

Vedtatt
Sp-14 Bodil Røneyr



Statens vegvesen

Notat

Til: Bodil Rønning Dreyer
Fra: Seksjon for tilsyn og kontroll
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Lars-Erik Kjellesvig - 22073232
Vår dato: 03.09.2014
Vår referanse: 2014/020366-019

Oppsummering av høring - Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (PKK-forskriften) og forskrift om kjøretøyverksteder (verkstedforskriften)

1 Innledning

Vegdirektoratet sendte 18. februar 2014 forslag til endringsforskrifter til forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy og til forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder. Høringsfristen ble satt til 2. april 2014.

Høringen ble sendt til 42 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no, jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt 16 svar på høringen. Av disse har følgende instanser ingen merknader til høringen:

- Arbeids- og sosialdepartementet.
- Landbruks- og matdepartementet
- Justis- og beredskapsdepartementet
- Kongelig Norsk Automobilklub
- Politidirektoratet.

Følgende instanser har avgitt uttalelse med merknader:

- Norges Automobil-Forbund avd. Bilteknikk
- Norges Automobil-Forbund avd. Politikk og Forbruker
- Bilimportørenes Landsforening
- Norges bilbransjeforbund
- Autobransjens Leverandørforening
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Bus AS
- Statens vegvesen Region midt
- Statens vegvesen Region vest
- Statens vegvesen Region øst

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

- Statens vegvesen Region nord
- Statens vegvesen Region sør.

I det følgende redegjøres det for høringsinstansenes syn på hvert enkelt forslag og deretter for Vegdirektoratets vurdering av de innkomne merknadene til det enkelte forslag. Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at begrunnelsen for forslagene til forskriftsendringer er redegjort for i vårt høringsnotat.

2 Generelle merknader

2.1 Høringsinstansenes merknader

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund støtter forslaget til forskriftsendringer og stiller seg positive til utvikling av nytt pkk- og verkstedregister som vil gjøre det enklere for forvaltningen og for verkstedene, og ikke minst gi enklere tilgang til relevant kjøretøyinformasjon for publikum.

Norges Bilbransjeforbund (NBF) mener at Vegdirektoratet har et ansvar for å gi kjøretøyeierne informasjon om endringene før disse trer i kraft, for å unngå at kontrollorganene må bruke tid på å gi denne informasjonen. NBF viser til at flere av de foreslåtte forskriftsendringene vil innebære at kjøretøyeierne må forholde seg til andre rutiner når kjøretøyet fremstilles for PKK, og at det er grunn til å tro at det vil gå relativt lang tid før endringene er allment kjent dersom det ikke informeres om dette.

Bilimportørenes Landsforening (BIL) støtter forslagene til endringer, men foreslår at Vegdirektoratet vurderer BUS AS sitt forslag om krav til dokumentasjon på at kontrolløren har kontrollert de kontrollpunkter som er aktuelt for det enkelte kjøretøy.

Statens vegvesen Region sør fremhever viktigheten av å avklare om forvaltningslovens habilitetsbestemmelser gjelder for kontrollorgan.

Statens vegvesen Region midt mener forskriften burde angi en frist for hvor lenge en periodisk kontroll er gyldig. Regionen begrunner dette med at det i forskriften ikke er noen begrensning på hvor gammel denne kontrollen kan være, og viser til at et kjøretøy som er avskiltet, gjennomfører PKK, men kjøretøyet blir stående i lang tid/år før den blir påregistrert.

Statens vegvesen Region vest sitt hovedinntrykk er at endringene er velbegrunnede og gode. Regionen har imidlertid merknader til enkelte av forslagene, og disse er inntatt under de aktuelle punktene nedenfor. Høringsinstansen foreslår dessuten at Vegdirektoratet vurderer nærmere å forskriftsfeste at gjennomført hovedkontroll for PKK bare skal ha en gyldighet på eksempelvis 4 måneder før det må gjennomføres ny hovedkontroll. Regionen viser til at Danmark har en slik ordning. Videre viser de til at et kjøretøy kan fremstå med nylig godkjent PKK mens hovedkontrollen kanskje er gjennomført mange måneder tidligere men da med enkelte mangler. Når disse manglene blir reparert så blir kjøretøyet godkjent ved en

etterkontroll, og eksempelvis ved kjøp/salg så blir det ikke oppdaget at hovedkontrollen kan være av gammel dato.

Statens vegvesen Region øst gir generelt uttrykk for at endringene er forventede og velkomne. De har imidlertid merknader til enkelte av forslagene, og disse er gjengitt under de aktuelle punktene nedenfor.

Statens vegvesen Region nord mener de foreslåtte endringene er forventet med bakgrunn i endringene som kommer i det nye PPK- og verkstedregisteret. Regionen er svært positive til nytt PPK- og verkstedregister, og endringene som er foreslått i forskriftene fremstår som en logisk følge av det nye registeret og de endringene som ny teknologi har muliggjort. Regionen har noen kommentarer til enkelte punkter, og disse er inntatt under de relevante avsnittene nedenfor.

2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet er enig med NBF i viktigheten av å informere kjøretøyeierne om de kommende endringene, og vi vil informere om endringene når disse er vedtatt.

Videre er vi enig med Region sør i viktigheten av forholdet til forvaltningslovens habilitetsbestemmelser, selv om dette i og for seg ikke er omfattet av denne høringen. Dette har vært diskutert mye i EU og er også berørt i det nye direktivet. Det vil også måtte vurderes om dette er noe som bør sendes på offentlig høring, i den grad det blir aktuelt å klargjøre og eventuelt endre eksisterende regelverk på området. Vi vil derfor komme tilbake til dette.

Når det gjelder Region midts og Region vest sine merknader om gyldighetsfrist for en periodisk kontroll, så er dette noe vi vil vurdere på et senere tidspunkt. Dels vil det bli fanget opp av offentliggjøring av kontrolldata som kommer, og vi vil også vurdere det i forhold til kommende direktivs 2-månedersfrist for etterkontroll.

Vi viser i den forbindelse til at det i det nye direktivet om periodisk kjøretøykontroll 2014/45/EU (hvor ikrafttredelse hovedsakelig finner sted 20. mai 2018, dog med lengre overgangsperioder for krav til kontrollutstyr og tilsyn), oppstilles en frist for etterkontroll på maksimalt to måneder.

Når det gjelder BIL og BUS AS sitt forslag om dokumentasjon for at kontrollør har kontrollert aktuelle punkter, vil vi kommentere dette nedenfor under punktet om fjerning av krav til aktiv handling ved registrering.

3 Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene til pkk-forskriften og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

3.1 Endring i § 2

3.1.1 Høringsinstansenes merknader

NAF avd. Bilteknikk støtter presiseringen av at reglene for periodisk kontroll også gjelder for etterkontroll.

3.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen i § 2 som foreslått.

3.2 Endringer i § 17

3.2.1 Beskrivelse av etterkontroll

3.2.1.1 Høringsinstansenes merknader

Norges Bilbransjeforbund (NBF) foreslår en definisjon også av begrepet «kontrollperiode» slik at innholdet i begrepet kommer tydeligere frem. Høringsinstansen viser til at begrepet brukes i § 17 første ledd nytt annet punktum og flere ganger senere i øvrige endringsforslag. På denne bakgrunn foreslås følgende tillegg til § 5 tredje ledd: «Tiden fra 4 måneder før kontrollmåneden og frem til siste dag i kontrollmåneden betegnes som kontrollperiode.»

NAF Bilteknikk etterlyser videre en klargjøring av om kontrollorgan som utfører etterkontroll kan overprøve anmerkninger gitt ved første kontroll selv om eier ikke har reparert/utbedret manglene, da vedkommende mener anmerkningene er feilaktige.

Statens vegvesen Region øst stiller i likhet med *NAF Bilteknikk* spørsmål om det er meningen at et kontrollorgan skal kunne overprøve et annet kontrollorgan ved en etterkontroll.

3.2.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet bemerker i forhold til innspillene fra *NAF Bilteknikk* og *Region øst* at det, som vi skrev i høringsbrevet, fortsatt vil bli lagt opp til fritt valg av kontrollorgan for en etterkontroll, og ved å velge et annet kontrollorgan kan man dermed i prinsippet få en ny vurdering av de ilagte mangelmerknadene. Vi har endret ordlyden i § 17 første ledd for at dette skal komme klart frem.

Vegdirektoratet vedtar derfor bestemmelsen med følgende ordlyd: «Etterkontroll jf. § 22 annet ledd gjennomføres ved at et kontrollorgan foretar en vurdering av kontrollpunkter med mangelmerknader ilagt ved periodisk kontroll utført i samme kontrollperiode.»

Videre er vi enig i *NBFs* forslag om å innta en definisjon av kontrollperiodebegrepet, men vedtar definisjonen med en noe annen ordlyd: «Som kontrollperiode regnes tiden fra 4 måneder før kjøretøyets kontrollmåned til og med siste dag i kontrollmåneden.» Dette er bare en presisering av gjeldende rett og kan derfor vedtas uten høring.

3.2.2 Endring av skala for bedømming av mangler

Vegdirektoratet har foreslått å fjerne bedømmingsalternativene «-: Kontrollpunktet er ikke aktuelt for vedkommende kjøretøy.» og «0: Kontrollert og funnet i orden.»

3.2.2.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk ser nødvendigheten av å endre bedømmingsskalaen i samsvar med fjerningen av krav til aktiv handling ved utfylling som de også støtter, jf. nedenfor.

3.2.2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.2.3 Forbud mot flere periodiske kjøretøykontroller i samme kontrollperiode

3.2.3.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk mener at hvis det foreslåtte forbudet innføres, så må dette forutsette at Statens vegvesen har kapasitet til å gjennomføre overprøving i løpet av rimelig tid. Høringsinstansen viser til at de er kjent med bileiere som er misfornøyde med den første kontrollen og som velger å ta en ny kontroll hos et annet kontrollorgan på grunn av lang ventetid på overprøvingskontroll hos Statens vegvesen.

Statens vegvesen Region sør mener at det foreslåtte forbudet vil svekke bileiers rettigheter. Høringsinstansen uttaler videre at offentlig overprøving benyttes i liten grad fordi dette er ressurskrevende (f.eks. på grunn av lang reiseveg) og at det lett kan skape konflikt mellom bileier og kontrollorgan.

Statens vegvesen Region nord er positive til at det ikke lengre skal være mulig å få gjennomført flere periodiske kjøretøykontroller for eventuelt å få best mulig vurdering av kjøretøyet, og mener dette er et greit tiltak for å unngå «shopping» av kontroller fra forbrukerne.

Høringsinstansen antar at et slikt forbud vil medføre større etterspørsel etter overprøving fra Regionvegkontoret, og etterlyser i den forbindelse et fungerende system for å ta i mot betaling av disse overprøvingene. Høringsinstansen ber om at et slikt system med eventuelle retningslinjer kommer på plass innen endringene i pkk-forskriften trår i kraft.

Statens vegvesen Region øst etterlyser i likhet med Region nord et system for innkreving av gebyr ved overprøving.

Statens vegvesen Region midt etterlyser også system for innkreving av gebyr ved overprøvingskontroll.

Statens vegvesen Region vest ved tilsynsseksjonen er enig i viktigheten av å begrense «shoppingmulighetene», men påpeker at man i den forbindelse bør gjøre klageordningen for kjøretøyeier enklere og klarere. Høringsinstansen antar at det kan bli flere overprøvingskontroller, slik at ressursbruken til disse kontrollene antagelig vil øke. Høringsinstansen mener gode og klare rutinebeskrivelser for overprøvingskontroller vil være viktig.

Statens vegvesen Region vest ved TK-stab mener dagens ordning hvor kjøretøyeier har mulighet til å få foretatt en ny kontroll har positiv effekt ved at man får foretatt en ny vurdering på en byråkratisk og enkel måte. Fjerningen av muligheten for ny kontroll kan etter høringsinstansens mening oppleves som en byråkratisering fra kjøretøyeiers side ved at vedkommende da må kreve en overprøvingskontroll for å få prøvd om kontrollen er riktig utført. Høringsinstansen mener dessuten at fjerningen av kravet til aktiv handling ved registrering kan føre til flere feilregistreringer, noe som også enklere kan endres på ved at det kan tas ny kontroll, eventuelt hos annet kontrollorgan.

3.2.3.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet er enig med flere av høringsinstansene i at den foreslåtte endringen vil kunne medføre en økning i antall overprøvingskontroller som tilsynet må utføre eller klager de må behandle. Dette vil igjen kreve ressurser. Vegdirektoratet ser det imidlertid slik at dette harmonerer med den økte prioriteringen av stikkprøvekontroller i tilsynsarbeidet. Overprøvingskontrollene vil etter Vegdirektoratets syn kunne gi verdifulle og nyttige bidrag til målrettingen av tilsynet, ved at man vil kunne danne seg et bilde av kvaliteten på de ulike kontrollorganenes kontrollarbeid.

Vegdirektoratet er også enig med Region nord, Region midt og Region øst i viktigheten av å få på plass en løsning for innkreving/innbetaling av overprøvingsgebyret.

I forhold til Region vest TK-stab sitt innspill om feilregistreringer som følge av fjerning av krav til aktiv handling ved registrering av kontrolldata, er Vegdirektoratet av den oppfatning at slike feilregistreringer ikke bør rettes opp gjennom ny kontroll enten av samme eller annet kontrollorgan. Disse feilregistreringene skal rettes opp ved at kontrollorganet kontakter Statens vegvesen. Vegdirektoratet har også vanskelig for å se at det skal bli flere feilregistreringer som følge av bortfallet av kravet til aktiv handling, i og med at det kun er mangler som skal registreres, og dermed færre opplysninger enn i dag. Uansett er det etter vårt syn ut fra hensynet både til trafikksikkerhet, miljø og bilkjøpere mest betenkelig med tilfeller hvor kjøretøy feilaktig godkjennes, og dette avhjelpes ikke ved å beholde shoppingmuligheten.

Vegdirektoratet finner å måtte legge avgjørende vekt på trafikksikkerhetshensyn i form av å unngå juks og manipulasjon i forbindelse med periodiske kontroller, som nærmere beskrevet i høringsbrevet. Endringen vedtas derfor som foreslått.

3.2.4 Presisering av hvilke mangelmerknader som kan ilegges ved periodisk kontroll

3.2.4.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk støtter presiseringen av at det kun er hovedgrunn til mangelmerknad som kan anmerkes ved kontrollen, og mener at dette må være en selvfølge og er nødvendig for å sikre lik gjennomføring.

3.2.4.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.2.4 Presisering av hvilke mangelmerknader som kan ilegges ved periodisk kontroll

3.2.4.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk støtter presiseringen av at det kun er hovedgrunn til mangelmerknad som kan anmerkes ved kontrollen, og mener at dette må være en selvfølge og er nødvendig for å sikre lik gjennomføring.

3.2.4.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.3 Endringer i § 18

3.3.1 Presisering i første ledd første punktum

Vegdirektoratet har foreslått et tillegg til ordlyden slik at det fremkommer klart at innrapporteringen skal skje umiddelbart.

3.3.1.1 Høringsinstansenes merknader

Autobransjens Leverandørforening (ABL) ber Vegdirektoratet vurdere om det er mulig med en mer presis beskrivelse, f.eks. ved å sette en gitt tidsramme som frist for innrapportering etter at kontrollen er utført.

3.3.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Kontrollresultatet innrapporteres umiddelbart etter at kontrollen er utført og mens kjøretøyet fremdeles er hos kontrollorganet. For kontrollorgan som registrerer kontrollen fortløpende og direkte i datasystemet for innrapportering av kontrolldata, skjer dette umiddelbart etter utført kontroll. For kontrollorgan som benytter seg av en papirkladd under selve kontrollutførelsen, vil resultatet av kontrollen deretter måtte registreres elektronisk i datasystemet for innrapportering. Nytt datasystem for periodiske kontroller lages slik at Statens vegvesen kan overvåke kontroller som er påbegynt og kontroller som innrapporteres. Statens vegvesen kan velge ut kontrollorgan for stikkprøvekontroll ved å velge at neste kontroll som innrapporteres fra et gitt kontrollorgan eller et gitt område skal plukkes ut til stikkprøvekontroll, alternativt velge ut en påbegynt kontroll for stikkprøvekontroll. Varsling om at kjøretøyet er plukket ut til stikkprøvekontroll vil fremkomme på kontrollseddelen når denne innrapporteres. Videre oppdateres motorvognregisteret fortløpende ved godkjente kontroller. Systemet der derfor avhengig av at kontroller innrapporteres umiddelbart etter utført kontroll.

3.3.2 Sikkerhet mot feil og misbruk ved registrering

3.3.2.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk har forståelse for at Vegdirektoratet ønsker å stille krav til datasikkerhet for å hindre feil og misbruk. Høringsinstansen forventer at det innen rimelig tid informeres mer detaljert om hvilke krav som stilles slik at det blir mulig å sikre at systemene oppfyller disse.

Statens vegvesen Region nord mener forslaget innebærer en fornuftig løsning da de dessverre ser at det ofte mangler gode sikkerhetsrutiner hos kontrollorganene. Denne endringen vil gi tilsynet bedre muligheter til å ilegge reaksjoner på bakgrunn av sikkerhetsbrister.

3.3.2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet er enig med NAF i viktigheten av detaljert informasjon om datasikkerhetskravene, og vil informere datasystemleverandørene slik at de får rimelig tid til å oppfylle disse kravene.

Endringen vedtas som foreslått.

3.3.3 Fjerning av krav til aktiv handling ved registrering av kontrollresultat for alle kontrollpunkter

3.3.3.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk ser det som positivt at kravet fjernes.

BUS AS ønsker fjerningen av kravet til aktiv handling ved innsending av kontrollen velkommen, og viser til at de har argumentert for en fjerning over lengre tid. Høringsinstansen mener imidlertid det er et skritt tilbake når man ikke stiller krav om dokumentasjon for at kontrolløren har vært gjennom alle kontrollpunkter som er aktuelle for det spesifikke kjøretøy. De anser det ikke som tilstrekkelig at kontrollorganet plikter å ha en prosedyre som sier at de skal kontrollere alle punkter, og at dette vil gagne de useriøse aktørene som vil spare tid på utførelsen av periodisk kontroll. Høringsinstansen mener derfor at gjennomføringen av kontrollen må være sporbar i ettertid, slik at det kan dokumenteres at kontrolløren faktisk har kontrollert alle punkter. *BUS AS* foreslår to alternative løsninger.

Den første løsningen innebærer at kontrolløren kvitterer på hvert enkelt punkt på en papirutskrift av et kontrollskjema med alle punktene, og at dette kontrollskjemaet må oppbevares. Det andre alternativet er at kontrollen fylles ut på et elektronisk skjema hvor kontrollen ikke kan slutføres før alle punkter er kvittert for kontrollert. Dette vil etter *BUS* sitt syn ikke føre til ekstra tidsbruk for kontrollorganet, da de uansett er pålagt å kontrollere alle punkter som er aktuelle for kjøretøyet. Tidsbesparelsen ligger i at de slipper å aktivt fylle ut alle punkter ved innsending av kontroll. Høringsinstansen mener dette alternativet dessuten vil gjøre det enklere for tilsynet å kontrollere kontrollorganet i ettertid.

På denne bakgrunn foreslår *BUS* å innta i forskriften en bestemmelse med følgende ordlyd: «Kontrolløren må aktivt kontrollere alle kontrollpunkter som gjelder for det aktuelle kjøretøy. Ved utføring av kontrollen skal alle kontrollerte punkter kvitteres for på et kontrollskjema som oppbevares i 2 år eller på et elektronisk skjema hvor kontrollen ikke kan slutføres før alle punkter er kvittert for. For datasystem med nødvendig kontrollfunksjoner for utfylling av kontrollpunkter, kan kontrollpunkter som ikke gjelder for aktuelt kjøretøy også fjernes fra kontrollskjema. Resultatet av kontrollen registreres i datasystemet i henhold til vedlegg 2.»

Bilimportørenes Landsforening (BIL) foreslår at Vegdirektoratet vurderer *BUS AS* sitt forslag om krav til dokumentasjon på at kontrolløren har kontrollert de kontrollpunkter som er aktuelt for det enkelte kjøretøy.

3.3.3.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Utgangspunktet er at kontrollorganet/kontrolløren skal kontrollere alle relevante punkter på kjøretøyet etter kontrollinstruksen, og ved å sende inn kontrollseddelen bekreftes det at alle disse punktene er kontrollert.

Hvis vi skal kreve at kontrollorganene oppbevarer informasjon om hvilke punkter som faktisk er kontrollert, bør dette være informasjon som tilsynet har behov for i sitt arbeid.

Avdekker tilsynet feil/mangler som ikke er rapportert inn, kan dette skyldes at punktet ikke er kontrollert, at det er vurdert feil, eller at det er gjort en feil ved selve innmeldingen.

Kontrollorganet har uansett ikke fulgt forskriftens krav. Det har i tilsynssammenheng ingen betydning om feilen skyldes at punktet ikke er kontrollert eller at punktet er vurdert feil. En innrapporteringsfeil kan i utgangspunktet virke mindre alvorlig, men eieren vil normalt forholde seg til det som er innrapportert og det er innrapporterte feil som blir fulgt opp ved etterkontroll og av Statens vegvesen. Om avviket skyldes at et punkt ikke er kontrollert, er vurdert feil, eller en avdekket mangel ikke er rapportert inn, får således de samme konsekvenser i forhold til trafiksikkerhet og miljø.

Hvis det innføres personlige godkjenninger, kan det imidlertid bli nødvendig med et krav om oppbevaring av kontrollgrunnlaget, for da vil tilsynet ha behov for å kunne avdekke hvem som ikke har etterlevd forskriftens krav. Spørsmålet vil da bli vurdert på nytt.

Informasjon som gjør det mulig å avdekke hva som er gjort feil, kan uansett være nyttig for kontrollorganets kvalitetsstyring. Oppbevaring av kontrollørens kontrollsedler/sjekklistor/kladder kan bl.a. være hensiktsmessig sett i forhold til kravet i PKK-forskriften § 14 andre ledd som sier «Kontrollorganet skal gjennom kvalitetsstyringssystemet kunne dokumentere at de gjennomfører periodisk kontroll i samsvar med regelverket.» Et kontrollorgan kan da beskrive i sitt kvalitetssystem at de oppbevarer kontrollsedler i for eksempel 2 år, som en metode for å kunne dokumentere at de kontrollerer i samsvar med forskriften. Dette er imidlertid ikke eneste mulige løsning for å dokumentere samsvar. Alternativt kan kontrollorganet for eksempel beskrive at teknisk leder foretar stikkprøver av et visst antall kontroller i året.

Vi vil også nevne at et oppbevaringskrav som foreslått, ikke har vært på høring og derfor uansett ikke kunne vedtas nå.

3.3.4 Tildeling av kontrollnummer

3.3.4.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til dette forslaget.

3.3.4.2 Vegdirektoratets vurderinger av merknadene

Vegdirektoratet vedtar foreslått endring.

3.4 Endringer i § 19

3.4.1 Oppdatering av henvisning i første ledd

3.4.1.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til denne endringen.

3.4.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.4.2 Offentliggjøring av kontrolldata

3.4.2.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region vest er veldig positive til større offentliggjøring av kontrolldata. Regionen mener imidlertid at også navn på kontrollorgan som har utført kontrollene bør offentliggjøres, da dette er en essensiell opplysning og dessuten kan være kriminalitetsforebyggende at disse opplysningene gjøres kjent. For kjøretøyeiere med hemmelig adresse ser regionen for seg en link/kopling – trolig fra Autosys - som hindrer at navn på kontrollorgan kommer opp ved oppslag på kjøretøy for disse kjøretøyeierne.

Statens vegvesen Region nord er enig i at opplysninger om kontrollorgan kan være avslørende for de som bor på hemmelig adresse, og at slike opplysninger ikke bør være offentlig tilgjengelig. Regionen mener videre at dersom man holder tilbake informasjon om hvilke kontrollorgan som har utført kontrollen kun for de kjøretøy som er registrert på eier med hemmelig adresse, så vil dette også kunne gi en indikasjon på at det er noe spesielt med disse kjøretøyene.

NAF Bilteknikk har ingen motforestillinger mot offentliggjøring av informasjon.

Høringsinstansen håper at muligheten til å søke opp kilometerstand fra tidligere kontroller vil redusere muligheten for manipulasjon med kilometerteller og på den måten hindre svindel ved omsetning av bruktbil.

NAF avd. Politikk og Forbruker hilser velkommen at kjøretøyenes kilometerstand vil bli registrert og være tilgjengelig for publikum. Høringsinstansen viser til at kilometerjuks er et av de mest omfattende forbrukerproblemer i både Norge og Europa. Som det fremgår av NAFs utredning i saken, svindles det for flere milliarder kroner pr. år bare i Norge. De foreslåtte endringene vil ikke kunne løse hele problemet, men det vil definitivt være et konstruktivt tiltak.

3.4.2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet forstår høringsinstansene dithen at de ikke har merknader til forslaget om hjemmel til offentliggjøring av kontrolldata, men snarere til hvilke kontrolldata som rent faktisk skal gis ut og til dels hvordan dette skal gjøres.

Vi er ikke uenig i Region vests synspunkt om at offentliggjøring av kontrollorganets navn muligens kan virke preventivt i forhold til fusk og i ytterste konsekvens også være kriminalitetsforebyggende. Når det gjelder regionens forslag til løsning for kjøretøy hvor eier har hemmelig adresse, så er vi imidlertid av samme oppfatning som Region nord, nemlig at tilbakeholdelse av kontrollorgannavn kun for kjøretøyeiere med hemmelig adresse vil gi en

indikasjon på at det er noe spesielt med disse kjøretøyene, hvilket etter vårt syn er uheldig. På nåværende tidspunkt finner vi derfor å måtte legge avgjørende vekt på hensynet til kjøretøyeiere med hemmelig adresse, og vi vil derfor som beskrevet i høringsbrevet fjerne informasjon om kontrollorgan fra oppslagsløsningen.

Vegdirektoratet vedtar derfor forskriftsendringen som foreslått.

3.5 Endringer i § 20

3.5.1 Ny overskrift

3.5.1.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til dette.

3.5.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.5.2 Krav til innrapporteringsformat

3.5.2.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk har betenkeligheter i forhold til at kravet til dataformat tas ut av forskriften og erstattes med hjemmel til Vegdirektoratet til å fastsette dataformatet, ettersom dette innebærer at endringer ikke sendes ut på høring slik at dataleverandørene får anledning til å uttale seg før endringer vedtas. Høringsinstansen forutsetter i alle fall at endringer blir kunngjort slik at leverandørene får rimelig tid til å iverksette nødvendige tiltak og får uttalelsesrett.

3.5.2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet opplever å ha en tett og god dialog med leverandørene av datasystemer for innmelding av periodiske kontroller, og dette er noe vi vil fortsette med også i fremtiden. Endringer i kravene til dataformat vil bli gjort etter å kommunisert med datasystemleverandørene, og slik at leverandørene får tid til å innrette seg.

Endringen vedtas som foreslått.

3.5.3 Innføring av krav til umiddelbar innrapportering (sanntidsregistrering) av resultat av utført periodisk kjøretøykontroll

3.5.3.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk har ingen innvendinger til forslaget utover at det forutsetter at registrering og kvittering fra Statens vegvesen også blir tilnærmet umiddelbar slik at dette ikke tar for lang tid og dermed medfører økte kostnader for bileier.

ABL ber Vegdirektoratet vurdere om det er mulig med en mer presis beskrivelse, f.eks. ved å sette en gitt tidsramme som frist for innrapportering etter at kontrollen er utført.

3.5.3.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Kontrollseddel vil genereres umiddelbart i datasystemene i forbindelse med innrapportering av kontrollene til Altinn, og dette vil også reguleres av avtalene med de respektive dataleverandørene.

Når det gjelder ABL sitt innspill så viser vi til høringsoppsummeringens punkt 3.3.1.2.

3.5.4 Alternativer for innrapportering

Vegdirektoratet har foreslått to alternative innrapporteringskanaler; enten datasystem levert av leverandør som har inngått avtale med Vegdirektoratet, eller ved hjelp av Altinn.

3.5.4.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til denne delen av forslaget.

3.5.4.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.6 Endringer i § 23 tredje ledd

3.6.1.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst mener det er bra at det kommer en klar hjemmel for at kontrollorganet kan holde kjøretøyet tilbake, og at eier, eller den som råder over kjøretøyet, plikter å medvirke til dette. Regionen mener videre at tiden for hvor lenge kontrollorganet kan holde kjøretøyet tilbake er noe som ikke bør reguleres i retningslinjer fra Vegdirektoratet, men forskriftsfestes. Høringsinstansen viser til den tilsvarende danske bestemmelsen hvoretter kontrollorganet høyst kan holde kjøretøyet tilbake i en time etter at godkjennelsen er oversendt. Regionen mener også at forbrukerorganisasjoner bør inviteres til å være med når eventuelle rutiner skal utarbeides i samarbeid med bransjen.

Statens vegvesen Region nord er enig i at tiden et kjøretøy skal kunne holdes igjen etter en utført kontroll bør presiseres i retningslinjer og ikke i selve forskriften. Regionen viser til at endringen i forskriften er ny, og det kan hende at behovet etter hvert vil endre seg når man ser hvordan forskriften fungerer i praksis. Da vil det være enklere å endre en retningslinje enn en forskrift dersom man ser at det er nødvendig.

NAF Bilteknikk mener det er fornuftig at tilsynet kan utføre stikkprøvekontroll umiddelbart etter at en periodisk kontroll er utført, men mener dette vil by på praktiske problemer å gjennomføre. De stiller spørsmål ved om kjøretøy skal stå på løftebukken og dermed hindre kontroll av neste bil, og om kontrollorganet skal pålegges å stille løftebukk til disposisjon for tilsynet under stikkprøvekontrollen. Høringsinstansen viser til at deres kontrollorgan har stramt tidsskjema og som hovedregel ikke ledig arbeidsplass som uanmeldt kan stilles til tilsynets disposisjon uten at dette vil gå ut over neste kunde. Forutsatt en stikkprøveandel på 3 % vil dette ifølge høringsinstansen innebære at 3000 påfølgende kontroller blir berørt, trolig med følge at kontrollen må avlyses og bileier må få ny time på et senere tidspunkt.

NAF avd. Politikk og Forbruker mener forslaget tydeliggjør at en eventuell tilbakeholdelse er en beslutning fra vegmyndighetenes side og ikke det enkelte kontrollorgan. Høringsinstansen

viser til høringsuttalelsen fra NAF Bilteknikk, hvor det påpekes at forslaget reiser en rekke praktiske utfordringer, og forutsetter at man vil finne en løsning på disse gjennom den bebudede dialog mellom myndighetene og bransjen.

ABL har ingen kommentar til at kontrollorgan gis tilbakeholdsrett, men ber om at retningslinjer for dette blir diskutert med bransjen snarest mulig. Høringsinstansen ønsker en nærmere presisering av hvor lenge det er rimelig at bileier må vente etter gjennomført kontroll, og mener at det bør kunne opplyses at bileier i visse tilfeller kan bli pålagt å vente i f.eks. 2 timer etter avsluttet kontroll. De mener at dersom kontroll er utført tidlig på dagen, og bileier forventer å få bilen tilbake om en time, så kan ikke bilen bli stående til ettermiddagen før stikkprøvekontrollen blir foretatt. Høringsinstansen mener også det bør forskriftsfestes at hvis stikkprøvekontroll ikke gjennomføres innenfor fastsatt tidsramme, så anses bilen å være godkjent.

3.6.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Innledningsvis vil Vegdirektoratet presisere at det ikke er slik at kontrollorganene gis hjemmel til å holde tilbake kjøretøy av eget tiltak. Det er tilsynet som i § 23 tredje ledd – for å utføre stikkprøvekontroll på kjøretøy - gis hjemmel til å pålegge kontrollorgan å holde igjen kontrollerte kjøretøy etter nærmere retningslinjer fra Vegdirektoratet. Kjøretøyeier eller rådighetshaver pålegges også en plikt til å medvirke i så måte.

Vegdirektoratet har forståelse for Region øst sitt ønske om å regulere tilbakeholdelsestiden i forskrift og ikke i retningslinjer, men er av den oppfatning at dette vil være detaljer som hører hjemme i interne retningslinjer.

Her bemerker vi at forholdsmessighetsprinsippet uansett vil gjelde her og begrense tidsrommet vi kan holde kjøretøy tilbake.

Videre finner vi som Region nord å måtte tillegge hensynet til fleksibilitet i forhold til endringer betydelig vekt. Dette spesielt med tanke på at det er en ny ordning hvor praktisk erfaring etter hvert muligens kan avdekke behov for justeringer, hvilket er mye enklere å gjennomføre i retningslinjer enn i forskrift. Bileiernes behov for forutberegnelighet mener vi kan ivaretas ved at det i forbindelse med bestilling av kontrollen opplyses om muligheten for utvelgelse til stikkprøvekontroll, som foreslått av *ABL*. Slik informasjon vil også tydelig fremkomme på vegvesen.no.

Videre vil vi som *ABL* ber om diskutere rutiner i tilknytning til tilbakeholdelse av kjøretøy for stikkprøvekontroll med bransjeorganisasjonene så fort dette lar seg gjøre. Vi er for øvrig enig i Region øst sitt forslag om også å invitere forbrukerorganisasjoner til å delta i denne dialogen.

I forhold til NAF Bilteknikk sitt innspill hvor det nevnes 3 % stikkprøvekontrollandel, bemerker vi at det er 0,3 % stikkprøvekontrollandel vi har lagt opp til pr. i dag.

Når det gjelder NAF bilteknikk sine spørsmål til den praktiske gjennomføringen av ordningen, vil vi bemerke at hensynet til kontrollorganet og bileiere som må vente må avveies mot hensynet til eier av kjøretøyet som er kontrollert. Siden alternativet er å innkalle bileier til kontroll på trafikkstasjonen, antar vi at det i de fleste tilfeller vil være mindre byrdefullt for bileier å få en mindre forsinkelse hos kontrollorganet. Også i dag kan tilsynet kreve å utføre en stikkprøvekontroll hos kontrollorganene. Tilsynets praktiske erfaringer viser at dette lar

seg løse relativt greit ute hos de enkelte kontrollorgan. I spesielle tilfeller vil stikkprøvekontroll på trafikkstasjonen kunne avtales i stedet.

Som nevnt i høringsbrevet vil retningslinjer bli fastsatt etter dialog med bransjen.

3.7 Endringer i § 30

3.7.1.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til forslaget.

3.7.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringene som foreslått.

3.8 Endringer i vedleggene

3.8.1 Oppheving av vedlegg 2

3.8.1.1 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen merknader til denne delen av forslaget.

3.8.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått.

3.8.2 Oppdatering av vedlegg 3 (Nytt utseende på kontrollseddel mv.)

3.8.2.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk støtter endringen av kontrollseddelen og at det kun er mangler som skal vises. Høringsinstansen mener dette blir mer oversiktlig og at det gjør det unødvendig med krav til aktiv handling ved utfylling.

3.8.2.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet vedtar endringen som foreslått, slik at eksisterende vedlegg 3 om *Forklaring til utfylling av tekst på kontrollseddel og Rettledning for periodisk kontroll og godkjenning* nå blir nytt vedlegg 2. Selve det materielle innholdet i dette vedlegget – inkludert kontrollseddelens utseende - vil bli justert i samsvar med det som er omtalt i denne høringsoppsummeringen. Dette vil bli foretatt med det første.

4 Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene til verkstedforskriften og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

4.1 Endring i § 18 - Innføring av register over navn og signatur på teknisk leder og kompetent stedfortreder på kjøretøyverksteder, som er bemyndiget til å kvittere på kontrollsedler utstedt av Statens vegvesen (gjelder ikke periodiske kontroller)

4.1.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst foreslår at man ikke legger opp til et eget register for hvem som er bemyndiget, men at det forskriftsfestes at det er teknisk leder og stedfortreder(e) som har denne myndighet i kraft av sin funksjon hos kjøretøyverkstedet. Teknisk leder eller stedfortreder skal uansett til enhver tid være tilstede på bedriften så lenge det pågår godkjenningspliktig arbeid. Regionen begrunner forslaget med egne erfaringer med at slike lister har vist seg tilnærmet umulig å ajourholde. Videre viser høringsinstansen til at det på landsbasis er ca. 3500 verkstedgodkjenninger inkludert kontrollorgan, og hvis den enkelte bedrift har 3-4 personer de bemyndiger, så passerer man 10 000 signaturer det skal holdes orden på. Regionen ser for seg at ajourføring av disse vil kreve store ressurser. Videre peker regionen på at dette kan gi muligheter for juks, ved at personer som slutter i virksomheten ikke blir fjernet fra registeret grunnet manglende melding til Statens vegvesen, og fortsetter å kvittere ut kontrollsedler. Høringsinstansen mener det må foretas en avveining av de ressurser som brukes på ajourhold av registeret mot hensynet til effektivitet. Hvis Vegdirektoratet ønsker å innføre nevnte register, foreslår regionen at ordlyden endres fra «på personer som kjøretøyverksteder bemyndiger» til «teknisk leder og stedfortreder(e) er personlig bemyndiget til å kvittere på kontrollseddel utstedt av Statens vegvesen. ». Dette for å begrense antall personer som kan signere, samt lette arbeidet med ajourhold.

Statens vegvesen Region vest mener det er naturlig at kontrollsedler utstedt av Politiet behandles på samme måte som de utstedt av Statens vegvesen, da disse kontrollsedlene uansett overføres til Statens vegvesen for oppfølging. Regionen foreslår derfor følgende ordlyd i § 18 annet ledd: «Regionvegkontoret fører register over navn og underskrift på personer som kjøretøyverksteder bemyndiger til å kvittere på kontrollsedler utstedt av Statens vegvesen og politiet».

NAF Bilteknikk stiller spørsmål om også teknisk leder og stedfortreder ved teststasjon skal omfattes av dette registeret og dermed kunne kvittere ut slike kontrollsedler.

4.1.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet er enig med Region vest i at Politiets kontrollsedler bør behandles likt med Statens vegvesens kontrollsedler i forhold til dette punktet.

Videre er vi enig i Region øst sine merknader og at både effektivitetshensyn og hensynet til å unngå juks taler for at utkvitteringskompetansen begrenses til teknisk leder og stedfortreder.

I forhold til NAF Bilteknikk sitt spørsmål om også testestasjoner/kontrollorgan skal kunne kvittere ut kontrollsedler fra teknisk vegkantkontroll, bemerker vi at det ikke er det som har

vært ment med ordningen. En eventuell slik utvidelse av ordningen ville være prinsipiell og forutsette en grundig vurdering, før den kunne sendes på offentlig høring.

På denne bakgrunn vedtar vi § 18 nytt annet ledd med følgende ordlyd: «Teknisk leder og stedfortreder(e) er personlig bemyndiget til å kvittere på kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighetene forutsatt at underskrift er innmeldt til Statens vegvesen på fastsatt skjema, Regionvegkontoret fører register over navn og underskrift på tekniske ledere og stedfortredere.»

Vi mener dette kan vedtas uten høring siden teknisk leder og stedfortreder allerede er ansvarlige og ikke dermed får utvidet sitt ansvarsområde.

5 Ikrafttredelse

5.1 Høringsinstansenes merknader

NAF Bilteknikk forutsetter at Vegdirektoratet beslutter og informerer om alle deler av den nye ordningen innen rimelig tid slik at det blir mulig å tilpasse datasystem for innrapportering og gjennomføring av kontroll innen denne datoen.

5.2 Vegdirektoratets vurdering av merknadene

Vegdirektoratet har tett dialog med leverandørene av datasystemer for innrapportering av kontrolldata for periodisk kontroll, og disse informeres så fort beslutninger foreligger.

Endringene trer som foreslått i kraft 1. januar 2015.

Forskrift om endring i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet [dato] med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 19 første og annet ledd og § 43, jf. delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297

I

I forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Reglene for periodisk kontroll gjelder også for etterkontroll med mindre annet følger av denne forskriften.

§ 5 nytt fjerde ledd skal lyde:

Som kontrollperiode regnes tiden fra 4 måneder før kjøretøyets kontrollmåned til og med siste dag i kontrollmåneden.

§ 17 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Etterkontroll jf. § 22 annet ledd gjennomføres ved at et kontrollorgan foretar en vurdering av kontrollpunkter med mangelmerknader ilagt ved periodisk kontroll utført i samme kontrollperiode.

§ 17 annet ledd skal lyde:

Følgende skala brukes ved bedømming av mangler:

- 1: Feil/mangel som må rettes, men som ikke har betydning for om kjøretøyet kan godkjennes.
- 2: Feil/mangel som vil føre til at regionvegkontoret ikke kan godkjenne kjøretøyet.
- 3: Feil/mangel som vil føre til at regionvegkontoret ikke kan godkjenne kjøretøyet og som kan innebære at det vedtas bruksforbud umiddelbart.
- 4: På kontrolltidspunktet ikke mulig å måle på grunn av klimatiske forhold.
Ved senere kontroll av kjøretøyet og hvis det klimamessig er mulig skal kontrollpunktet måles

§ 17 nytt fjerde ledd skal lyde:

Et kjøretøy kan kun fremstilles for periodisk kontroll én gang for hver kontrollperiode. Kjøretøy som har fått ilagt mangler som gjør at kjøretøyet ikke kan godkjennes, fremstilles for etterkontroll, jf. første ledd, jf. § 22 annet ledd. Denne bestemmelsen begrenser ikke adgangen til overprøving etter § 26.

§ 17 nytt femte ledd skal lyde:

Mangler kan bare registreres ved valg av hovedgrunn for mangelmerknad gitt i vedlegg 1.

§ 18 første ledd skal lyde:

Kontrollorganet skal registrere kontrolldata fra periodisk kontroll i et datasystem for umiddelbar innrapportering til Statens vegvesen. Kontrollorganet må ha nødvendig sikkerhet mot feil og misbruk ved registrering av kontrolldata og ved dataoversending.

§ 18 annet og tredje ledd oppheves.

§ 18 nytt annet ledd skal lyde:

Hver periodiske kontroll skal tildeles et unikt kontrollnummer som genereres av Statens vegvesen. Ved etterkontroll skal det alltid henvises til en tidligere utført kontroll (kontrollnr.).

§ 19 første ledd annet punktum skal lyde:

Utskriften skal føres på et fastsatt skjema i henhold til vedlegg 2, jf. § 30.

§ 19 nytt annet ledd skal lyde:

Vegdirektoratet kan offentliggjøre registrerte kontrolldata.

§ 20 ny overskrift skal lyde:

Innrapportering av resultat av periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen

§ 20 første ledd skal lyde:

Resultatene av utførte periodiske kontroller skal innrapporteres til Statens vegvesen på format spesifisert av Vegdirektoratet.

§ 20 nytt annet ledd skal lyde:

Resultatet av utført periodisk kjøretøykontroll skal innrapporteres umiddelbart etter at kontrollen er gjennomført. Innrapporteringen skal enten skje ved hjelp av datasystem fra leverandør som har inngått avtale med Vegdirektoratet eller ved hjelp av Altinn.

§ 23 tredje ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Regionvegkontoret kan for å utføre stikkprøvekontroll på kjøretøy pålegge kontrollorgan å holde igjen kjøretøy etter utført periodisk kontroll etter nærmere retningslinjer fra Vegdirektoratet.

§ 23 tredje ledd nytt fjerde punktum skal lyde:
Eier eller rådighetshaver av kjøretøy plikter å medvirke til dette.

§ 30 skal lyde:

«Som del av denne forskrift hører to vedlegg.

- a) Vedlegg 1. Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.
- b) Vedlegg 2. Forklaring til utfylling av tekst på kontrollseddel»

Vedlegg 2 oppheves.

Vedlegg 3 blir nytt vedlegg 2.

II

Endringene trer i kraft 1. januar 2015.

Forskrift om endring i forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet [dato] med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 19a og § 43a, delegeringsvedtak 18. juni 2004 nr. 907 og delegeringsvedtak 20. august 2009 nr. 1530.

I

I forskrift 13. mai 2009 nr. 589 om kjøretøyverksteder gjøres følgende endring:

§ 18 nytt annet ledd skal lyde:

Teknisk leder og stedfortreder(e) er personlig bemyndiget til å kvittere på kontrollseddel utstedt av kontrollmyndighetene forutsatt at underskrift er innmeldt til Statens vegvesen på fastsatt skjema, Regionvegkontoret fører register over navn og underskrift på tekniske ledere og stedfortredere.

II

Endringen trer i kraft 1. januar 2015.