempel kan være fagbrev bilmekaniker lette kjøretøy, kombinert med annen relevant traktoropplæring 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.

Etter § 11 femte ledd kan kravet til teknisk leder anses oppfylt på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits. Søkere fra annen EØS-stat eller Sveits har med andre ord en «tilleggsvei» til godkjenning som teknisk leder i Norge. Søkere fra land utenom EØS-området må vurderes etter kravene i fjerde ledd.

De nærmere vilkårene for godkjenning etter denne bestemmelsen finner vi yrkeskvalifikasjonsloven, jf. forskrift 22. desember 2017 nr. 2384 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

Det presiseres for ordens skyld at det med annen EØS-stat forstås EUs medlemsland og EFTA-statene. I tillegg gjelder forskrift om yrkeskvalifikasjoner § 1-1a for britiske borgere med utdanning fra Storbritannia.

Ordningen bygger på den hovedregel at de som utøver et yrke i annen EØS-stat eller Sveits har rett til å utøve et lovregulert yrke i Norge på lik linje med en yrkesutøver som har ervervet sine yrkeskvalifikasjoner i Norge. Yrkesutøveren fra annen EØS-stat må imidlertid ha kompetanseattest eller kvalifikasjonsbevis som kreves i annen EØS-stat eller Sveits for å utøve yrket der.

Både kontrollører og teknisk leder i kontrollorgan er lovregulerte yrker i Norge.

2.11 § 12 Krav til kontrollører

2.11.1 Generelt

Det følger av § 12 første ledd at kontrollører for periodisk kjøretøykontroll skal ha personlig godkjenning gitt av Statens vegvesen.

Vilkårene for personlig godkjenning er regulert i første ledd og alle må være oppfylt. Det innebærer at en kontrollør skal ha fagbrev tilpasset den kjøretøykategorien vedkommende godkjennes, jf. likevel syvende og åttende ledd, ha gjennomført grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll og dokumentert sin skikkethet ved hjelp av ordinær politiattest.

Forskriften § 31 etablerer imidlertid noen særregler for personer som var tilsatt som kontrollører før 1. oktober 2018.

2.11.2 Nærmere om kravet til fagbrev

Forskriften § 12 første ledd bokstav a fastsetter et krav om fagbrev tilpasset den kjøretøykategorien vedkommende skal godkjennes for.

Hvilket fagbrev det skal kreves må sees i sammenheng med forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollopplæringsforskriften) § 11 der grunnopplæringen deles inn i kategoriene lette, tunge og traktor. Fagbrevkravene til teknisk leder, jf. pkkf. § 11, vil også være retningsgivende for hvilke krav det skal stilles til kontrollørene.

Personlig godkjenning som kontrollør av lette kjøretøy kan benyttes til kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre, samt kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg. Personlig godkjenning som kontrollør av tunge kjøretøy kan benyttes til kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3501 kg eller tyngre. Personlig godkjenning som kontrollør av traktor kan benyttes til kontroll av traktorer.

Fagbrevkravet gjelder ikke for kontrollører tilsatt før 1. oktober 2018 og som har utført kontroller før denne dato, jf. pkkf. § 31.

2.11.3 Nærmere om kravet til gjennomført grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll

Kontrollørene og tekniske ledere skal, i tillegg til å oppfylle kravene til grunnkompetanse i form av relevant fagbrev, også gjennomføre egnet opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy.

Det nærmere omfanget og innholdet i det som i § 12 er betegnet som grunnopplæring er regulert i kontrolloplæringsforskriften.

Grunnopplæringen tilbys av private opplæringsvirksomheter godkjent av Statens vegvesen. Gjennomført opplæring rapporteres direkte fra opplæringsvirksomhetene og vil – sammen med levert fagbrev og politiattest som Statens vegvesen har vurdert som «ok» – danne grunnlag for vedtak om personlig godkjenning. Vedtaket gis i form av kontrollørbevis, jf. kommentarene til § 12 b.

2.11.4 Nærmere om hederligandel dokumentert ved hjelp av ordinær politiattest

Av §12 første ledd bokstav c følger det videre at for å inneha slik godkjenning må vedkommende «godtgjøre med ordinær politiattest at vandelen er slik at vedkommende anses skikket som kontrollør».

At en person oppfyller kravet til vandel er et absolutt krav både for å få godkjenning som kontrollør og for å beholde denne. Vandelskravet skal være oppfylt til enhver tid.

Det er politiattesten som danner grunnlaget for skikketetsvurderingen. Krav til form og innhold i en ordinær politiattest fremgår av politiregisterloven § 40.

Politiattesten utstedes av Politiets enhet for vandelskontroll og politiattester i Vardø. Selve søknaden sendes inn elektronisk.

Statens vegvesen vurderer bare politiattester som er utstedt i Norge i forbindelse med kontrollørgodkjenning. Vi har ikke adgang til å vurdere vandelen på bakgrunn av en politiattest fra annen stat.

Statens vegvesen kan be om en fornyet politiattest etter politiregisterloven § 43, dersom Statens vegvesen har fått tilgang til informasjon som gir grunn til å tro at det foreligger nye opplysninger av betydning for innholdet på politiattesten.

Pkkf. § 12 bokstav c gir visse føringer for hvilke merknader som kan medføre at søkeren ikke skal godkjennes som kontrollør. Det står at: «*Straff for uriktig forklaring til offentlig myndighet, dokumentfalsk, vinningslovbrudd, eller økonomisk kriminalitet vil særlig kunne medføre at kontrolløren ikke anses skikket*». Begrunnelsen for dette er at gjennomføring og rapportering av periodiske kontroller er basert på tillit mellom kontrollørene og godkjenningsmyndighetene. Denne listen er imidlertid ikke uttømmende, kun veiledende.

2.11.5 § 12 andre til niende ledd

Bestemmelsens andre ledd innebærer at det minst må være én person (teknisk leder, stedfortreder eller kontrollør) i virksomheten som har førerrett for å kunne foreta prøving av de kjøretøykategoriene som kontrollorganet kontrollerer. Hvilke kjøretøygrupper som kontrolleres skal være dokumentert i virksomhetens kvalitetsstyringssystem.

Tredje ledd stiller krav om et visst nivå av norskkunnskaper hos kontrollørene. Dette skal forstås som et driftskrav, som kan få betydning hvis det foreligger feil og mangler ved kontrollgjennomføring dersom det er saklig grunn til å mene har sammenheng med manglende norskkunnskaper.

Fjerde ledd, jf. også femte ledd, innebærer at en kontrollør må gjennomgå oppfriskningsopplæring, som er nærmere regulert i kontrollopplæringsforskriften kapittel 5, senest fem år regnet fra dato for fullført opplæring. Deretter må oppfriskningsopplæring gjennomføres senest innen fem år, dersom vedkommende skal beholde godkjenningen og fortsatt kunne gjennomføre og rapportere kontroller eller beholde rollen som godkjent teknisk leder/stedfortreder.

Sjette ledd innebærer at kontrollører som ikke lenger oppfylder kravene til å være godkjent plikter å melde fra om dette til godkjenningsmyndigheten på eget initiativ. Bestemmelsen er først og fremst begrunnet i godkjenningsmyndighetens behov for informasjon dersom det har oppstått noe som gjør det nødvendig å vurdere kontrollørens skikkethet, jf. § 24 a.

Syvende og åttende ledd begrunnes med at etableringen av formelle utdanningskrav til kontrollørene gjør det nødvendig å innta samme regler for kontrollør som for teknisk leder hva gjelder å akseptere annen, likeverdig utdanning/opplæring. Det samme gjelder for tilsvarende kvalifikasjoner ervervet i EØS-stat.

Niende ledd gir uttrykkelig hjemmel for å holde register over hvilke kontrollører som til enhver tid er godkjent for periodiske kontroller. Formålet med registeret er å få samlet nødvendig informasjon om de som har fått godkjenning av Statens vegvesen (navn, personnummer, kompetanse, vandel, fagbrev, eventuell reaksjonshistorikk mv.). Det overordnede formålet med registeret er å kunne foreta kontroll av at rapporterte, godkjente kontroller utelukkende er utført av kompetente, godkjente kontrollører. Registeret vil også inneholde informasjon om alle personer som tidligere har vært godkjent og som tidligere har søkt om en godkjenning.

2.12 § 12a Gebyr for godkjenning

Forskriften § 12a bestemmer at det ved førstegangsgodkjenning av kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør skal betales et godkjenningsgebyr, jf. likevel overgangsbestemmelsen i § 31.

Størrelsen på gebyrene er beregnet ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

Det skal også betales gebyr dersom det, etter at første søknad er behandlet og godkjent, er snakk om utvidelse til flere godkjenninger.

Det skal betales ett gebyr ved samtidige godkjenninger, når det enten søkes om flere personlige godkjenninger eller flere virksomhetsgodkjenninger samtidig.

Det skal ikke kreves gebyr når kontrollører fornyer sin godkjenning etter gjennomført oppfriskningsopplæring, jf. uttrykket «førstegangsgodkjenning» som er brukt i bestemmelsen.

2.13 § 12b Kontrollørbevis

Det følger av § 12b at Statens vegvesen utsteder kontrollørbevis til kontrollører når vilkårene for godkjenning er oppfylt, jf. § 12.

Det gis også godkjenningsbevis til teknisk leder og stedfortreder. Godkjenningsbeviset for disse får samme utløpsdato som for kontrollørgodkjenning.

2.14 § 12c Habilitet

2.14.1 Innledning

Bestemmelsen er blant annet begrunnet i at kontrollorganene og kontrollørene utfører oppdrag på vegne av offentlig myndighet og at kontrollrapportene danner grunnlag for automatisk godkjent eller ikke godkjent kontroll av kjøretøy. Dette tilsier i seg selv at det bør gjelde habilitetsregler på linje med de regler som gjelder for tilsatte i staten.

Bestemmelsen er todelt. Første ledd er en bestemmelse om kontrollørens personlige habilitet mens andre ledd regulerer det som kan betegnes som «systemhabilitet».

2.14.2 Om § 12 c første ledd

Kontrollørens nærstående

Paragraf 12 c første ledd første setning er kjernen i bestemmelsen og avskjærer kontrollørene fra å kontrollere kjøretøy som han selv eier. Han har heller ikke anledning til å kontrollere kjøretøy tilhørende nærstående. Kontroll av kjøretøy tilhørende kontrollørens nærstående må overlates til annen kontrollør i kontrollorganet.

Uttrykket «nærstående» dekker først og fremst personer oppregnet i forvaltningsloven § 6 første ledd bokstavene b og c, men kan, etter en konkret vurdering, også dekke andre personer man har nær personlig tilknytning til, jf. henvisningen til forvaltningsloven § 6 andre ledd.

Det skal etter mye til for at habilitetsbestemmelsen i forvaltningsloven § 6 andre ledd kommer til anvendelse for en kontrollør. Det at man er bekjente, det at man deltar i samme fritidsaktiviteter osv. er ikke tilstrekkelig til å si at man er inhabil. Det skal noe mer til, jf. uttrykket «nær personlig tilknytning til». I den grad vennskap skal danne grunnlag for inhabilitet må det dreie seg om et tett, personlig vennsforhold og da særlig i de tilfeller det er snakk om regelmessig privat relasjon.

Andre ansatte eller overordnede i kontrollorganet

Andre setning i første ledd innebærer at kontrollørene i et kontrollorgan ikke har anledning til å kontrollere hverandres kjøretøy. De har heller ikke anledning til å kontrollere kjøretøyene til overordnede i kontrollorganet. Periodisk kontroll av kjøretøy i slike tilfeller må overlates til annet kontrollorgan.

Uttrykket «andre ansatte eller overordnede i kontrollorganet» må ikke tolkes for vidt. Det er kjøretøyene til andre kontrollører og kontrollørens overordnede i selve kontrollorganet som kontrolløren ikke har anledning til å kontrollere. Bestemmelsen i første ledd ikke er til hinder for at kontrolløren kan kontrollere kjøretøy som tilsatte i andre avdelinger/enheter i virksomheten eier eller råder over. Dette gjelder uavhengig av om det er snakk om en

virksomhet med flere avdelinger på en og samme lokasjon eller om det er snakk om flere, adskilte lokasjoner.

Det er for eksempel ikke noe til hinder for at en kontrollør gjennomføre periodisk kontroll av kjøretøy tilhørende tilsatt i virksomhetens salgsavdeling. Det samme vil etter omstendighetene kunne gjelde for kontroll av kjøretøy som mekanikere i verksteddelen av en virksomhet godkjent som både kontrollorgan og verksted eier eller råder over. Det er heller ikke noe til hinder for at en kontrollør gjennomfører kontroll av kjøretøy tilhørende kontrollør i samme selskap (f.eks. et AS bestående av flere kontrollorgan) så lenge det er snakk om en annen lokasjon enn den han selv til daglig arbeider i. I tilfeller som dette er det imidlertid viktig at det foretas en konkret vurdering av om relasjonen til annen mekaniker eller kontrollør er av en slik karakter at det foreligger det som i forvaltningsloven § 6 andre ledd betegnes som «andre særegne forhold».

Et særlig spørsmål er hvordan uttrykket «overordnede» tolkes og hva som er rekkevidden av dette uttrykket.

Slik Statens vegvesen vurderer det, er kjernen i bestemmelsen at en kontrollør ikke kan kontrollere kjøretøyet til sin tekniske leder. Bestemmelsen rekker imidlertid lengre enn det og kan, etter en konkret vurdering, også ramme daglig leder i kontrollorganet. Dette vil kunne gjelde dersom vedkommende har sitt daglige virke i kontrollorganet.

Det er kontrolløren selv som må vurdere om han i den enkelte kontroll rammes av habilitetsbestemmelsen i § 12 c første ledd, herunder om det er «andre særegne forhold» som gjør at vedkommende er inhabil. Dette er likevel ikke til hinder for at det i kontrollorganet etableres rutiner for å sjekke mulige habilitetskonflikter ved bestilling/levering av kjøretøy til kontroll, jf. for øvrig kommentaren til § 14 bokstav j.

Spesialbestemmelsen i forskriften § 12 c gir likevel kontrollører anledning til å kontrollere virksomhetens egne kjøretøy forutsatt at de nærmere vilkårene i § 12 c andre ledd er oppfylt.

2.14.3 Om § 12 c andre ledd

Andre ledd innebærer at et kontrollorgan kan gjennomføre kontroller av kjøretøy de selv eier, råder over eller har vesentlige interesse i, ved hjelp av egne kontrollører. Kontrollørene har m.a.o., uavhengig av reguleringene i første ledd, anledning til å kontrollere virksomhetens egne kjøretøy.

Bestemmelsen i andre ledd bygger på den uttrykkelige forutsetning at det i kontrollorganenes kvalitetssystem fins en prosedyre for håndtering av habilitetsbestemmelsen, jf. § 14 første ledd bokstav f.

Uttrykket «råder over» er tatt inn for å dekke de situasjoner der kontrollorganet f.eks. leier eller leaser kjøretøy. Uttrykket «har vesentlig interesse i» er tatt inn for å dekke de situasjoner der kontrollorganet inngår i konsern der kontrollorganet er datterselskap til en f.eks. en flåteeier og flåteeieren i egenskap av morselskap har bestemmende innflytelse over datterselskapet.

3. Kapittel 4 Kvalitetsstyringssystem

3.1 § 13 Plikt til å opprette kvalitetsstyringssystem

Kontrollorganet som har fått godkjenning har plikt til å etablere og ajourholde et kvalitetsstyringssystem som dekker virksomhetens godkjenningspliktige arbeid eller kontrollvirksomhet.

Forskriften § 13 første ledd fastsetter at det er kontrollorganets administrative ledelse, som har ansvaret for at systemet blir etablert og ajourholdt. Dette i tråd med moderne kvalitetstenking der det forutsettes at øverste ledelse har en aktiv rolle i å etablere, vedlikeholde og fremme virksomhetens kvalitetspolitikk og kvalitetsmål.

Kravet om at kvalitetsstyringssystemet skal utarbeides og ajourholdes i samarbeid med teknisk leder er bl.a. begrunnet med at det er teknisk leder som anvender kravene i kvalitetsstyringssystemet i praksis og som gjennom sin erfaring kan bidra til kontinuerlig forbedring av virksomhetens tjenesteleveranser.

Vi presiserer at bestemmelsene ikke innebærer at kvalitetsstyringssystemet må være på plass før det gis godkjenning, jf. ordlyden i bestemmelsene «(..) [D]en som er gitt godkjenning(..)». Kravet om å etablere et kvalitetssikringssystem er en plikt som følger av selve godkjenningen (et egentlig driftskrav), og ikke et egentlig vilkår ved søknad om godkjenning.

Forskriften § 13 annet ledd beskriver hva som er formålet med å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem. Viktig i denne sammenhengen er at å ha et virksomt kvalitetsstyringssystem ikke er målet i seg selv, men at kvalitetsstyringssystemet er et hjelpemiddel for å sikre riktig kvalitet på arbeidet og kontrollene. Det skal underbygge virksomhetens praksis og sørger for at myndighetskrav og kundenes forventinger til tjenesteleveransene blir oppfylt.

Tredje ledd fastsetter hva kvalitetsstyringssystemet skal inneholde. De nærmere kravene er regulert i § 14.

Uttrykket *prosedyrebeskrivelse* – slik dette nyttes i begge forskriftene – innebærer at det skal foreligge et dokument som angir en bestemt fremgangsmåte for å utføre en aktivitet eller arbeidsprosess.

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

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

Forskriften § 13 fjerde ledd innebærer at teknisk leder, i egenskap av å være kontrollorganets faglige leder, med ansvar virksomheten, jf. § 10, også har et selvstendig ansvar for å føre tilsyn med at kontrollene er organisert og gjennomføres i samsvar med det som er fastsatt i kvalitetsstyringssystemet.

Kontrollorgan må ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med kravene i §§ 13, 14 og 15 innen 1. februar 2024, jf. § 31.

3.2 § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet

Pkkf. § 14 oppstiller de mer spesifikke kravene til utforming og innhold til kontrollorganenes kvalitetsstyringssystem.

Hensikten med å ha en beskrivelse som regulert i bokstav a er å synliggjøre hvilke personer som har oppgaver i tilknytning til kontrollvirksomheten, hvilket ansvar (roller) de har og hvilke spesifikke oppgaver de skal ivareta. Det siste kan gjerne dokumenteres med arbeidsinstruks dersom dette fins.

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

Bokstav c) stiller krav til en samlet prosedyrebeskrivelse som dekker både gjennomføringen av kontrollene og rapporteringen av kontrollresultatet.

Bokstav d) presiserer at det ikke bare er krav til å ha en prosedyrebeskrivelse for kontroll med kvaliteten på kontrollarbeidet, men at det også skal registreres hvordan man faktisk og praktisk fører kontroll, samt hva kontrollen forteller om kvaliteten på arbeidet.

Bokstav e) presiserer at det er et krav til registreringer av nødvendige sertifikater og godkjenningssattester for teknisk utstyr som nyttes i kontrollene (herunder bl.a. kalibreringsbevis).

Bokstav f) stiller krav om prosedyrebeskrivelse for ivaretagelse av habilitet og må sees i sammenheng med habilitetskravet til kontrollørene og «systemhabilitet». Kravet til prosedyre for å ivareta reguleringen i § 12 c første ledd om personlig habilitet, er oppfylt dersom virksomheten i sine stillingsinstrukser tar inn og kommuniserer til den enkelte kontrollør hvilke regler som gjelder for personlig habilitet. Det skal ikke kreves noen egen prosedyrebeskrivelse utover dette. Det er likevel ikke til hinder for at det i kontrollorganet etableres rutiner for å sjekke mulige habilitetskonflikter ved bestilling/levering av kjøretøy til kontroll.

Pkkf § 12 c andre ledd innebærer at det også skal etableres egen prosedyrebeskrivelse for å håndtere kravene til «systemhabilitet». Også dette kan i praksis ved å beskrive og gjennomføre internkontroll i form av stikkprøver, dokumenterer gjennomføringen og har et system for avvikshåndtering, jf. § 14 bokstav d og f.

Bokstav g) stiller krav til prosedyrebeskrivelse for håndteringen av avvik knyttet til kontrollvirksomheten. I praksis gjelder dette avvik avdekket gjennom tilsyn fra Statens

vegvesen, avvik avdekket i internkontroll samt avvik fremkommet gjennom kundeklager. Kravet i bokstav g innebærer i tillegg at avvikene skal følges opp, slik at praksis forbedres. Oppfølgingstiltakene skal også registreres.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at det i løsningene for innrapporteringen av kontrollresultatene etter periodisk kontroll finnes det forfunksjonalitet ment til bruk for internkontroll. Det skal være mulig å få en oversikt over alle kontroller rapportert fra eget kontrollorgan, innenfor et gitt tidsintervall.

3.3 § 15 Dokumentasjon

Det er kontrollorganet som juridisk person (den som tegner firma og som har søkt og fått godkjenning som kontrollorgan), i praksis virksomhetens administrative ledelse, som har ansvaret for at virksomhetens kvalitetsstyringssystem er skriftlig dokumentert og at det er ajour til enhver tid.

Uttrykket «skriftlig dokumentert» innebærer at det kan være tilgjengelig på papir eller elektronisk tilgjengelig (teknologinøytralt). I begge tilfeller skal systemet gjøres tilgjengelig for tilsynsmyndigheten dersom dette etterspørres. Uttrykket «gjøres tilgjengelig» innebærer at tilsynsmyndigheten, dersom den finner det hensiktsmessig, kan be om å få systemet gjort tilgjengelig uten å måtte oppsøke virksomheten f.eks. ved å be om kopi eller tilgang.

4. Kapittel 5 Gjennomføring av kontroll og kontrollsystemer

4.1 § 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører

Kontrollorganets veiledningsplikt, jf. § 16 første ledd anses oppfylt ved at det rutinemessig videreformidler kontrollseddel som beskrevet i § 19.

Siste ledd gir en oversikt over endringer av betydning for godkjenningen skal kontrollorganet plikter å melde skriftlig til Statens vegvesen.

4.2 § 17 Gjennomføring av kontrollen

Bestemmelsen angir i første ledd hva som skal vurderes i den fullstendige periodiske kontrollen («hovedkontrollen») og hva som inngår i en etterkontroll.

Andre ledd beskriver mangelmerkene og er justert for å være i samsvar med beskrivelsene i EU-direktiv 2014/45/EU, som ligger til grunn for store deler av den periodiske kontrollen.

Tredje og fjerde ledd er innarbeidet for å klargjøre og presisere gjennomføringen av kontrollene bedre.

4.3 § 18 Registrering av kontrolldata

Kravet om at kontrollorganet har nødvendig sikkerhet mot feil og misbruk ved registrering av kontrolldata og ved dataoversending vil bl.a. ivaretas gjennom kravet om at bare

kontrollør som gjennomfører kontrollen kan innrapportere gjennomført kontroll, jf. § 20. Sikkerhetskravet ivaretas også gjennom kravet til innlogging via ID-porten i rapporteringsløsningene for innrapportering av resultatet etter periodisk kontroll. Sikkerhet mot feil og misbruk ivaretas i tillegg gjennom Statens vegvesens egne avtaler med dataleverandørene for disse innrapporteringsløsningene og Statens vegvesens egne løsning for innrapportering.

Kontrollorgan må også ha interne rutiner som sikrer at passord mv. ikke kommer på avveie. Videre at PC-er som brukes til innrapportering ikke er tilgjengelige for uvedkommende.

4.4 § 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier

Statens vegvesen produserer kontrollseddel med vedlegg, som overføres til kontrollorganet, slik at kontrollorganet kan hente ut denne umiddelbart etter innrapportering av resultatet av en periodisk kontroll eller etterkontroll.

Kontrollorganet plikter å gi kontrollseddelen til den som fremstiller kjøretøyet til kontroll.

Det presiseres for ordens skyld at bestemmelsen er teknologinøytral i den forstand at det er anledning til å levere kontrollseddelen elektronisk, jf. uttrykket «videreformidle».

4.5 § 20 Innrapportering av resultat fra periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen

Forskriften § 20 første ledd beskriver innrapporteringsrutinene. Bestemmelsen innebærer at det kun er en godkjent kontrollør som har gjennomført kontrollen på vegne av et godkjent kontrollorgan som kan innrapportere resultatet av egne gjennomførte periodiske kontroller og etterkontroller.

Andre ledd gir Statens vegvesen myndighet til å fastsette nærmere krav til innrapportering av kontrollresultatet. Det er besluttet at ID-porten skal benyttes av kontrollørene ved innsending av hver enkelt kontrollseddel.

4.6 § 20a. Innsamling og rapportering av OBFCM-data

4.6.1 Første ledd (innsamling av OBFCM-data)

Fra 1. januar 2025 trer ny § 20a i kraft.

Fra og med 1. januar 2025 skal kontrollorgan lese av og overføre OBFCM-data fra kjøretøy når disse fremvises til periodisk kontroll i tråd med kravene gitt i forordning 2021/392 artikkel 10 og 11.

OBFCM-data er data om den enkelte bilens faktiske drivstofforbruk i bilens levetid, bilens kilometerstand, og bilens understellsnummer. For hybridbiler er det i tillegg data knyttet til forbruk og kjørelengde der bilens elektriske del er benyttet.

Første ledd viser til forankringen for kontrollorganets plikt til å lese av OBFCM-data på aktuelle kjøretøy. Bestemmelsen er ment veiledende for den forskriften retter seg mot og er ikke hjemmelen som gjennomfører forordningen. Forordningen er gjennomført i Norge

gjennom forskrift om krav til CO₂-utslipp mv. for produsenter av person- og varebiler og tunge kjøretøy (M, N og O) § 1.

Kravene stilt til innsamlingen fremgår av forordningen direkte, men går i hovedsak ut på at kontrollorgan er forpliktet til å samle inn OBFCM-data fra person- og varebiler (M1 og N1), som benytter fossilt drivstoff og som er registrert første gang fra og med 1. januar 2021. Avlesningen gjelder også for hybridbiler, men ikke for biler som kun har elektrisk fremdrift.

Avlesningen gjennomføres ved periodisk kontroll, fordi aktuelle kjøretøy er regelmessig tilgjengelig for avlesning gjennom kontrollregimet. OBFCM-data skal ikke leses av ved etterkontroll.

Innsamlingen av OBFCM-data er altså uavhengig av kontrollgjennomføringen og det er derfor heller ikke krav om at det er kontrolløren som må lese av og melde inn OBFCM-dataene.

Alle løsninger for innrapportering av periodisk kontroll vil varsle om at kjøretøyet er aktuelt for avlesning av OBFCM-data ved spørring på kontrolltype for kjøretøyet og ved opprettelse av kontrollseddel, som en hjelp for kontrollorganet til å identifisere aktuelle kjøretøy.

Bileier eller den som fremviser bilen til kontroll har rett til å reservere seg fra avlesning av OBFCM-data. De som ønsker å reservere seg, må gi melding til kontrollorganet som skal kontrollere bilen.

Kontrollorganet er ansvarlig for å gi bileier informasjon om retten til å reservere seg fra innsamlingen av OBFCM-data. Kontrollorganet er også selv ansvarlig for at OBFCM-data ikke leses av når bileier eller den som fremviser bilen reserverer seg fra det.

EU-Kommisjonen samler inn disse dataene for å identifisere forskjeller mellom faktisk drivstofforbruk og det forbruket som er oppgitt i bilenes typegodkjenning. Dette er en form for markedstilsyn med krav rettet mot bilfabrikantene. Kommisjonen skal informere allmennheten om sine funn.

Fabrikantene har krav om å nå ulike mål for reduksjon av CO₂-utslipp stilt til nye person- og varebiler registrert i Europa. EU-kommisjonen er derfor avhengig av statistikkgrunnlag på faktisk drivstofforbruk gjennom overvåkning og rapportering av data fra nye person- og varebiler for å kunne følge med på hvordan fabrikantene ligger an i å nå sine reduksjonsmål.

4.6.2 Andre ledd (løsning for overføring av OBFCM-data)

Andre ledd regulerer hvordan OBFCM-data skal overføres til Statens vegvesen. Det er Statens vegvesen som setter krav til hvilke sikre løsninger som kan benyttes for innsamling og overføring av dataene.

I tillegg til Statens vegvesens egne løsninger for manuell registrering via vegvesen.no/DinSide, finnes det en oppdatert liste over dataleverandører som er godkjent av Statens vegvesen for overføring av OBFCM-data på vegvesen.no.

4.6.3 Tredje ledd (register over OBFCM-data)

Tredje ledd hjemler Statens vegvesens registerer over avleste OBFCM-data fra kontrollorgan, som lagres frem til de overføres årlig til EU innen 1. april påfølgende år. Statens vegvesen bare kan lagre OBFCM-data inntil de er rapportert til EU-kommisjonen. Statens vegvesen sletter derfor dataene så snart de er overført til EU i tråd med forordning artikkel 11 og prinsippet om lagringsbegrensning i GDPR.

Er OBFCM-data på et kjøretøy feilaktig overført til Statens vegvesens register kan kjøretøyeier ta kontakt og få disse slettet, slik vi opplyser i Statens vegvesens personvernerklæring.

EU-kommisjonen kan lagre dataene i inntil 20 år, som grunnlag for statistikk til bruk for sitt formål, som er å følge opp bilfabrikantene og forskjeller i bilenes faktisk drivstofforbruk og tilsvarende typegodskjenningsverdier over tid.

EU vil hvert år offentliggjøre anonymiserte og sammenstilte datasett per kjøretøyfabrikant, inndelt etter hvorvidt de er personbiler eller varebiler og om de er fossildrevne eller hybride.

4.7 § 21 Bruksforbud

Bestemmelsen er utformet som en «skal-bestemmelse» og gir Statens vegvesen plikt til å gi kjøretøy bruksforbud dersom resultatet av en periodisk kontroll viser mangelmerknad med bedømming 3. Dette gjøres maskinelt (automatisk).

Dersom et kjøretøy ikke blir godkjent i periodisk kontroll, må påviste mangler utbedres og kjøretøyet godkjennes ved etterkontroll senest innen 2 måneder, jf. § 22 andre ledd. Dersom dette ikke skjer, får kjøretøyet bruksforbud.

Fristen for gjennomført etterkontroll og godkjenning kan imidlertid aldri gå utover den ytre fristen for godkjent kontroll, og vil derfor bli kortere enn 2 måneder dersom eier først fremviser kjøretøyet til fullstendig periodisk kontroll nærmere enn 2 måneder før den opprinnelige fristen.

Fristen for neste godkjente kontroll vil i alle tilfeller stå på kontrollseddelen. Dette gjelder også ny frist etter en ikke godkjent kontroll.

4.8 § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest

Bestemmelsens første ledd stiller et krav om umiddelbart vedtak om godkjent eller ikke godkjent kontroll så snart kontrollresultatene er innrapportert fra kontrollorganet. Kravet må sees i sammenheng med reguleringen i § 20.

Andre ledd fastsetter at den som eier eller råder over et kontrollert kjøretøy i utgangspunktet har 2 måneder til å få utbedret ev. feil og mangler og få kjøretøyet godkjent i en etterkontroll. I motsatt fall gis kjøretøyet bruksforbud og kan avskiltes. Fristen på to måneder for utbedring av feil og mangler og godkjenning ved etterkontroll kan imidlertid ikke gå utover den opprinnelige fristen. Tiden for etterkontroll kan derfor bli mindre enn to måneder, dersom kjøretøyeier er sent ute med å gjennomføre den periodiske kontrollen og

denne ikke blir godkjent. Fristen for neste godkjente kontroll vil alltid fremkomme på kontrollseddelen og på våre nettsider.

Kontrollattest (internasjonalt godkjenningsbevis) etter tredje ledd utstedes sammen med kontrollseddel.

5. Kapittel 6 Tilsyn med kontrollorgan og reaksjoner

5.1 § 23 Tilsyn

Forskriften § 23 fastsetter hvem som er tilsynsmyndighet, hva som skal undersøkes i tilsynet og hvordan tilsynet med kontrollkvaliteten kan gjennomføres.

Første ledd gir hjemmel for Statens vegvesens tilsyn med kontrollorgan, tekniske ledere og kontrollører.

Andre ledd angir tilsynssubjektets medvirkningsplikt under tilsynet. Kontrollorganet plikter å fremvise og utlevere dokumenter til gjennomsyn. Dokumentene som kreves fremvist og utlevert skal være saklig begrunnet i hva som skal undersøkes i tilsynet. Sentrale dokumenter vil være knyttet til kvalitetsstyringssystemet, pliktig regelverk, nødvendige tillatelser, kontrollsedler, arbeidsordrer og regnskapsdata for gjennomførte kontroller.

Tredje ledd angir hva som skal undersøkes i tilsynet. Under tilsynet undersøkes det om de formelle kravene til etablering og drift av kontrollorganet er oppfylt, et såkalt systemtilsyn, eller hvorvidt kravene til kvalitet på kontrollgjennomføringen er oppfylt. Tilsynet kan selvsagt også gjennomføres slik at både formalkrav og kvalitetskrav undersøkes i ett og samme tilsyn.

Fjerde ledd inneholder bestemmelser som sier noe om hvordan tilsynet skal skje. Metodene som er nevnt i bestemmelsen er alternative, sidestilte metoder for å etterprøve kvaliteten på kontrollorganenes arbeid.

Femte ledd angir plikten til å holde et kjøretøy tilbake for stikkprøvekontroll. Bestemmelsen er rettet mot kjøretøyets eier eller rådighetshaver. Kontrollorganet plikter likevel å medvirke til at kjøretøyet rent faktisk blir holdt tilbake, først og fremst ved at det gis nødvendig informasjon til eier/rådighetshaver i de tilfeller Statens vegvesen gir melding om at slik stikkprøvekontroll skal foretas, jf. også vegtrafikkloven § 19 første ledd. Melding om at kjøretøyet er valgt til stikkprøvekontroll vil fremkomme direkte på kontrollseddelen, og forklart i veiledningen til kontrollseddelen.

5.2 § 23a Krav til tilsynspersonellet

Bestemmelsen er regulert slik at Statens vegvesen gis myndighet til å gi nærmere krav om tilsynspersonellets kompetanse, jf. andre ledd. Første ledd setter imidlertid rammer for hva som forstås med nødvendig kompetanse.

5.3 §§ 24 og 24a Reaksjoner mot kontrollorgan, teknisk leder og kontrollorgan

5.3.1 Generelt

Forskriften § 24 fastsetter hva som kan gi grunnlag for reaksjoner mot kontrollorganet, dersom det avdekkes uregelmessigheter, og hvilke reaksjoner som er aktuelle. Etter innføringen av personlige godkjenninger for teknisk leder og kontrollører i kontrollorgan er hjemmel i pkkf. § 24a til å kunne reagere direkte mot disse ved brudd på regelverket. Det kan eksempelvis tenkes tilfeller hvor virksomheten i liten grad kan klandres for regelbruddet. Reaksjonsbestemmelsen er utformet som «kan-bestemmelser». Det innebærer at det er opp til forvaltningens skjønn å bestemme om det skal reageres for brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Selvfølgelig innenfor de rettslige rammene som oppstilles i lov og forskrift. Formålet med reaksjonene er først og fremst å sikre at arbeidet holder riktig kvalitet, og at driften ellers er forsvarlig.

Reaksjonene pålegg om retting, advarsel, stansing, tilbakekalling av godkjenning og tvangsmulkt har alle det til felles at de er forvaltningsreaksjoner. De har ikke først og fremst et straffemessig formål. De kan ilegges uten å ta hensyn til skyld (på objektivt grunnlag).

Beslutning om ilegging av en forvaltningsreaksjon i en konkret sak, er å anse som et enkeltvedtak, og skal derfor følge forvaltningslovens krav til saksforberedelse og til vedtaks form og innhold. Vedtakene kan på vanlig måte påklages etter forvaltningslovens system, og gyldigheten av vedtakene kan også prøves for domstolene.

Ileggelse av forvaltningsreaksjoner mot virksomhet eller person er ikke i strid med forbudet om dobbeltstraff. Det innebærer at ett og samme forhold samtidig og uavhengig av hverandre i tid, kan følges både i forvaltningsporet og i straffesporet med anmeldelse.

5.3.2 Nærmere om de ulike reaksjonsformene

Pålegg om retting

Tilsynet gis hjemmel til å gi pålegg om å rette en mangel i pkkf. §§ 24 og 24a første ledd.

Et pålegg om retting gis for å sikre at kontrollene som utføres gjøres i samsvar med forskriften og kan gis i den grad det er nødvendig for å sikre etterlevelsen av regelverket.

Stansing

Tilsynsmyndighetens gis i pkkf § 24 første ledd myndighet til også å kunne stanse kontrollvirksomheten til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om annen reaksjon er vurdert og avgjort.

Stansing av virksomhet er rettslig å betrakte som et pålegg om opphør av et ulovlig forhold og vil gjerne være et utgangspunkt for ytterligere reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves.

For teknisk leder/stedfortreder og kontrollører må det gjøres bruk av reaksjonene advarsel, pålegg om retting og eventuelt tilbakekalling av godkjenning.

Statens vegvesen avdekker fra tid til annen drift som er i strid med gjeldende krav til etablering og drift, og som er av en slik alvorlighetsgrad at det kan være behov for å stanse virksomheten. Stansing av virksomhet er et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand, og skal derfor normalt følge reglene for saksbehandling som fremkommer i forvaltningsloven. Likevel kan det oppstå tilfeller hvor det oppdages alvorlige forhold ved virksomheten som kan medføre en fare for trafikkikkerheten eller brudd på forskriften, som utgjør et kjernekrav for godkjenning eller driften. Dette kan medføre at det er nødvendig med strakstiltak. I slike tilfeller kan det tenkes at pålegget om stansing kan gis muntlig på stedet hos virksomheten, men pålegget må i så tilfelle følges opp med skriftlig enkeltvedtak i etterkant.

Tvangsmulkt

Pkkf § 24 andre ledd gir tilsynet hjemmel til å kunne ilegge tvangsmulkt.

Tvangsmulkten kan tas i bruk dersom pålegg gitt etter tilsyn ikke respekteres.

Advarsel

Det følger av pkkf. §§ 24 og 24a tredje ledd at det kan gis advarsel for mindre vesentlige forhold.

Uttrykket «*mindre vesentlige forhold*» skal forstås som overtredelser av plikter etter forskriften som ut fra en samlet vurdering fremstår som mindre alvorlige eller klanderverdige enn pliktbrudd som uten videre medfører tilbakekalling av godkjenning.

Advarsel skal gis skriftlig og i utgangspunktet gis ved brudd på bestemmelsene i pkkf § 24 fjerde ledd bokstavene a–e.

Det presiseres ellers at pålegg om retting og advarsel kan gis uavhengig av hverandre, ettersom de har to forskjellige formål. Advarsel retter seg mot et forhold som allerede har skjedd, og skiller seg dermed ut fra et pålegg om retting som søker å påvirke forhold i fremtiden.

Advarselen har i seg selv ingen direkte rettslige konsekvenser, men er en formell konstatering av at det har skjedd et brudd på forskriften. Den vil derimot ha betydning når det skal ilegges nye reaksjoner, ettersom den kan senke terskelen for at neste reaksjon kan bli strengere.

Tilbakekalling av godkjenning

Hjemmelen for å kunne tilbakekalle godkjenningen som kontrollorgan følger av pkkf. § 24 fjerde ledd.

I pkkf. § 24 a er det gitt hjemmel til å kunne tilbakekalle godkjenningen som teknisk leder ved kontrollorgan. Pkkf. § 24 a fjerde ledd gir i tillegg hjemmel til å kunne tilbakekalle godkjenningen som kontrollør ved kontrollorgan.

Nærmere om tilbakekalling av kontrollør eller teknisk leders godkjenning:

Hjemmelen etter pkkf. § 24 a fjerde ledd til å tilbakekalle godkjenningen til kontrollør og teknisk leder må sees i sammenheng at i pkkf. §§ 10, 11 og 12 er etablert en ordning med personlig godkjenning av kontrollør og teknisk leder.

Forskriften § 24 a andre ledd er utformet som en «skal-regel» og innebærer at godkjenningen tilbakekalles dersom teknisk leder ikke lenger oppfyller kravene til å være godkjent slik dette er regulert i forslag til forskriften §§ 11 eller 12. Grunnlaget for tilbakekalling etter andre ledd kan eksempelvis være at vedkommende ikke lenger oppfyller kravet til vandel slik dette er regulert i § 12.

Forskriften § 24 a fjerde ledd er utformet som en «kan-regel», der det overlates til forvaltningens skjønn å bestemme om godkjenningen som teknisk leder eller kontrollør skal tilbakekalles eller om det er tilstrekkelig med en mildere reaksjon (som f.eks. advarsel eller pålegg). Vilkåret for å kunne tilbakekalle godkjenningen er at det avdekkes vesentlige eller gjentatte avvik fra pliktene som teknisk leder eller kontrollør har etter forskriften.

Teknisk leders plikter reguleres i pkkf. § 10. For kontrollørene (inkludert teknisk leder) i kontrollorgan følger pliktene først og fremst av pkk-forskriften kapittel 5, nærmere bestemt kravene til gjennomføring av kontrollene og kontrollinstruksen. Nærmere om tilbakekalling av virksomhetens godkjenning:

Godkjenningene til virksomheten kan tilbakekalles midlertidig eller permanent, dersom det avdekkes forhold som faller inn under pkkf § 24 fjerde ledd. Tilbakekall av godkjenning kan iverksettes når det objektivt sett foreligger en overtredelse av regelverket uten at tilsynsmyndigheten nødvendigvis må ta stilling til om noen er å klandre for forholdet. Det at bestemmelsen er en «kan-regel» innebærer imidlertid at selv om vilkårene for tilbakekalling av godkjenning objektivt sett er oppfylte, så trenger ikke dette bli resultatet. Uttrykket «vesentlige avvik» er brukt for bedre å tydeliggjøre at det er de markerte avvikene fra kravene som kan danne grunnlag for tilbakekalling av godkjenning.

Det presiseres for ordens skyld at avvikene det er snakk om etter § 24 a, c, d og e knytter seg til bestemmelsene om vilkårene for godkjenning og virksomhetenes plikter, mens avvikene regulert i bokstav b knytter seg til kvaliteten på/innholdet i arbeidet som utføres.

Tilbakekallingstiden

Forskriften § 24 sjetten ledd forskriftsfester det som hittil har vært forvaltningspraksis for tilbakekallingstiden.

Tilbakekallingstiden er etter sjetten ledd normalt 1 til 6 måneder ved første gangs tilbakekalling, 6 til 12 måneder ved andre gangs tilbakekalling og minst 12 måneder ved tredje gangs tilbakekalling. Dette gir Statens vegvesen mulighet til å utøve skjønn når de skal fastsette tilbakekallsperioden, samtidig som det er direkte i forskriften regulert hva som skal anses normalt.

Det kan likevel ikke utelukkes at det oppstår tilfeller som gjør at det er behov for en lengre tilbakekalling enn det forskriften oppstiller. Dette er det anledning til å gi, jf. ordlyden «normalt» i forskriftene.

Konsekvenser av tilbakekalling

Det fremgår av pkkf § 24 syvende ledd at dersom kontrollorganet som får tilbakekalt godkjenningen, enten det er midlertidig eller for alltid, så skal godkjenningsdokument tilbakekalles. I praksis deaktiveres godkjenningen systemteknisk, slik at kontrollorganet ikke lenger er registrert som godkjent. Kontrollorganet vil eksempelvis ikke vises i tjenesten «Finn godkjent verksted» på vegvesen.no. Det samme gjelder for kontrollør og teknisk leder- godkjenning. Kontrollører vil ikke lenger kunne innrapportere kontrollresultater.

6. Avsluttende bestemmelser

6.1 § 25 Administrative bestemmelser

Bestemmelsen viser til Statens vegvesens PKK- og verkstedregister, som blant annet inneholder data innhentet i tråd med denne forskriften.

6.2 § 28 Saksbehandlingsregler

Bestemmelsen viser til tjenesteloven § 11 andre ledd og gjør et unntak fra denne. Pkkf. § 28 gjør uttrykkelig unntak fra tjenesteloven §11 andre ledd. Godkjenning som kontrollorgan, kontrollør, teknisk leder, stedfortreder eller mobile kontroller tillatelsene anses ikke automat innvilget når saksbehandlingsfristen er utløp, men er først innvilget når godkjenningsbevis er utstedt (godkjenning vedtatt).

6.3 § 29 Unntak

Statens vegvesen kan etter denne bestemmelsen gjøre unntak fra forskriften i enkelttilfeller. Adgangen til å gjøre slike unntak er avgrenset til pkkf. § 5 første til og med fjerde ledd, § 7a, § 8, § 10, § 11, § 12 og § 22 andre ledd.

Vilkåret for unntak etter § 29 andre ledd er at det skal foreligge særlig tungtveiende grunner. Formuleringen «særlig tungtveiende grunner» gir anvisning på at dette er en smal unntaksregel.

6.4 § 30 Vedlegg

Bestemmelsen presiserer at kontrollinstruksen er en del av forskriften. Dette har bl.a. som konsekvens at endringer i kontrollinstruksen må underlegges forvaltningslovens krav til offentlig høring mv., jf. forvaltningsloven kapittel VII.

6.5 § 31 Overgangsregler

6.5.1 Første ledd (fagbrevkravet)

Første ledd viser til at kravet om fagbrev tilpasset den kjøretøykategorien vedkommende skal godkjennes for ikke kommer til anvendelse for kontrollører tilsatt og i virke som kontrollør før 1. oktober 2018. Bestemmelsen viser til den tidligere overgangsordningen for kontrollører og gjelder ikke lenger, ettersom overgangsperioden har utløpt.

6.5.2 Andre ledd (politiattest)

Andre ledd fastsetter at kravet om at det skal leveres ordinær politiattest også gjelder for kontrollører og tekniske ledere som er tilsatt og i virke før 1. oktober 2018, men at merknader fra før 1. oktober 2018 ikke skal vurderes. Denne gruppen hadde imidlertid frem til 1. oktober 2021 for å levere slik attest for å være en del av overgangsperioden. Fristen har utløpt og bestemmelsen har derfor ikke lenger virkning. Alle som ønsker å få personlig godkjenning som kontrollør skal levere ordinær politiattest, som vurderes i sin helhet.

6.5.3 Tredje ledd (gebyr)

Teknisk leder og kontrollør tilsatt og i virke før 1. oktober 2018 (registrert på overgangsordning) er fritatt fra kravet om å betale gebyr ved godkjenning.

6.5.4 Fjerde og femte ledd (tidspunkt for kontroll mv. –kontrollinstruks)

Overgangen fra «sluttsifferstyring» til registreringstidspunktet som bestemmende for fristen for godkjent kontroll trådte i kraft 8. februar 2019. Det vil si at et kjøretøy som f.eks. registreres første gang 1. mars 2019 (og som har kontrollintervall «4+2») får første frist for godkjent kontroll 1. mars 2023.

Kjøretøy som er registrert som ny før 8. februar 2019 og/eller kjøretøy der siste godkjente kontroll er før denne datoen, beholder fristen fra det tidligere regime frem til det utføres ny periodisk kontroll av kjøretøyet.

6.5.5 Sjette ledd (registrering)

Bestemmelsen presiserer at for kjøretøy som endrer kontrollintervall som følge av en registrering, trer fristberegning fra registreringstidspunktet i kraft ved slik registrering.

6.5.6 Syvende ledd (periodisk kontroll av traktor)

Kravet om at traktorer skal ha periodisk kontroll slik dette er regulert i § 4 trådte i kraft 1. oktober 2021.

6.5.7 Åttende ledd (periodisk kontroll av mobilkraner)

Kravet om at mobilkraner skal ha periodisk kontroll trådte i kraft 1. februar 2022.

6.5.8 Niende og tiende ledd (utstyrskrav)

Leddene gjør unntak hovedregelen om at kontrollorganene skal ha alt av pliktig utstyr slik dette reguleres i § 8 på plass innen 1. oktober 2018. Hvilket utstyr og hvilke frister det er snakk om fremgår direkte av leddene.

6.5.9 Ellefte ledd (krav til kvalitetsstyringssystem)

Forskriftens krav til å ha etablert et kvalitetsstyringssystem i samsvar med §§ 13, 14 og 15 skal senest være oppfylt 1. februar 2024.

6.6 § 32 Ikrafttredelse

Forskriften har tredd i kraft og er gjeldende, jf. likevel overgangsbestemmelsene i § 31.

7. Endringslogg

Endret	Kapittel/underkapittel	Beskrivelse av endringene
18.11.2022		Ekstern utgave av retningslinjer til forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy opprettet første gang.
01.03.2024	Kapittel 2.4 § 6a. Kjøretøyfabrikanters plikt til å tilgjengeliggjøre tekniske kjøretøyopplysninger mv.	En omtale av gjennomføringen av forordning 2019/621 om Kjøretøyfabrikanters plikt til å tilgjengeliggjøre tekniske kjøretøyopplysninger mv. for periodisk kontroll av kjøretøy.
24.06.2024	§ 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystemet	Omtale av at det er funksjonalitet til bruk for internkontroll i løsningene for innrapporteringen av kontrollresultatene
01.10.2024	§§ 1, 8 og 20a	Omtale av innsamling av OBFCM-data fra person og varebiler ved periodisk kontroll fra og med 1.1.25



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag