



**Statens vegvesen**

## Høringsnotat

Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 og forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (gjennomføring av direktiv 2014/45/EU samt visse andre endringer)

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

21. desember 2016

# 1 Innholdsfortegnelse

2	DEL I Innledning .....	4
1	Generelt .....	4
2	Høringsfrist mv. ....	4
3	Bakgrunn.....	4
3	DEL II Høring – Forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr.591 om periodisk kjøretøykontroll .....	6
4	Innledning.....	6
5	Til § 1 Hva og hvem forskriften gjelder .....	6
6	Til § 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan .....	6
7	Til § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll .....	7
8	Til § 5 Tidspunkt for periodisk kontroll.....	10
9	Til § 6 Opphevet .....	16
10	Til § 7 Kategorier av kontrollorgan .....	16
11	Til § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan .....	19
12	Til § 10 Teknisk leder og kompetent stedfortreder .....	26
13	Til § 11 Krav til teknisk leder .....	29
14	Til § 12 Krav til kontrollører .....	31
15	Til § 12a Gebyr for godkjenning .....	37
16	Til § 12b Kontrollørbevis.....	38
17	Til § 12c Habilitet .....	39
18	Til § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem .....	42
19	Til § 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører .....	43
20	Til § 17 Gjennomføring av kontrollen .....	46
21	Til § 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier .....	47
22	Til § 20 Innrapportering av resultat av periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen .....	47
23	Til § 21 Bruksforbud .....	48
24	Til § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest .....	49
25	Til § 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør: .....	49
26	Til § 23a Krav til tilsynspersonellet .....	51
27	Til § 24 Reaksjoner mot kontrollorgan .....	52
28	Til § 24a Reaksjoner mot teknisk leder og kontrollør.....	58

29	Til § 29 Unntak .....	61
30	Til § 30 Vedlegg.....	61
31	Til § 31 Overgangsbestemmelser .....	62
4	DEL III Høring – Endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy .....	66
32	Innledning.....	66
33	Generelle kommentarer til kontrollinstruksen .....	66
34	Kommentarer til enkelte kontrollpunkt .....	67
5	DEL IV Høring – Forslag til forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollopplæringsforskriften).....	71
35	Innledning.....	71
36	Valg av modell – Krav om obligatorisk opplæring.....	72
37	Opplæring av kontrollører i andre land .....	73
38	Nærmere om forslag til ny kontrollopplæringsforskrift .....	74

## 2 DEL I

### Innledning

#### 1 Generelt

Vegdirektoratet sender med dette på offentlig høring forslag til forskrift om endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 og forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy.

Vegdirektoratet er forskriftsmyndighet for forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf.), jf. delegeringsvedtak 20. august 2009 nr. 1530 og delegeringsvedtak 12. mars 2009 nr. 297 der Samferdselsdepartementet har bestemt at bl.a. kompetanse etter vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 19 annet ledd og § 43 skal delegeres til Vegdirektoratet. Vegtrafikkloven § 19 annet ledd er hjemmelen for å gi forskrifter om periodisk kjøretøykontroll.

Nye krav til opplæring av kontrollører (se punkt 3) følger av forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy m.m. (kontrollopplæringsforskriften), med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 19 a.

Del II omhandler forslagene til endringer i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Forslaget til endringsforskrift ligger som vedlegg 3 til høringen.

I del III blir forslag til endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy presentert. Ny kontrollinstruks ligger som vedlegg 2 til høringen.

Del IV omhandler ny forskrift opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy m.m. (kontrollopplæringsforskriften). Forslaget til ny forskrift ligger som vedlegg 4 til høringen. Vedlagt ligger også forslag til læreplan for opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy, se vedlegg 5.

#### 2 Høringsfrist mv.

Høringsfristen settes til 20.03.2017.

De foreslåtte endringene i forskrift om periodisk kjøretøykontroll og forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy skal være vedtatt innen 20. mai 2017 men trer først i kraft 20. mai 2018.

#### 3 Bakgrunn

Regjeringen vedtok i Statsråd 13. mars 2015 kongelig resolusjon om at Norge, med forbehold om Stortingets samtykke, deltar i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av direktiv 2014/45/EU om periodisk kjøretøykontroll. EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ved å innlemme

direktivet i avtalen. Frist for å innlemme direktivet i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017, mens frist for ikrafttredelse er 20. mai 2018.

Direktiv 2014/45/EU erstatter direktiv 2009/40/EF som endret ved direktiv 2010/48/EU, som er gjennomført i norsk rett i forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (heretter forskrift om periodisk kjøretøykontroll) med hjemmel i vegtrafikkloven § 19 annet ledd første setning.

Direktiv 2014/45/EU viderefører langt på veg gjeldende regler på området, men konsoliderer og harmoniserer regelverket ytterligere. Endringene i forhold til gjeldende regelverk vil for en stor del kunne gjennomføres direkte i norsk rett gjennom endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll. Noen av endringene krever imidlertid lovendring. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 annet ledd ble sendt på offentlig høring 3. juli 2016 med høringsfrist 1. oktober. I høringen foreslo vi ny hjemmel, vtrl. § 19a *periodisk kjøretøykontroll*.

Vegdirektoratet har oppsummert høringen og oversendt saken til Samferdselsdepartementet for forberedelse av lovproposisjon til Stortinget. For de av forslagene til forskriftsendringer som ikke har hjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 annet ledd, tas det forbehold om Stortingets godkjenning av forslagene til lovendringer som fremmes i lovproposisjonen som ventelig vil bli behandlet i vårsesjonen 2017.

Forslaget til endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll rekker imidlertid lengre enn til bare å ivareta forpliktelsene etter EØS-avtalen. Vegdirektoratet har – uavhengig av forpliktelsene som følger av de nevnte rettsaktene – sett behov for gjennomgang og modernisering av forskriftsbestemmelsene om godkjenning og tilsyn med kontrollorganene for periodisk kjøretøykontroll. Det foreslås bl.a. et mer nyansert og fleksibelt reaksjons- og sanksjonssystem, dels ved at det forslås nærmere bestemmelser om tilbakekalling av personlige godkjenninger og dels ved at det forslås nye forvaltningsreaksjoner (stansing og tvangsmulkt). Det forslås også å innføre gebyr for godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer.

Vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU inneholder minstekrav til kompetanse, opplæring og godkjenning av kontrollører. Direktivet stiller krav til at opplæringen av kontrollørene skal foregå gjennom opplæring eller passende prøve/eksamen. Opplæringen skal bestå i en grunnopplæring og i en oppfriskningsopplæring.

Frist for gjennomføring av direktivet er 20. mai 2017 for innlemmelse i nasjonalt regelverk, 20. mai 2018 for gjennomføring (art. 22 gir imidlertid visse overgangsbestemmelser for kravene til kontrollutstyr og tilsynet etter annex III og annex V til hhv. 20. mai 2023 og 1. januar 2023).

### 3 DEL II

## Høring – Forskrift om endring av forskrift 13. mai 2009 nr.591 om periodisk kjøretøykontroll

### 4 Innledning

I det følgende gjøres det rede for Vegdirektoratets forslag til forskriftsendringer. Tilføyelser til gjeldende bestemmelser er markert med tekst i kursiv, mens fjerning er markert med at teksten er overstrøket.

Vegdirektoratet har funnet at det kan gjøres noen språklige endringer generelt i forskriftsbestemmelsene vi har revidert i denne prosessen. Dette er endringer vi mener gjør bestemmelsene mer leservennlige, men som ikke påvirker bestemmelsenes innhold eller begreper. Vi har gjort en slik språklig vask i flere av bestemmelsene, og disse endringene kommenteres ikke særskilt for den enkelte bestemmelse.

### 5 Til § 1 Hva og hvem forskriften gjelder

#### 5.1 Forslag til ordlyd

Vi foreslår å fornye § 1 slik:

*§ 1 Hva og hvem forskriften gjelder*

*Forskriften gjelder periodisk kontroll av norskregistrerte kjøretøy, godkjenning av og krav til kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør, tilsyn med og reaksjoner ovenfor disse, samt gebyr.*

#### 5.2 Nærmere om forslaget til endring i § 1

Vegdirektoratet foreslår å endre forskriftens bestemmelse om virkeområde i tråd med endringene og de nye bestemmelsene om blant annet krav til teknisk leder, kontrollører, reaksjoner ovenfor disse og gebyr. Vi foreslår også overskriften «Hva og hvem forskriften gjelder» i stedet for «Virkeområde», fordi vi finner denne overskriften mer forenelig med en leservennlig ordlyd.

### 6 Til § 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan

#### 6.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 2 foreslås endret slik:

§ 2. Periodisk kontroll og kontrollorgan

Med periodisk kontroll av kjøretøy forstås i denne forskriften kontroll av kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd, ~~til tidspunkt og i kontrollintervall~~ innenfor kontrollfristene som følger av § 5 og gjennomført etter reglene i kapittel 5. Reglene for periodisk kontroll gjelder også for etterkontroll med mindre annet følger av denne forskriften.

~~Periodisk kontroll etter denne forskriften kan bare utføres av~~ Et kontrollorgan er etter denne forskriften en virksomhet som oppfyller vilkårene i ~~denne forskriften~~ kapittel 3 og 4, og som er godkjent av regionvegkontoret. *Det er bare godkjente kontrollorgan som kan utføre periodisk kontroll av kjøretøy.*

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

## 6.2 Nærmere om forslaget til endring av første ledd

Ordlyden «til tidspunkt og i kontrollintervall» foreslår vi endret til «innenfor kontrollfristene» for å samsvare med forslaget til de nye reglene for tidspunktet for periodisk kontroll i forskriften § 5.

## 6.3 Nærmere om forslaget til endring av annet ledd

§ 2 annet ledd foreslår vi å dele inn i to setninger, slik at meningsinnholdet kommer bedre frem. Første setning definerer et «kontrollorgan». Andre setning stadfester at det kun er slike godkjente kontrollorgan som første setning viser til som kan utføre periodiske kjøretøykontroller. Denne endringen presiserer gjeldende § 2 annet ledd og er ikke ment å medføre noen materiell endring av bestemmelsen.

# 7 Til § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll

## 7.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 4 foreslås endret slik:

§ 4 kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll

Kravet om periodisk kontroll gjelder for:

- a) personbiler med tillatt totalvekt over 7 500 kg (bil gruppe M1), busser (bil gruppe M2 og M3) og lastebiler (bil gruppe N2 og N3),
- b) tilhengere, herunder semitrailere, med tillatt totalvekt over 3 500 kg,
- c) drosjer, selskapsvogner, ambulanser, herunder leilighetsambulanser, uansett totalvekt,
- d) personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg (bil gruppe M1) og varebiler (bil gruppe N1) eller
- e) *traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.*

Kravet til periodisk kontroll gjelder likevel ikke hvis kjøretøyet er:

- a) registrert før januar 1960,
- b) registrert for bruk utenfor offentlig veg eller som lisensiert rally bil (kjennermerke med sort bunn),
- c) tatt ut av bruk (avregistrert),

- d) registrert på forsvaret (kjennemerke med gul bunn),
- e) omfattet av forskrift 28. mars 1967 nr. 9350 om bruk av utenlandsk motorvogn i riket og om særskilt registrering av motorvogn for midlertidig bruk eller
- f) registrert som tilhenger for traktor.

*Regionvegkontoret kan, etter søknad fra eier eller den som på eiers vegne har rådighet over traktor som bare unntaksvis brukes på offentlig veg, gjøre unntak fra kravet om periodisk kontroll etter første ledd. Traktorer som i kortere eller lengre perioder brukes til transport, brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller andre formål på offentlig veg kan ikke unntas fra krav om periodisk kontroll.*

## 7.1 Nærmere om forslag til § 4 første ledd ny bokstav e) og nytt tredje ledd

### 7.1.1 Innledning

Direktiv 2014/45/EU bestemmer at hjultraktorer i klasse T5 innlemmes i ordningen med periodisk kontroll fra og med 20. mai 2018. Minimumskravet til periodisk kontroll er avgrenset til T5-traktorer som hovedsakelig anvendes på offentlig veg og som brukes i kommersiell godstransport, jf. artikkel 1 syvende strekpunkt, jf. også artikkel 5.nr. 2 c. Kontrollhyppigheten er den samme som for M1 og N1 (4+2).

Det følger av tall fra Statens vegvesen sitt motorvognregister (Autosys) at det per i dag er i overkant av 9100 T5 traktorer som er registrert for bruk på offentlig veg. Tilsvarende tall for slike traktorer registrert for bruk utenfor offentlig veg (på «anleggsskilt») er mindre enn 50. En stor andel av T5-traktorene – selv om de er registrert for bruk på offentlig veg – eies og brukes av bønder og nyttes likevel bare sporadisk på offentlig veg. I den grad de brukes på offentlig veg vil dette gjerne være til egentransport av fór mv.

Det følger av fortalen (12) til direktivet at begrunnelsen for ordningen er at hjultraktorer med konstruktivt bestemt maksimalhastighet på over 40 km/t i stigende grad anvendes i stedet for lastebiler i lokal transport og til kommersiell godstransport. Trafikktraktorenes risikopotensiale kan sammenlignes med lastebil. T5-traktorene som hovedsakelig anvendes på offentlig veg bør derfor gjøres til gjenstand for teknisk kontroll.

Slik fortalen er utformet kan det synes som om kravet til kontroll først og fremst retter seg mot T5-traktorer som nyttes i massetransport langs offentlig veg i forbindelse med anlegg og entrepriser.

Kravene til hvilke kjøretøy som skal underlegges kontroll er uansett minimumskrav. Det står fritt opp til medlemsstatene å innføre strengere nasjonale krav, jf. direktivet artikkel 2 nr. 3.



## 7.1.2 Hvilke traktorer skal inngå i kontrollordningen:

### 7.1.2.1 Andre lands rett

Vegdirektoratet er kjent med at Tyskland og Sverige vil innføre krav om periodisk kontroll av samtlige traktorer konstruert for hastigheter på mer enn 40 km/t, og de går på denne måten lenger enn direktivets minimumskrav.

Storbritannia har foreslått å gjøre unntak for traktorer registrert til landbruksformål. De legger til grunn at disse traktorene ikke hovedsakelig brukes på offentlig veg i forhold til direktivets kriterium. Storbritannia foreslår videre at traktorer skal unntas fra krav til kontroll hvis de driver godstransport innenfor en radius på inntil «15 miles» regnet fra eier eller rådighetshaver sin eiendom eller hvor vedkommende er ansatt for å utføre godstransport med den aktuelle traktoren. Denne grensen samsvarer med britisk regelverk om unntak fra krav om løyve for traktorer brukt til landbruksformål, og er derfor foreslått å gjelde også i forhold til krav om periodisk kontroll. Storbritannia foreslår en ordning hvor eier erklærer om kjøretøyet forventes på noe tidspunkt å bli brukt til kommersiell godstransport, og i så fall om denne bruken overskrider den foreslåtte grensen på «15 miles».

### 7.1.2.2 Vegdirektoratets vurdering og forslag

Vegdirektoratet har sett på ulike løsninger for å oppfylle kravet til periodisk kontroll av traktor slik det er beskrevet i direktivet. Siden det ligger bruksmessige betingelser knyttet til krav om kontroll, blir det vanskelig å finne en enkel og god løsning som oppfyller direktivet.

En mulig løsning kunne være at vi nasjonalt går lengre enn minimumskravene i direktivet og innlemmer alle traktorer konstruert for hastigheter over 40 km/t som er registrert for bruk på offentlig veg i kontrollordningen, slik Vegdirektoratet er kjent med at Sverige og Tyskland har signalisert at de vil gjøre. Hensynet bak kravet i direktivet er bl.a. at trafikktraktorenes risikopotensiale kan sammenlignes med lastebil. Dette vil utvilsomt være den enkleste løsningen i forhold til å avgrensning av virkeområdet til regelverket, og løsningen kan også argumenteres for med trafiksikkerhetshensyn. Det som likevel taler mot en slik løsning er at traktorer som nyttes i landbruket bare sporadisk nyttes på offentlig veg. Vegdirektoratet har derfor også vurdert om kjøretøy som i Autosys har kode 4 for kjøretøyeiers yrke/næring (jordbruk, skogbruk fiske, fangst) kan unntas fra kontroll. Dette har dessverre vist seg å ikke være noe egnet kriterium for utvelgelse av traktorer til kontroll.

Løyve som kriterium for å kunne skille ut hvilke traktorer som skal inngå i kontrollordningen er uegnet all den tid motorvogn etter yrkestransportlova er definert som varebil, lastebil, kombinert bil og trekkbil tillatt brukt på offentlig veg, jf. yrkestransportlova § 5 nr. 2. Traktorer er uten unntak unntatt løyveplikt.

Vegdirektoratet har videre vurdert en ordning der det kan søkes om fritak for kontroll for traktorer der eier dokumenterer at traktoren bare nyttes til landbruksformål. Selv om denne løsningen ville ta hensyn til landbrukstraktorene, kan det argumenteres mot den ved at den innebærer en forskjellsbehandling av ulike næringer. Vegdirektoratet ser at andre traktorer som ikke hovedsakelig brukes til kommersiell godstransport på offentlig veg, ikke kommer inn under en slik unntaksordning. Det kan imidlertid bli komplisert og omfattende å regulere

slik at alle traktorene som det ikke kreves kontroll av etter direktivets minimumskrav, dekkes opp. Det kan også hevdes at når høyhastighetstraktorer skal innlemmes i kontrollordningen, er det gode grunner rent trafikksikkerhetsmessig for at blant annet traktorer som benyttes på offentlig vei til snørydding og annet vedlikeholdsarbeid i deler av året, ikke unntas fra kontrollordningen.

Vi har på denne bakgrunn kommet til at det mest hensiktsmessige vil være en mer bransjenøytral unntaksordning basert på søknad til regionvegkontoret fra traktoreiere som bare unntaksvis bruker traktoren på offentlig veg. Dersom traktoreiere ønsker å bruke traktoren til transport, brøyting, snørydding, vedlikeholdsarbeid eller andre formål på offentlig veg i kortere eller lengre perioder, vil slikt unntak ikke kunne gis. Dette er foreslått regulert i nytt tredje ledd.

Løsningen ivaretar både hensynet til trafikksikkerhet og hensynet til fleksibilitet for traktoreierne. Traktoreiere vil selv kunne velge om de vil bruke traktoren som f.eks. en ren landbrukstraktor og bare sporadisk på offentlig veg og dermed kunne unntas fra krav om kontroll, eller om de vil ha muligheten til blandingsbruk av traktoren, ved f.eks. landbruksformål deler av året, og brøyting om vinteren, men da med krav om periodisk kontroll.

Vegdirektoratet vil utarbeide nærmere retningslinjer for ordningen, og vil vurdere om et standardisert søknadsskjema skal utarbeides. Vi ønsker gjerne høringsinstansenes synspunkter på og innspill til dette.

## 7.2 Direktivets åpning for unntak av motorsykkel fra krav om kontroll

Direktiv 2014/45/EU åpner i art. 2 nr. 2 for at medlemsstatene kan unnta motorsykkel fra krav om periodisk kontroll, forutsatt at medlemsstaten har innført virkningsfulle alternative trafikksikkerhetstiltak for disse kjøretøyene. Kommisjonen skal underrettes om unntaket, og ved vurderingen om det kan gis unntak skal det særlig tas hensyn til relevant trafikksikkerhetsstatistikk fra de siste fem årene. Vegdirektoratet vil benytte denne unntaksmuligheten i direktivet, og tar sikte på å unnta motorsykkel fra krav om periodisk kontroll med begrunnelse i nasjonale trafikksikkerhetstiltak rettet mot motorsykkel, som bl.a. «Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014–2017».

## 8 Til § 5 Tidspunkt for periodisk kontroll

### 8.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 5 foreslås endret slik:

#### § 5. Tidspunkt for periodisk kontroll

Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a til e) skal framstilles kontrolleres og godkjennes første gang tidligst senest 12 måneder etter at det ble registrert og deretter én gang i kalenderåret ~~førstegangsregistrering og deretter senest 1 år etter siste godkjente kontrolldato.~~ For kjøretøy som har vært avregistrert og som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden det var avregistrert, skal det ved påregistrering dokumenteres at kjøretøyet har vært kontrollert og godkjent i løpet av siste 12 måneder. Tilsvarende gjelder for kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn) eller som lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg (kjennemerke med sorte tegn på hvit bunn).

Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav d) og e) skal framstilles kontrolleres og godkjennes første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret og deretter hvert annet år ~~senest 4 år etter førstegangsregistrering, og deretter senest 2 år etter siste godkjente kontrolldato.~~ For kjøretøy som har vært avregistrert, og som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden det har vært avregistrert, skal det ved påregistrering dokumenteres at kjøretøyet har vært kontrollert og godkjent i løpet av de siste 24 måneder. Tilsvarende gjelder for kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn) eller som lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg (kjennemerke med sorte tegn på hvit bunn).

Bevaringsverdige kjøretøy, jf. kjøretøyforskriften § 1–9, som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) eller d), som er godkjent ved periodisk kontroll når kjøretøyet er 30 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret), skal fremstilles til kontroll hvert 5. år, første gang når det er 35 år, frem til det er 50 år godkjennes senest 5 år etter siste godkjente kontrolldato frem til det er 50 år. Deretter gis det fritak for kontroll. Med bevaringsverdig kjøretøy menes kjøretøy som er i original eller tilnærmet original utførelse, er registrert med særlig påtegning i vognkortet om forbud mot konstruktiv eller utseendemessig endring, samt er gitt bruksbegrensninger jf. kjøretøyforskriften § 1–9. Kjøretøy som godkjennes ved periodisk kontroll når det er 50 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikkårsåret) gis fritak for kontroll.

*For kjøretøy som godkjennes ved periodisk kontroll mindre enn 2 måneder før kontrollfristen, beregnes fristen for neste kontroll etter den opprinnelige fristen.*

*Kjøretøy som har vært avregistrert og som ordinært skulle ha vært kontrollert og godkjent i den tiden det var avregistrert, skal kontrolleres og godkjennes før påregistrering.*

*Kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn) eller som lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn), eller på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn) og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg, skal kontrolleres og godkjennes før omregistrering.*

*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 annet ledd.*

Kjøretøy skal til kontroll hos godkjent kontrollorgan i løpet av nedenfor angitt kontrollmåned og kan framstilles til kontroll inntil 4 måneder forut for kontrollmåned.

—kjennemerke med 1 som siste siffer framstilles i januar.

—kjennemerke med 2 som siste siffer framstilles i februar.

- ~~—kjennemerke med 3 som siste siffer framstilles i mars.~~
- ~~—kjennemerke med 4 som siste siffer framstilles i april.~~
- ~~—kjennemerke med 5 som siste siffer framstilles i mai.~~
- ~~—kjennemerke med 6 som siste siffer framstilles i juni.~~
- ~~—kjennemerke med 7 som siste siffer framstilles i november.~~
- ~~—kjennemerke med 8 som siste siffer framstilles i august.~~
- ~~—kjennemerke med 9 som siste siffer framstilles i september.~~
- ~~—kjennemerke med 0 som siste siffer framstilles i oktober.~~

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

## 8.2 Nærmere om forslaget til nye regler for tidspunkt for kontroll

### 8.2.1 Direktivets krav til frister og kontrollintervaller

Direktivet oppstiller i art. 5 minimumskrav til kontrollhyppighet regnet fra tidspunkt for førstegangsregistrering av kjøretøy, og kravene varierer mellom de ulike kjøretøygruppene. Personbil M1 (med unntak av ambulanse, taxi og selskapsvogn), lett varebil N1 og T5-traktor i den grad sistnevnte omfattes av krav til periodisk kontroll, skal kontrolleres første gang senest 4 år etter førstegangsregistreringsdato, og deretter minst hvert 2. år. For motorsykkel – dersom de ikke er nasjonalt unntatt krav til kontroll etter art. 2 nr. 2 – kan medlemslandene selv fastsette egnede kontrollintervaller. Øvrige kjøretøygrupper som er omfattet av direktivet (inkludert taxi og ambulanse) skal kontrolleres første gang senest ett år etter førstegangsregistreringsdato og deretter minst hvert år. Videre følger det av art. 5 nr. 3 at medlemslandene kan fastsette en rimelig periode hvor kontrollen kan utføres, forutsatt at perioden ikke overskrider minimumskravene til kontrollintervall.

### 8.2.2 Vegdirektoratets vurdering av forholdet mellom gjeldende norsk ordning og direktivets krav

I Norge har vi siden periodisk kontroll ble innført hatt en ordning basert på sluttsifferstyring, nærmere bestemt at et kjøretøy tildeles en kontrollmåned basert på siste siffer i kjennemerket/registreringsnummeret, jf. pkkf. § 5, 4. ledd. Kjøretøy kan etter samme bestemmelse fremstilles for kontroll inntil 4 måneder forutfor kontrollmåned, og nåværende praksis er at det ved overskridelse av kontrollfristen automatisk innvilges to måneders fristforlengelse. Det er dermed ingen sammenheng mellom registreringsmåned og kontrollmåned til det enkelte kjøretøy, og det er stor variasjon i forhold til hvor lang tid et kjøretøy kan være i bruk før kontrollfristen inntreffer. Dette gjelder både for lette og tunge

kjøretøy. Lette kjøretøy skal til kontroll første gang det fjerde kalenderåret etter registreringsåret. For lette kjøretøy vil etter gjeldende regler i pkkf. fristen for første periodiske kontroll kunne inntre alt fra 3 år og 1 måned etter førstegangsregistrering (for kjøretøy registrert i desember og som får siste siffer 1), og til 4 år og 10 måneder (for kjøretøy registrert i januar og med siste siffer 7 og kontrollmåned november). Dette gir en variasjon på inntil 1 år og 9 måneder. I ytterste konsekvens kan det med nåværende praksis med to måneders tilleggsfrist dermed tillates inntil 5 års frist for første periodiske kontroll.

Når det gjelder fristen for de etterfølgende periodiske kontrollene av disse lette kjøretøyene, vil den være kjøretøyets kontrollmåned hvert andre år etter det fjerde kalenderåret etter registreringsåret, dvs. det sjette, åttende, tiende, osv. kalenderåret etter registreringsåret. Denne fristen er statisk, og tar ikke hensyn til tidspunktet for den foregående kontrollen. Dersom en kjøretøyeier benytter seg maksimalt av kontrollvinduet, dvs. adgangen til å kontrollere kjøretøyet 4 måneder før kontrollmåned, f.eks. vil kjøretøy med kontrollmåned november som kontrolleres allerede i juli fortsatt ha frist for neste kontroll november to år etter. Det vil dermed kunne gå to år og fire måneder mellom de to kontrollene, eller til og med to år og 6 måneder hvis eier benytter seg av de to månedene tilleggsfrist.

En videreføring av ordningen vil innebære at noen kjøretøy får kontrollfrist som er kortere enn maksimalfristen som er oppstilt i direktivet, hvilket er uproblematisk i et EØS-perspektiv, mens derimot en del andre kjøretøy får en kontrollfrist som går langt utover det som direktivet tillater. Dette gjelder som det fremgår ovenfor både fristen for førstegangskontrollen, men også intervallet mellom de etterfølgende kontrollene. For å oppfylle våre forpliktelser etter EØS-avtalen er vi dermed nødt til å gå bort fra ordningen med styring av kontrollfrist basert på siste siffer i kjennemerke og over til en ordning der kontrollfrist styres etter førstegangsregistreringstidspunkt. Vegdirektoratet er kjent med at Sverige også går bort fra tilsvarende sifferstyringsordning i forbindelse med implementeringen av direktivet nettopp av samme begrunnelse i forhold til intervallet mellom de etterfølgende kontrollene (Sverige har hittil hatt krav om førstegangskontroll for lette kjøretøy etter 3 år, slik at deres regelverk ikke strider mot direktivet på dette punkt).

Tunge kjøretøy samt taxi, ambulanse og selskapsvogn, kontrolleres første gang tidligst 12 måneder etter førstegangsregistrering, jf. pkkf. § 5, 1. ledd. Det betyr at kjøretøy registrert i januar med kontrollmåned november vil ha første kontrollfrist etter 1 år og 10 måneder. Dersom eier benytter seg av de to månedene med tilleggsfrist som innvilges etter gjeldende praksis, vil frist for kontroll første gang av disse kjøretøyene kunne være på inntil 2 år, en overskridelse av direktivkravet på 1 år. Motsatt vil kjøretøy registrert i januar med siste siffer 1 og dermed kontrollmåned januar ha frist for første kontroll etter 1 år. Det betyr strengt tatt at bare de kjøretøyene som får kontrollmåned som tilsvarer registreringsmåneden er innenfor direktivets krav til frist for førstegangskontroll.

I forhold til direktivets krav om årlig kontroll deretter så gjør kontrollvinduet at det lett kan gå mer enn ett år mellom kontrollene. For eksempel kan det for et kjøretøy med kontrollmåned november som er kontrollert i juli første gangen, som så venter med andre kontroll til november, eller evt. benytter seg maksimalt av ordningen med to måneder tilleggsfrist og venter med kontrollen helt til januar året deretter, gå henholdsvis 1 år og 4

måneder, eller etter praksis med to måneders tilleggsfrist, jf. brev, 1 år og 6 måneder mellom kontrollene.

Ved ADR-kontroll kreves det en fersk godkjent kontroll, og dagens kontrollvinduer gir ikke anledning til å innrapportere en ekstra kontroll. Derfor er denne formen for ekstra periodisk kontroll i dag papirbasert, og en slik ekstra periodisk kontroll gir derfor heller ikke noen gevinst i form av utvidet frist for neste kontroll. Den skisserte ordningen vil både føre til at bileier kan gjennomføre en ny periodisk kjøretøykontroll før ADR-kontroll som innrapporteres elektronisk, samt at en ny godkjent kontroll også vil gi en ny kontrollfrist.

Dagens kontrollvinduer kan oppleves som urimelige for kjøretøy som har vært avregistrert lenge. I tilfeller der kjøretøy har krav om godkjent kontroll før påregistrering og kjøretøyet påregistreres i slutten av en kontrollperiode, fører det til behov for to godkjente periodiske kontroller innenfor et kort tidsrom.

Det er i dag en viss mulighet for bileiere av kjøretøy med 1 års kontrollintervall til å utnytte kontrollvinduene ved å ta to kontroller innenfor en liten tidsperiode, for å oppnå en lang periode til neste kontroll. Dette foregår ved at kjøretøyet fremvises og godkjennes i purrefristen etter at kontrollfristen har utløpt, for deretter å benytte seg av muligheten til å fremvise kjøretøyet 4 måneder forut for neste kontrollfrist.

Tunge kjøretøy er i utgangspunktet fritatt for teknisk kontroll langs veg (utekontroll) 3 måneder etter en godkjent periodisk kontroll. For eiere av tunge kjøretøy antas den foreslåtte ordningen å ha en positiv effekt i form av at det vil være anledning til å gjøre hyppige periodiske kontroller på beleilige tidspunkt, noe som vil føre til at kjøretøyet i mindre grad vil være omfattet av teknisk kontroll langs veg.

For å oppfylle direktivkravet må vi derfor gå over til dynamisk frist på 1 år for de etterfølgende kontrollene for tunge og dynamisk 2-årsfrist for lette kjøretøy. Den dynamiske fristen beregnes med utgangspunkt i den til enhver tid siste godkjente kontroll som er innrapportert på kjøretøyet.

Vi foreslår også å oppheve regelen om kontrollvindu, dvs. at kjøretøy kan fremstilles for kontroll inntil 4 måneder før kontrollmåneden, for heller å gå over til en mer fleksibel ordning for kjøretøyeier ved at kjøretøy kan fremstilles til kontroll når som helst så lenge det er innenfor fristen. På denne måten kan kjøretøy som bare brukes deler av året, eller som bare er i Norge deler av året, kontrolleres når det passer best for eier, forutsatt at det skjer innenfor fristen selvfølgelig. Dette forventes å gi en betydelig effektiviseringsgevinst for Statens vegvesen som i dag bruker til dels betydelige ressurser på saksbehandling knyttet til søknader om endret kontrollfrist for kjøretøy. Det vil heller ikke være behov for bestemmelsen i pkkf. § 6 om adgang til å søke endret frist for bl.a. kjøretøy som nevnt ovenfor. Flexibiliteten er også en fordel for både kjøpere og selgere av bruktbil, som ofte begge vil ha en interesse av at bilen nylig har gjennomgått en kontroll. Nåværende regler begrenser adgangen til dette gjennom at det i utgangspunktet bare er mulig å fremstille kjøretøy for kontroll innenfor kontrollvinduet.

Vi foreslår å videreføre regelen om at når det for et kjøretøy er meldt inn en kontroll med mangler som gjør at kjøretøyet ikke kan godkjennes (karakter 2 eller 3), så vil neste kontroll som opprettes være en etterkontroll av de påviste manglene. Først når det er innrapportert en godkjent etterkontroll av disse punktene, vil ny hovedkontroll kunne innrapporteres av kontrollorganene.

### 8.2.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det har vært argumentert for at sistesifferstyringsmodellen har bidratt til en jevn fordeling utover kalenderåret av kontrollene, og at dette har vært en fordel for bransjen som dermed kan fordele kontrollmengden jevnt utover kalenderåret. I lys av dette kunne en motforestilling mot å innføre en ordning med styring etter registreringstidspunkt være at dette ville kunne føre til skjevfordeling av kontrollfrist og dermed kontrollmengde hos kontrollorganene. Dette ville kunne være tilfelle hvis det var store variasjoner i antall førstegangsregistrerte kjøretøy de ulike månedene. Vegdirektoratet har sett nærmere på registreringsstatistikken, og det ser ut til at fordelingen i det store og hele er nokså jevn utover året. Det er med andre ord ikke noe som tyder på at dette vil by på store problemer for kontrollorganbransjen.

## 8.3 Nærmere om forslaget til endring i første, annet og tredje ledd

Ordlyden i første, annet ledd og tredje ledd er endret slik at kontrolltidspunktene er i samsvar med direktivets krav og slik dette er nærmere beskrevet i punktene ovenfor.

I tillegg er reguleringene i første og annet ledd, som gjelder

- kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysgule tegn på sort bunn)
- lisensiert rallybil (kjennemerke med hvite tegn på sort bunn)
- kjøretøy registrert på forsvaret (kjennemerke med sorte tegn på gul bunn)

og som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg, redigert og flyttet til nytt sjette ledd. I tillegg har vi fjernet teksten «kjennemerke med sorte tegn på hvit bunn» som definisjon for kjøretøy til ordinær bruk på offentlig veg. Dette med grunnlag i at kjøretøy for ordinær bruk på offentlig veg også kan ha kjennemerke med sorte tegn på grønn bunn (varebil).

## 8.4 Nærmere om forslaget til nytt fjerde ledd

Det foreslås et unntak fra hovedregelen om at ny kontrollfrist beregnes ut i fra dato for godkjent kontroll. Forslaget går ut på at ved en godkjent periodisk kontroll innenfor et tidsvindu på 2 måneder før kontrollfristen utløper, beregnes ny kontrollfrist med utgangspunkt i den opprinnelige kontrollfristen og ikke etter dato for godkjent kontroll. Begrunnelsen for forslaget er at bileiere i mindre grad skal få endret kontrollmåned etter

hver kontroll, herunder også at veterankjøretøy og bobiler som kontrolleres i en sommermåned i større grad beholder kontrollfrist i en sommermåned også over tid.

Eksempelvis vil kjøretøy med 2 års intervall som har kontrollfrist 30. september 2018:

- Ved godkjent kontroll 1. august 2018, få neste frist for godkjent periodisk kontroll 30. september 2020.
- Ved godkjent kontroll 29. juli 2018, få neste frist for godkjent periodisk kontroll 29. juli 2020.

## 8.5 Nærmere om forslaget til nytt femte og sjette ledd

Forslaget til nytt femte ledd er en videreføring og presisering av det som allerede følger av gjeldende § 5 første ledd annet punktum og § 5 annet ledd annet punktum om når periodisk kontroll kreves før et kjøretøy kan påregistreres.

Som nevnt i kommentaren til første, annet og tredje ledd er reguleringen av bestemte kjøretøy som skal omregistreres til ordinær bruk på offentlig veg flyttet til nytt sjette ledd.

## 8.6 Nærmere om forslaget til nytt syvende ledd

I nytt syvende ledd foreslår vi en presisering av gjeldende praksis ved omregistrering som fører til at kjøretøyet ikke lenger er omfattet av kravet til periodisk kontroll. Dette gjelder i hovedsak omregistrering til et kjøretøy som faller inn under pkkf. § 4 annet ledd. Dette unntaket fra periodisk kontroll før omregistrering gjelder ikke for bevaringsverdige kjøretøy som får fritak ved 50 års alder. Disse er særskilt regulert i tredje ledd og skal ha en kontroll når det er 50 år eller eldre for å få fritak.

## 9 Til § 6 Opphevet

Det vil som følge av forslaget til endring i § 5 som redegjort for ovenfor ikke lenger være behov for reglene om endring av kontrollfrist i gjeldende § 6 *Endret frist for kontroll*. Forslaget om ny reguleringa av tidspunkt for kontroll i nye § 5 vil gi økt fleksibilitet til kjøretøyeierne i forhold til fremstillingstidspunkt for kontroll. Vi foreslår derfor å oppheve § 6 i sin helhet.

## 10 Til § 7 Kategorier av kontrollorgan

### 10.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 7 foreslås endret slik:

§ 7 Kategorier av kontrollorgan

Godkjenning av kontrollorgan blir gitt av regionvegkontoret for følgende kategorier:



- a) Kontrollorgan 01: Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3 500 kg eller mindre, *med unntak av traktor*. Disse kontrollorganene kan godkjennes spesielt for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg og som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg.
- b) *Kontrollorgan 02: Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ~~7 500 kg eller mindre~~ 3 501 kg til 7 500 kg, med unntak av traktor.*
- c) Kontrollorgan 03: Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg, *med unntak av traktor*.
- d) Kontrollorgan 04: Kontrollorgan for periodisk kontroll av alle kjøretøy, *med unntak av traktor*.
- e) *Kontrollorgan 05: Kontrollorgan for periodisk kontroll av traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t.*

*Regionvegkontoret kan registrere opplysninger om kontrollorgan i Statens vegvesens elektroniske register.*

## 10.2 Nærmere om forslag til endring av første ledd bokstav b)

Når det gjelder endringen av definisjonen for kontrollorgan 02, så er denne foreslått endret av enkelte kontrollorgan. Bakgrunnen for dette er at slik definisjonen er utformet i dagens forskrift for kontrollorgan 02, så dekker den også kontrollorgan 01; altså alle kjøretøy (med unntak av traktor) med tillatt totalvekt under 7500 kg. Enkelte kontrollorgan ønsker eksempelvis å bare kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, men dette lar seg ikke gjøre etter dagens inndeling av kontrollorgan. Ved å endre grensen for kontrollorgan 02 slik at denne gjelder for kjøretøy mellom 3501 og 7500 kg, vil de få denne muligheten for å bare kontrollere «tunge» kjøretøy. Dersom de i tillegg ønsker å kontrollere også lette kjøretøy, kan de utvide med kontrollorgan 01. Endringen i kontrollorganinndeling vil dermed bli mer logisk og åpne for riktige kombinasjoner.

For de kontrollorganene som i dag har godkjenning som kontrollorgan 02, vil dette innebære nytt godkjenningsbevis. Det er imidlertid færre enn 30 kontrollorgan 02, slik at dette anses som relativt enkelt å rette opp.

## 10.3 Nærmere om forslag til endringer i første ledd bokstav a), b), c) og d), og ny bokstav e)

### 10.3.1 Innledning

Innlemmelsen av traktorer konstruert for hastighet på mer enn 40 km/t i kontrollordningen reiser spørsmålet om hvor kontrollen av disse skal utføres.

### 10.3.2 Andre lands rett

Storbritannia foreslår at innlemmelsen av T5-traktorer i kontrollordningen gjennomføres som en utvidelse av den eksisterende ordningen med periodisk kontroll av tunge kjøretøy. For Storbritannias del innebærer dette at kontrollen vil utføres av kontrollører fra Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA), en offentlig tilsyns-/kontrollmyndighet som har

likhetstrekk med Statens vegvesen sin tilsyns- og kontrollvirksomhet. Kontrollen foregår på private godkjente teststasjoner.

### 10.3.3 Vegdirektoratets vurdering og forslag

Utgangspunktet vil her være at kontroll av T5-traktorer – på lik linje med øvrige kjøretøy som inngår i kontrollordningen – bare kan gjennomføres av kontrollorgan godkjent av regionvegkontoret.

Hvilke kontrollorgankategorier som kan kontrollere T-5-traktorer må etter Vegdirektoratets vurdering bestemmes ut fra hvilke krav til lokaler, kompetanse og kontrollutstyr som gjennomføringen av disse kontrollene innebærer.

Kravene til lokaler og utstyr fremgår av direktivets vedlegg III. Kravene til kontrollutstyr er til en viss grad sammenfallende for kontroll av N2/N3-kjøretøy og T5-kjøretøy. Kravene til lokaliteter er at det er tilstrekkelig plass til å undersøke kjøretøyene som oppfyller nødvendige helse- og sikkerhetskrav.

Slik kravene er formulert i direktivet antar vi i utgangspunktet at både kontrollorgan 02, 03 og 04 vil kunne oppfylle kravene for å tilby kontroll av T5-traktorer avhengig av traktorenes tillatte totalvekt. Kompetansekravet vil etter dette dekkes ved at teknisk leder og kontrollør i de aktuelle kontrollorganene oppfyller ny forskrifts krav til kompetanse slik dette er foreslått regulert i §§ 11 og 12.

Vegdirektoratet har vurdert det som hensiktsmessig å skille ut traktor fra de generelle kontrollorgankategoriene, for så å opprette en ny kontrollorgankategori for traktorer konstruert for en hastighet på mer enn 40 km/t. På denne måten åpner vi for at virksomheter kan få godkjenning til kontroll av traktorer, uten å måtte gå veien om generell kontrollorgangodkjenning etter § 7 første ledd bokstav a–d. En slik spesialisering vil også gjøre det enklere for traktoreiere å finne ut hvor de kan ta kontrollen, eksempelvis ved at man kan søke på kontrollorgankategorien traktor i «Finn godkjent verksted» på vegvesen.no. Vegdirektoratet gjør for ordens skyld oppmerksom på at virksomheter med generell kontrollorgangodkjenning selvfølgelig også vil kunne få godkjenning som traktorkontrollorgan forutsatt at de oppfyller kravene for dette i forskriften.

På denne bakgrunn foreslår vi endringer i § 7 første ledd bokstav a–d ved at traktor unntas fra godkjenning som kontrollorgan 01,02,03, og 04.

I tillegg foreslår vi en ny kontrollorgankategori for traktor i bokstav e).

### 10.4 Nærmere om forslag til nytt annet ledd

Annet 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 Vegdirektoratet samt få oppdatert kontaktinformasjon (hovedadresse, ansvarspersoner mv.) til virksomhetene.

Forslaget innebærer i hovedsak en videreføring av registreringen i dagens kontrollorgan- og verkstedregister.

Registeret vil også inneholde informasjon om alle virksomheter som tidligere har vært godkjent og som tidligere har søkt om en godkjenning, noe som er nødvendig for å følge opp nye søknader.

## 11 Til § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

### 11.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 8 foreslås endret slik:

§ 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

Lokaler og teknisk utstyr skal være egnet til formålet og ha nødvendige tillatelser.

~~Kontrollorgan skal~~ *I tillegg til nødvendig håndverktøy skal kontrollorgan ha følgende utstyr, avhengig av hvilke kjøretøytyper som skal kontrolleres omfattes av kontrollorganets godkjenning:*

- a) Bremsprøver som er tilpasset de kjøretøyer som kontrollorganet har godkjenning for å kontrollere.

*For bremseprøver gjelder følgende minimumskrav til overkjøringsvekt:*

- 1. Kontrollorgan godkjent for totalvekt til og med 3500 kg: 2 000 kg*
- 2. Kontrollorgan godkjent for totalvekt fra 3501 kg til og med 7500 kg: 4 000 kg*
- 3. Kontrollorgan godkjent for totalvekt over 7500 kg: 13 000 kg*

~~Kontrollorgan 02, 03 og 04~~ *som er godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses* skal ha rullebremseprøver som kan brukes ~~til å kontrollere~~ for kontroll etter referanseverdimetoden og ettpunktsmetoden. *Slik rullebremseprøver skal være i samsvar med Anneks A i ISO 21069-1 med de begrensingene som er beskrevet i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.*

- b) ~~Kjøretøyløfter~~ *Kjørebaneløfter eller arbeidsgrav. For kjørebaneløfter gjelder følgende minimumskrav til løftekapasitet:*

- 1. Kontrollorgan godkjent for totalvekt til og med 3500 kg: 3 000 kg*
- 2. Kontrollorgan godkjent for totalvekt fra 3501 kg til og med 7500 kg: 5 000 kg*
- 3. Kontrollorgan godkjent for totalvekt over 7500 kg: 20 000 kg*

- c) *Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha registrerende retardasjonsmåler som viser aktuell retardasjon. Skriver er ikke nødvendig påkrevd.*

- d) *Egnet lyskontrollapparat, samt kontrollområde i tråd med kravene gitt i merknad til Kjøretøysforskriftens §28.*
- e) *Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha pedaljekk for kontroll av biler med trykkluftbremseanlegg.*
- f) *Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha manometre og mellomstykke for måling av styre- /matetrykk og klokkestrykk for kontroll av biler med trykkluftbremseanlegg.*
- g) *Avgassmåleinstrument skal oppfylle i samsvar med kravene i forskrift av 21. desember 2007 nr. 1744 om krav til avgassmålere. Avgassmåleinstrument tatt i bruk før 30. oktober 2006 er unntatt fra dette kravet, og skal vise CO-konsentrasjon og lambda-verdi samt være i samsvar med ISO 3930 (International Organization for Standardization) eller OIML R 99 (Organisation Internationale de Métrologie Légale) klasse 0 eller 1.*
- h) *Lydmåler i samsvar med Precision Sound Level Meter, Type 1 eller bedre, som beskrevet i Publication 6065/651 (1979) fra IEC (International Electrotechnical Commission). Lydmålerens mikrofon skal kunne brukes ned til -10 °C, som tilfredsstillende IEC 61672-1.*
- i) *Røkmåler av type opacimeter, i samsvar med Rådskonferanseprotokoll 72/306/EØF vedlegg VII med senere endringer. Røkmålerens røkkammer med tilførselsslanger skal kunne brukes ned til -10 °C uten at eksosen kondenseres før eller inne i røkkammeret.*
- j) *Datautstyr og tilgang til programvare for elektronisk rapportering av resultatet på utførte kjøretøykontroller til Statens vegvesen.*
- k) *Utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevne kjøretøy (LNG/CNG/LPG). Instrumentet må være av gruppe 2 (for indikering av en volumandel på opptil 100 % av nedre eksplosjonsgrense). Instrumentet må tilfredsstillende kravene i IEC 61779 del 1 og 4, og instrumentets måleområde skal minimum være fra 0,1 % til 50 % av nedre eksplosjonsgrense.*
- l) *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 bevegelsehastighet på 5 - 15 cm/s.*
- m) *Kontrollorgan som ønsker å bruke Utstyr for OBD-avlesning for minimum kontroll av kjøretøyenes elektroniske utslippskontrollsystem som alternativ til avgassmåling må ha diagnoseutstyr for kontroll av kjøretøys elektroniske utslippskontrollsystem (OBD). Utstyret må tilfredsstillende kravene i ISO-standard 15031 del 3, 4 og 5 - 7.*

*Kontrollorgan som kun kontrollerer traktorer gis fritak for utstyr i henhold til a) og b). Fritak fra a) betinger utstyr og område for å utføre retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning.*

Teknisk utstyr, inkludert måleinstrumentene, skal brukes, kalibreres og vedlikeholdes og justeres etter fabrikantens anvisninger.

*Måleinstrumenter i punkt a), d), g) og i) skal kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO-standard 17025. Kalibreringen skal utføres innenfor følgende måleområde og i samsvar med følgende målenøyaktighet:*

- a) Bremsprøver: Bruksmessig måleområde og målenøyaktighet i henhold til ISO 21069-1, annekks A. Samme målenøyaktighet skal også legges til grunn for bremseprøver som ikke er i samsvar med ISO-standard.*
- b) Retardasjonsmåler: Bruksmessig måleområde og i henhold til fabrikantens krav til målenøyaktighet*
- c) Lyskontrollapparat: Bruksmessig måleområde og i henhold til fabrikantens krav til målenøyaktighet*
- d) Avgassmåler: Måleområde og målenøyaktighet i henhold til forskrift om krav til avgassmålere*
- e) Røkmåler: Måleområde og målenøyaktighet i henhold til Rådsdirektiv 72/306/EØF, vedlegg VII*

*Øvrige måleinstrumenter skal kalibreres i henhold til fabrikantens anvisninger, alternativt av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO-standard 17025. Hvis anvisningene angir kalibrering med spesielt utstyr, skal kontrollorganet ha slikt utstyr, eller det skal ha kalibreringsavtale for apparatene med kompetent kalibreringsorgan.*

*Måleinstrumenter skal etter innregulering og endelig kalibrering oppfylle kravene til målenøyaktighet innenfor bruksområdene. Kontrollorgan må ha dokumentasjon som viser at vedlikeholdet og kalibreringen er utført i henhold til dette, fabrikantens anvisninger og at kalibreringen er utført av kalibreringsorgan sertifisert etter ISO-standard 17025.*

*Intervall mellom to påfølgende kalibreringer kan ikke overstige 24 måneder for måling av krefter, vekt, trykk og lydnivå, og 12 måneder for måling av gassutslipp. Kravet om kalibrering av måleinstrumenter gjelder også for nytt utstyr før det tas i bruk.*

Kontrollorgan kan ikke godkjennes uten at det har utstyr og verktøy til å utføre arbeidet/kontrollene på en faglig tilfredsstillende måte.

Regionvegkontoret kan ved godkjenning av virksomheten gjøre unntak fra kravet til eget utstyr når kravet vil virke urimelig av hensyn til virksomhetens størrelse. Virksomheten må i slike tilfeller ha inngått skriftlig avtale om tilgang på utstyr.

## 11.2 Nærmere om forslaget til endring av annet ledd

Forslaget til endring av 2. ledd er tatt med for å understreke at det forutsettes at kontrollorganene har tilgang til og benytter nødvendig håndverktøy ved kontrollen, slik som eksempelvis brekk-/bendeverktøy til hjuloppheng, foringer mv, rusthammer eller lignende for å sjekke rustskader/mykrust mv, måleutstyr/tolk for å sjekke bremsekiver, tilhengerdrag osv.

I tillegg ligger det i kravet til nødvendig håndverktøy også krav om innretning for måling av dekkenes mønsterdybde og innretning for testing av el-kontakt. Når det gjelder krav om

utstyr for måling av mønsterdybde i dekk så er dette ett av minimumskravene i direktivet, og vi finner det derfor riktig å presisere dette selv om vi forutsetter at kontrollorganene også tidligere har hatt slikt måleutstyr i form av skyvelær, egne mønsterdybdemålere eller lignende. Når det gjelder innretning for testing av el-kontakt, så er kravet til slik innretning begrunnet med kontrollinstruksens pkt 4.10 om kontroll av elektrisk forbindelse mellom trekkvogn og tilhenger/semitrailer. Vegdirektoratet mener kontroll av nevnte punkt er svært viktig rent trafikksikkerhetsmessig samt at det vanskelig lar seg kontrollere uten at man tester selve koplingen.

### 11.3 Nærmere om forslaget til endring av annet ledd bokstav a)

Vi har tatt inn at bremseprøver må være i samsvar med ISO-normen som er nevnt i direktivet. På samme måte som de andre nordiske landene mener imidlertid Vegdirektoratet at det ikke er behov for at bremseprøver skal ha et større måleområde enn det som er nødvendig for å gjøre en valid måling og oppregning av bremsene på eksempelvis tunge kjøretøy. Vi har derfor foreslått at bremseprøver for tunge kjøretøy ikke behøver å ha en kapasitet på over 2 x 23 kN med utgangspunkt i at bremsekraften for tvillinghjul ikke bør overstige 23 kN for å unngå dekkskader på kjøretøyet og unødig belastning på bremseprøver. Dette er nedfelt i kontrollinstruksen, og det vil derfor være retningsgivende for hvor kraftig bremseprøver kontrollorganene må ha.

Det er i overgangsbestemmelsene (§31, syvende ledd) foreslått frist for overgang til bremseprøver i samsvar med ISO 21069, Anneks A til 20. mai 2023.

Vegdirektoratet har tidligere gitt veiledende retningslinjer for hvor høy overkjøringsvekt bremseprøver ved de enkelte kontrollorgankategorier bør ha. Etter nærmere vurdering er vi kommet til at disse bør forskriftsfestes, både fordi de i stor grad allerede er lagt til grunn ved godkjenning av kontrollorgan og fordi det vil gi en lik vurdering for alle innenfor samme kontrollorgankategori. Minimumskrav til overkjøringsvekt på bremseprøver for de enkelte kontrollkategoriene er derfor foreslått forskriftsfestet.

### 11.4 Nærmere om forslaget til endring av annet ledd bokstav b)

Krav til kontrollmetode som betinger bruk av kjørebaneløfter (4-søyler) eller arbeidsgrav er tatt inn i forskriften tidligere, men det er regulert i overgangsbestemmelsene at bruk av kjørebaneløfter (eller arbeidsgrav) til kontroll kan erstattes av annen egnet kontrollmetode frem til 1. januar 2019, jfr § 31, sjette ledd. For å unngå misforståelser og for å få det formelt riktig er «kjøretøyløfter» erstattet med «kjørebaneløfter» i annet ledd bokstav b). Det er imidlertid foreslått overgangstid frem til 1. januar 2019 for å anskaffe kjørebaneløfter, eventuelt arbeidsgrav, jfr § 31, femte ledd.

Vi presiserer at krav om bruk av kjørebaneløfter (eller arbeidsgrav) ikke er en ny regulering siden den har vært i overgangsreglene siden 2012. Flere kontrollmetoder beskrevet i gjeldende kontrollinstruks er også vanskelig gjennomførbare uten kjørebaneløfter eller arbeidsgrav. Presiseringen av ordlyden i § 8 er som nevnt ny men følger implisitt av tidligere overgangsregulering, og det er altså foreslått at den skal gjelde fra 1. januar 2019.

Vi viser også i den forbindelse til høringen og høringsoppsummeringen av denne fra 2012 (saksnummer 2012/035758-037) hvor følgende fremgår:

*«Kontrollinstruksen krever som en følge av disse punktene videre at kontrollen foregår på kjørebaneløfter eller grav. To-søylet billøfter vil eksempelvis ikke kunne brukes da bilens vekt ikke hviler på hjulene, noe som er en betingelse ved flere av kontrollmetodene».*

Vegdirektoratet vil presisere dette både fordi dette ikke har vært direkte regulert i forskriftens ordlyd i krav til utstyr (§ 8) og fordi det kan synes som om kontrollorganene ikke har vært klar over endringen i kontrollmetode i nåværende overgangsbestemmelse.

Vegdirektoratet har tidligere gitt veiledende retningslinjer for minimumskrav til løftekapasitet for løfteutstyr ved de enkelte kontrollorgankategorier. Etter nærmere vurdering er vi kommet til at disse bør forskriftsfestes, både fordi de allerede i stor grad er lagt til grunn ved godkjenning av kontrollorgan og fordi det vil gi en lik vurdering for alle innenfor samme kontrollorgankategori. Minimumskrav til løftekapasitet på løfter for de enkelte kontrollkategoriene er derfor foreslått forskriftsfestet.

### 11.5 Nærmere om forslaget til endring av annet ledd bokstav c)

Direktivet setter bare krav til at de som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, skal ha retardasjonsmåler. Vegdirektoratet foreslår derfor at forskriften justeres i tråd med minstekravet i direktivet. Dette begrunnes også med at retardasjonsmåler er svært lite brukt av kontrollorganene, samt at stadig flere kontrollorgan har bremseprøver tilpasset kjøretøy med 4-hjulsdrift. I tillegg er det svært få mangelmerknader på for svak bremsevirkning/retardasjon på kjøretøy inntil 3500 kg, og det er i praksis bare dette man får målt ved bruk av retardasjonsmåler. For traktor vil det i de aller fleste tilfeller være behov for retardasjonsmåler for å få utført tilfredsstillende bremsekontroll.

I tillegg er det tatt med at retardasjonsmåleren skal være *registrerende*, noe som er presisert i direktivet. Vi har derfor valgt å ta inn denne teksten. Vegdirektoratet velger å legge til grunn at også de enkle, analoge retardasjonsmålerne som mange bruker i dag, er registrerende idet de viser en maksimalverdi av bremsekraften.

### 11.6 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav d)

Vi har tidligere forutsatt at selve kontrollområde for kontroll av lys har ligget implisitt i kravet til lyskontrollapparat. Vegdirektoratet ønsker nå å forskriftsfeste dette kravet slik at det ikke skal være tvil om at det er krav til planhet på selve oppstillings-/kontrollområdet hvor kjøretøyet står plassert ved lyskontrollen. Det vil også være krav til at selve kontrollområdet er oppmerket slik at det er tydelig hvor lyskontrollen skal utføres, noe som er særlig aktuelt for de tilfellene hvor kontrollorgan har flyttbare lyskontrollapparat.

Vi har videre foreslått beskrivelsen *egnet lyskontrollapparat* for å ta høyde for utviklingen innen ulike hovedlyssystem på kjøretøyer og mulighetene for å kontrollere disse.

### 11.7 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav e) og f)

Med utgangspunkt i kravene til kontroll av traktor, er uttrykket *biler* erstatte med *kjøretøy* for å romme også traktorer med trykkluftbremseanlegg. I tillegg er det tatt med i punkt f) at manometer også kan være til bruk for måling av klokkestrykk. Det er i tillegg presisert at det bare er krav til slikt utstyr for de kontrollorganene som er godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses.

### 11.8 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav g)

Vegdirektoratet foreslår å fjerne siste del av punktet da dette gjelder avgassmålere senest tatt i bruk for 10 år siden. For de kontrollorganene som eventuelt enda bruker målere godkjent etter denne normen, vil det ikke medføre andre endringer enn at de ved anskaffelse av ny måler må forholde seg til kravene i punkt g.

### 11.9 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav h)

Punktet om støymåler er foreslått endret slik at det er i tråd med gjeldende standard og beskrivelse i denne. Vi foreslår å fjerne kravet til bruk ned til  $-10^{\circ}\text{C}$  da det spesifiserte temperaturområdet for klasse 1 allerede i standarden er  $-10^{\circ}\text{C}$  til  $+50^{\circ}\text{C}$ . Det presiseres videre at øvrig utstyr i tillegg til selve lydmåleren som er nødvendig for å få utført støymåling, forutsettes å være tilgjengelig hos kontrollorganet.

### 11.10 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav j)

Vi foreslår en presisering ved at punktet også gjelder tilgang til programvare – og ikke bare egen programvare – som er nødvendig for å innrapportere kontrollsedler mv.

### 11.11 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav k)

Direktivet presiserer at utstyr for påvisning av gasslekkasje i tillegg til å kunne måle/påvise CNG og LPG, også må kunne påvise LNG (Liquefied Natural Gas). For ordens skyld vil vi nevne at det ikke er krav om slikt utstyr før 1. januar 2019, jf overgangsreglene i § 31.

### 11.12 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav l)

Minimumskravet i direktivet er at kontrollorgan som skal kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, må ha slitasjetester (ofte benevnt som cross-check). Det er tidligere innført krav om slitasjetester for kontrollorgan 02 og 03 med overgang til 1. januar 2019. Dette kravet tar imidlertid ikke høyde for kontrollorgan 01 med godkjenning for kontroll av kjøretøy til og med 7500 kg og med hydraulisk bremseanlegg. Vegdirektoratet foreslår at forskriften endres slik at kravet gjelder alle kontrollorgan som skal kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg og med samme overgangsbestemmelse som tidligere; nemlig 1. januar 2019. Vi gjør oppmerksom på at dette også innebærer krav om at kontrollorgan for traktor må ha slitasjevarsler fra 1. januar 2019.



I tillegg har vi foreslått å ta inn kravene til bevegelsesmønster slik dette er beskrevet i direktivet.

### 11.13 Nærmere om forslag til endring av annet ledd bokstav m)

Slik Vegdirektoratet oppfatter teksten i direktivet, så er det et minimumskrav at alle kontrollorgan må ha en enkel form for diagnoseutstyr/OBD-skanner. I teksten i vedlegg 3 til direktivet er følgende beskrevet: «En innretning for tilkopling av kjøretøyets elektroniske grensesnitt, for eksempel et OBD-skanneverktøy». Vegdirektoratet foreslår ikke noen overgangsregulering for dette, og kontrollorganene må derfor ha slikt utstyr for OBD-måling fra 20. mai 2018.

Det er også åpnet for bruk av OBD-måling som alternativ både for avgass- og for røykmåling i direktivet, og vi foreslår dette også som alternativ i kontrollinstruksen. Vi gjør oppmerksom på at bruk av diagnoseutstyr/OBD-skanner som en alternativ metode for avgass- og røykmåling bare vil gjelde for nyere kjøretøy som oppfyller bestemte avgasskrav. Dette er nærmere beskrevet i kontrollinstruksen.

I tillegg til dette er ISO-standarden oppdatert i forhold til aktuelle punkt.

### 11.14 Nærmere om forslag til nytt tredje ledd

Direktivets krav er i mindre grad tilpasset kontroll av traktor. Det gjøres derfor generelle unntak fra utstyrskrav i henhold til direktivets beskrivelse. Når det gjelder unntak fra krav til rullebremseprøver, så gjøres dette betinget av at kontrollorganet har område hvor det kan kjøres retardasjonsprøve og hvor bremsevirkning kan kontrolleres i forhold til tilpassede krav i kontrollinstruksen. Grunnlaget for å gjøre unntak for prøving av traktor på bremserulleprøver er hovedsakelig knyttet til traktorens konstruksjon. De ulike 4-hjulsdriftvariantene sammen med varierende akselavstand, samt veldig ulike dekkutrustninger på traktorene gjør det komplisert å tilpasse dette til prøving på bremserulleprøver.

### 11.15 Nærmere om forslaget til nytt fjerde og femte ledd

Vi foreslår å dele gjeldende tredje ledd i to nye ledd for å fremheve forskjellen på bruk/vedlikehold av utstyret til forskjell fra kalibrering av utstyret. Når det gjelder fjerde ledd – bruk, vedlikehold og justering av utstyret – så beskriver dette i stor grad de pliktene kontrollorganet og kontrollørene selv har for at utstyret fungerer slik det er tiltenkt. Når det gjelder femte ledd – kalibreringsdelen – så er denne foreslått endret og skilt ut i et eget ledd for å gi en klarere beskrivelse av de kravene som gjelder ved kalibrering. Det er videre presisert hvilket utstyr som må kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO 17025, mens det øvrige utstyret kan være kalibrert i henhold til fabrikantens anvisninger.

Det ble tidligere gjort et midlertidig unntak for akkreditert kalibrering av lydmåler, og Vegdirektoratet foreslår å gjøre dette permanent ved at lydmåler ikke inngår i det utstyret som skal ha akkreditert kalibrering. Begrunnelsen for dette er at lydmåling blir svært sjelden utført av kontrollorganene. Kontrollinstruksen foreskriver også «subjektiv vurdering» av

lydnivå før det eventuelt foretas lydmåling. I de få tilfellene det blir utført lydmåling og denne medfører mangelmerknad, så må kjøretøyet som oftest også fremstilles for en trafikkstasjon for ombyggingskontroll og dokumentasjon med mindre kjøretøyet blir bygd tilbake il originalutførelse.

Vi har også sagt noe om hvilket måleområde de enkelte måleinstrumentene skal være kalibrert for, samt hvilken målenøyaktighet som skal legges til grunn ved akkreditert kalibrering. Vi vil gjerne ha høringsinstansenes synspunkter på disse.

### **11.16 Nærmere om forslag til nytt sjette ledd**

Kravet om at alt måleutstyr som er beskrevet i § 8 skal kalibreres videreføres i dette leddet. Kalibreringen kan enten gjøres av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO 21069-1, anneks A – altså på samme måte som spesielt nevnt utstyr i femte ledd – eller som tidligere regulert i forskriften; i henhold til fabrikantens anvisninger. Dersom kalibreringen utføres etter sistnevnte metode, vil den være i samsvar med slik forskriften regulerer dette i dag. Vi vil gjerne ha høringsinstansenes synspunkter også på dette punktet.

### **11.17 Nærmere om forslag til nytt syvende ledd**

Kravet om at kontrollorganet må ha dokumentasjon for utført kalibrering er videreført fra tredje ledd i gjeldende forskrift. I tillegg er det foreslått en presisering for å sikre at måleinstrumentene oppfyller kravene til målenøyaktighet innenfor gitte bruks- /måleområder. Dette betyr at dersom kalibrering viser at måleinstrumentene ligger utenfor grenseverdiene/gitt målenøyaktighet i deres bruksområder, så skal de innreguleres slik at de ligger innenfor og så kalibreres påny.

### **11.18 Nærmere om forslag til nytt åttende ledd**

Direktivet regulerer maksimalt intervall mellom kalibreringene. Vi oppfatter dette som minimumskrav, og det er derfor tatt inn i forskriften.

Det har vært noe usikkerhet rundt hvorvidt nytt utstyr skal være kalibrert eller ikke. Vegdirektoratet vil presisere at slik forskriften er utformet så skal utstyret til enhver tid være kalibrert i henhold til beskrivelsene i forskriften. Det betyr at i praksis så skal også nytt utstyr være kalibrert før det tas i bruk, og dette presiseres derfor i forskriftsteksten.

## **12 Til § 10 Teknisk leder og kompetent stedfortreder**

### **12.1 Forslag til ordlyd**

Forskriften § 10 foreslås endret slik:

§ 10 Teknisk leder og kompetent stedfortreder

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

Teknisk leder er ansvarlig for virksomheten og skal være heltidsansatt ~~og være til stede i virksomheten~~. Teknisk leder skal delta aktivt i arbeidet ved å veilede ~~personalet~~ *kontrollørene* og påse at kontrollene utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift. *Teknisk leder er ansvarlig for at kontrollvirksomheten drives i samsvar med gjeldende regelverk, skal samordne kontrollvirksomheten og er kontrollorganets kontaktperson i forhold til regionvegkontoret*

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

~~Periodisk kontroll kan ikke utføres uten at teknisk leder eller kompetent stedfortreder er tilstede.~~

*Regionvegkontoret kan registrere opplysninger, herunder personopplysninger, om tekniske ledere og stedfortreder i Statens vegvesens elektroniske register i forbindelse med søknader, godkjenninger, tilsyn og reaksjoner.*

## 12.2 Nærmere om forslag til endring av første ledd

Forslaget til endring av § 10 første ledd innebærer et det fra 20. mai 2018 gjelder et krav om at funksjonen som teknisk leder og kompetent stedfortreder forutsetter at de skal være gitt personlig godkjenning av regionvegkontoret.

Det følger av direktiv 2014/45/EU artikkel 13 nr. 1 og 2 at medlemsstatene skal sikre at den periodiske kontrollen gjennomføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og utdanning som fastsatt i direktivets vedlegg IV, pkt. 3. Videre at kompetente myndigheter, eventuelt godkjente opplæringsvirksomheter, utsteder et sertifikat til de som oppfyller kravene. Vedlegg IV Minstekrav til kompetanse, utdanning og sertifisering angir at medlemsstatene, før en kontrollør godkjennes til å gjennomføre kontroller, skal kontrollere om kravene til kompetanse og utdanning er oppfylt.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, innebærer artikkel 13 nr. 1 og 2 – sammenholdt med vedlegg IV – at det må innføres nasjonale regler om personlig godkjenning av kontrollørene. Det vil ikke være tilstrekkelig at det – slik praksis er i dag – undersøkes i forbindelse med gjennomføring av tilsynet om kravene til kompetanse mv. er oppfylt (driftskrav). Kravet om personlig godkjenning av kontrollørene må etter Vegdirektoratets vurdering også gjelde for teknisk leder og kompetent stedfortreder all den tid disse skal delta aktivt i arbeidet med veilede kontrollørene i kontrollgjennomføringen. Uten slik personlig godkjenning vil heller ikke teknisk leder selv kunne gjennomføre periodiske kjøretøykontroller uten å komme i strid med kravet om kompetanse, utdanning og personlig godkjenning slik dette er formulert i direktivet.

Kravet om personlig godkjenning må for øvrig sees i sammenheng med at det i forslag til ny § 24 a foreslås at det – i tillegg til å kunne tilbakekalle godkjenning av kontrollorgan ved vesentlige overtredelser av vilkårene for etablering og drift – kan rettes

forvaltningsreaksjoner direkte mot teknisk leder og kontrollør, dersom det i tilsyn avdekkes vesentlige forsømmelser av de plikter som følger av forskriften. Ileggelse av forvaltningsreaksjoner rettet mot teknisk leder forutsetter at det er gitt personlig godkjenning. De nærmere vilkårene for å bli godkjent som teknisk leder fremgår av forslaget til § 11, jf. likevel forslag til overgangsregler i § 31.

### 12.3 Nærmere om forslag til endring av andre og fjerde ledd

Forslaget til endring av andre og fjerde ledd innebærer at det lempes på det strenge kravet til teknisk leders (og kompetent stedfortreders) tilstedeværelse i kontrollorganet. Slik gjeldende bestemmelse tolkes og kontrolleres i tilsyn innebærer den at det ikke kan foregå kontrollvirksomhet dersom teknisk leder ikke er fysisk tilstede til enhver tid. Regelen er begrunnet med at teknisk leder er den eneste i kontrollvirksomheten det, med unntak av kravet om kurs i bremseprøving for kontrollører som skal utføre kontroll av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses, stilles formelle kompetansekrav til. Teknisk leders fysiske tilstedeværelse i kontrollorganet har derfor vært vurdert som en nødvendig forutsetning for å sikre at kontrollørene gis nødvendig veiledning og føres tilsyn med slik at kontrollene utføres med riktig innhold og kvalitet.

Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EU innebærer imidlertid at det fra 20. mai 2018 gjelder et krav om at de som skal gjennomføre periodiske kjøretøykontroller skal oppfylle krav til grunnkompetanse og være gitt egnet opplæring eller ha bestått en passende prøve. Det vises her til omtalen til forslagens § 12.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil de skjerpete kravene til kontrollørens kompetanse gjøre at behovet for teknisk leders fysiske tilstedeværelse for å veilede og føre tilsyn med kontrollarbeidet ikke lenger er så sterkt tilstede. Hensynet til at kontrollarbeidet foregår med riktig innhold og kvalitet sikres uansett gjennom at kontrollørene har en kompetanse som gjør at de i større grad enn hva tilfellet er i dag kan gjennomføre kontrollene uten løpende veiledning og tilsyn fra teknisk leder.

Forslaget til endring bygger forøvrig på den forutsetning at kontrollorganene har skriftlig utarbeidede prosedyrer for overvåking og måling av kvaliteten på virksomhetens kontrollgjennomføring, jf. forslaget til endring av forskriften § 14.

Vegdirektoratet legger til grunn at det normale fortsatt vil være at teknisk leder er tilstede og tilgjengelig for øvrige kontrollører for veiledning mv. Ordningen med at kontrollorganene som hovedregel skal ha en kompetent stedfortreder som trer inn i teknisk leders funksjon ved hans fravær vil i seg selv bidra til dette. Endringsforslaget innebærer likevel at det kan utføres kontroller selv om teknisk leder og kompetent stedfortreder ikke er tilstede i kontrollorganet til enhver tid. Endringsforslaget vil på denne måten bidra til en mer fleksibel drift samtidig som riktig kontrollkvalitet sikres gjennom skjerpede kompetansekrav.

Tilføyelsen av siste setning i annet ledd tydeliggjør rollen som teknisk leder, og markerer at vedkommende uansett har det overordnede faglige ansvaret for kontrollvirksomheten og er den som regionvegkontoret forholder seg til i tilsynet. Tilføyelsen presiserer at rollen som

teknisk leder er noe annet enn å være administrativ leder, og innebærer også at teknisk leder kan komme i ansvar for feil og mangler i forhold til kontrollvirksomheten.

## 12.4 Nærmere om forslaget til endring av tredje ledd

Endringene i § 10 tredje ledd er kun av språklig art og er ikke ment å endre det materielle innholdet.

## 12.5 Nærmere om forslaget til nytt fjerde ledd

Fjerde ledd gir hjemmel for å holde register over alle tekniske ledere og deres stedfortredere, som til enhver tid er godkjent. Formålet med registeret er å få samlet nødvendig informasjon om dem som er godkjent av Vegdirektoratet (navn, personnummer, kompetanse, vandel, fagbrev, eventuell reaksjonshistorikk mv.). Dersom en teknisk leder eller en stedfortreder blir ilagt en reaksjon etter tilsyn, ønsker vi å ta vare på denne informasjonen, da en slik historikk vil kunne ha betydning for valg av reaksjonsform og lengden på denne ved et senere forskriftsbrudd.

Forslaget innebærer at dagens kontroll- og verkstedregister utvides til også å inneholde opplysninger om godkjente tekniske ledere og stedfortredere. Se også om registrering av opplysninger om kontrollører under kommentarene til § 12 niende ledd.

Registeret vil også inneholde informasjon om alle personer som tidligere har vært godkjent og som tidligere har søkt om en godkjenning. Dette er nødvendig for å følge opp nye søknader.

# 13 Til § 11 Krav til teknisk leder

## 13.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 11 foreslås endret slik:

### § 11. *Krav til teknisk leder*

Teknisk leder ved kontrollorgan skal ha fagbrev og relevant praksis som nærmere fastsatt. Praksis skal være opparbeidet som kontrollør hos Statens vegvesen eller ved godkjent kontrollorgan eller som ~~bilmekaniker~~ *mekaniker* ved godkjent kjøretøyverksted. *I tillegg skal teknisk leder være godkjent som kontrollør, jf. § 12.*

Teknisk leder ved kontrollorgan skal oppfylle følgende krav:

- a) Kontrollorgan 01: Ved periodisk kontroll av kjøretøy med totalvekt 3 500 kg eller mindre: Fagbrev som «bilmekaniker av tunge kjøretøy» eller som «bilmekaniker av lette kjøretøy» og 4 års relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 10 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.
- b) Kontrollorgan 02: Ved periodisk kontroll av kjøretøy med totalvekt ~~med totalvekt 7 500 kg eller mindre~~ *fra 3501 kg til 7 500 kg*: Fagbrev som «bilmekaniker tunge kjøretøy» og 4 års

relevant praksis etter bestått fagprøve, alternativt 10 års relevant praksis i tillegg til bestått fagprøve.

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

Teknisk leder må på godkjenningstidspunktet ha vært i relevant arbeid i minst 3 av de siste 10 årene.

~~Teknisk leder skal ha førerrett som gir adgang til å kjøre slike kjøretøy som kontrollorganet har godkjenning for.~~

Krav til teknisk leder anses videre oppfylt på bakgrunn av annen relevant utdanning eller praksis dersom regionvegkontoret finner denne likeverdig med forannevnte.

Krav til teknisk leder kan også anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

~~Teknisk leder må oppfylle kravet om nødvendig kompetanse slik dette er beskrevet i § 12 annet ledd.~~

~~Kontrollorgan kan ikke godkjennes uten at det har teknisk leder som oppfyller kompetansekravene i denne bestemmelse~~

## 13.2 Nærmere om forslaget til endringer i § 11

§ 11 annet ledd ny bokstav e) fastsetter krav til fagbrev og praksis for teknisk leder ved den nye kontrollorgankategorien for kontroll av traktor, kontrollorgan 05. Vegdirektoratet har for det første lagt til grunn at fagbrev som landbruksmaskinmekaniker vil være relevant.

Vegdirektoratet har videre foretatt en sammenligning av læreplanene for landbruksmaskinmekaniker og for anleggsmaskinmekaniker, og kommet til at disse fagbrevene kan likestilles. I tillegg til disse to fagbrevene har vi kommet til at fagbrev som bilmekaniker tunge kjøretøy bør godkjennes. Bestemmelsen stiller derfor krav om ett av tre fagbrev, med tillegg av relevant praksis som nærmere angitt.

Kravet om førerrett slik dette kommer til uttrykk i gjeldende forskrifts fjerde ledd foreslås fjernet. Forslaget til fjerning må sees i sammenheng forslaget til endring av syvende ledd.

Slik Vegdirektoratet vurderer det vil behovet for at teknisk leder skal ha førerrett for de kjøretøykategorier kontrollorganet er godkjent for ikke lenger være så fremtredende etter at kravene til kontrollørens kompetanse skjerpes, jf. forslaget til § 12 *Krav til kontrollører*, jf. også omtalen til forslaget § 10. Gjeldende fjerde ledd er først og fremst begrunnet i at teknisk leder – som ledd i tilsynet med og veiledning av øvrige kontrollører – skal prøve kjøretøy som kontrolleres. Med de skjerpete kompetansekravene som gjøres gjeldende for

kontrollørene, er Vegdirektoratet av den oppfatning at prøvingen kan foretas av andre enn teknisk leder forutsatt at disse har førerrett for de aktuelle kjøretøyene. Det sentrale for teknisk leder vil uansett være at han har den nødvendige kontrollkompetansen som skal til for å veilede og føre tilsyn med kvaliteten på kontrollørenes arbeid.

Forslaget til endring av syvende ledd innebærer at teknisk leder skal være godkjent som kontrollør. Dette innebærer bl.a. at teknisk leder, i den utstrekning han selv prøvekjører kontrollert kjøretøy, må ha førerrett for de aktuelle kjøretøykategoriene. Det vises for øvrig til omtalen til forslaget til § 12 *Krav til kontrollører*.

Siste ledd i gjeldene § 11 anses som overflødig med de endringer som er foreslått i § 10 og vi foreslår derfor dette leddet fjernet.

## 14 Til § 12 Krav til kontrollører

### 14.1 Forslag til ordlyd

Forskriftens § 12 foreslås endret slik:

#### *§ 12 Krav til kontrollører*

~~Personale som utfører kontroll ved godkjent kontrollorgan skal ha nødvendig kompetanse. Kontrollør for periodisk kontroll av kjøretøy skal være godkjent av regionvegkontoret. For å få godkjenning som kontrollør må vedkommende: Personale som skal kjøre de kjøretøy de kontrollerer, må ha førerkort for dette, jf. [forskrift 19. januar 2004 nr. 298](#) om førerkort m.m. Unntak i [førerkortforskriften § 12-2](#) første ledd gjelder:~~

- a) *Ha fagbrev tilpasset den kategorien kontrollorgan vedkommende skal godkjennes for.*
- b) *Ha gjennomført grunnopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy tilpasset den kjøretøykategorien vedkommende skal godkjennes for, jf. forskrift [SETT INN DATO] om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy.*
- c) *Godtgjøre med ordinær politiattest at vandel er slik at vedkommende finnes skikket som kontrollør.*

*Kontrollører som selv skal prøvekjøre kjøretøyene de kontrollerer må ha førerrett for dette, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. Unntak i førerkortforskriften § 12-2 første ledd gjelder.*

*Kontrollørene skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til at de kan utføre kontrollene korrekt etter kontrollinstruksen.*

*En godkjenning som kontrollør utløper tre år etter dato for godkjenning.*

*For å beholde godkjenningen må kontrollører gjennomføre oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll tilpasset kjøretøykategorien vedkommende er godkjent for å kontrollere, jf. forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Ved gjennomført oppfriskningsopplæring fornyes godkjenningen med tre år regnet fra dato for gjennomført opplæring.*

*Kontrollør som ikke lenger oppfyller kravene til godkjenning plikter å melde fra om dette til regionvegkontoret.*

*Krav til kontrollør etter første ledd, bokstav a), anses videre oppfylt på bakgrunn av annen relevant utdanning dersom regionvegkontoret finner denne likeverdig med forannevnte.*

*Krav til kontrollør etter første ledd, bokstav a), b) og c) kan anses oppfylt på bakgrunn av tilsvarende yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat, jf. forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.*

*Regionvegkontoret kan registrere opplysninger, herunder personopplysninger, om kontrollører i elektroniske registre i forbindelse med søknader, gjennomført opplæring, godkjenninger, tilsyn og reaksjoner.*

Før kontrollører som skal utføre periodisk kontroll av kjøretøy skal det dokumenteres:

1. Kunnskap om kjøretøy som er omfattet av den aktuelle kontrollorgankategorien, herunder kjøretøyets konstruksjon, dets systemer og komponenter, samt hvordan disse fungerer og innvirker på hverandre.
2. Tilstrekkelige norskkunnskaper til at vedkommende kan utføre kontroller på en tilfredsstillende og forsvarlig måte.
3. Kunnskap om kontrollinstruksen og gjeldende forskriftsverk.
4. Kontrollkompetanse, herunder:
  - a) Innsikt i hvordan kjøretøy og periodisk kjøretøykontroll påvirker trafiksikkerhet og miljø.
  - b) Forståelse for konsekvenser av bedømming.
  - c) Kunnskap om bruk av måleutstyr og annet utstyr som er nødvendig for å gjennomføre kontrollen.
  - d) Kunne utføre kontroller med riktige kontrollmetoder og gi korrekt bedømming.
  - e) Kontrollører som skal utføre kontroll av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha gjennomgått og bestått kurs i bremseprøving i henhold til Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy. Kurset skal være godkjent av Vegdirektoratet.

## 14.2 Nærmere om forslaget til endringer i § 12

### 14.2.1 Generelt

Uttrykker personale er i forslaget til endret § 12 gjennomgående erstattet med uttrykket kontrollører da bestemmelsen utelukkende gjelder for kontrollørene (teknisk leder inkludert) i virksomhetene.

Gjeldende forskrifts § 12 første og annet ledd foreslås erstattet med ni delvis nye og delvis omredigerte ledd.



### 14.2.2 Nærmere om første ledd

Det følger av forslagetets første ledd at kontrollører for periodisk kjøretøykontroll skal ha personlig godkjenning gitt av regionvegkontoret. Godkjenning gis etter skriftlig søknad til regionvegkontoret vedlagt nødvendig dokumentasjon, i praksis fagbrev og politiattest. Opplysninger om grunnopplæring hentes fra kontrollørregisteret.

Direktiv 2014/45/EU artikkel 13 nr. 1 og 2 bestemmer at medlemsstatene skal sikre at den periodiske kontrollen gjennomføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og utdanning som fastsatt i direktivets vedlegg IV, pkt. 3. Videre at kompetente myndigheter, eventuelt godkjente opplæringsvirksomheter, utsteder et sertifikat til de som oppfyller kravene. Vedlegg IV *Minstekrav til kompetanse, utdanning og sertifisering* angir at medlemsstatene, før en kontrollør godkjennes til å gjennomføre kontroller, skal kontrollere om kravene til kompetanse og utdanning er oppfylt. Slik Vegdirektoratet vurderer det, innebærer artikkel 13 nr. 1 og 2 – sammenholdt med vedlegg IV – at det må innføres nasjonale regler om godkjenning av kontrollørene. Det vil ikke være tilstrekkelig at det undersøkes i forbindelse med gjennomføring av tilsyn om kravene til kompetanse mv. er oppfylt.

Kravet om personlig godkjenning gjøres gjeldende både for kontrollører som er tilsatt før 20. mai 2018 og de som tilsettes etter denne datoen.

Vilkårene for å kunne bli gitt første gangs personlig godkjenning er uttømmende regulert i forslagetets første ledd, bokstavene a), b) og c).

Vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU bestemmer at kontrollørene skal ha en grunnkompetanse i form av bekreftet kunnskap (bekreftet viden, dansk oversettelse) på nærmere angitte områder. Vegdirektoratet tolker dette som utdanning (fagbrev som mekaniker el.). Kravet til grunnkompetanse gjelder imidlertid ikke for kontrollører ansatt ved kontrollorgan pr. 20. mai 2018, jf. direktivet artikkel 13.nr. 3.

Kontrollørene skal – i tillegg til å oppfylle kravene til grunnkompetanse – også gis egnet opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Det stilles krav til grunnopplæring eller passende prøve i forkant av godkjenningen. Kravene i direktivet er alternative minstekrav. Vegdirektoratet har funnet det riktig å stille krav til obligatorisk opplæring. Kravet skal medvirke til at kontrollgjennomføringen blir enhetlig og holder riktig kvalitet og bidra til at det utvikles en særlig kontrollkompetanse i tillegg til reparasjonskompetansen som erverves gjennom fagbrevet. Dette sikres etter Vegdirektoratets oppfatning best gjennom at opplæringen gjøres obligatorisk. De nærmere kravene til opplæringens innhold, omfang og metode følger av ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollopplæringsforskriften).

Direktiv 2014/45/EU, jf. vedlegg V, angir som et av flere grunnlag for tilbakekalling av godkjenning at kontrollorganet eller kontrollør «mister sitt gode omdømme» (i engelsk utgave «good repute»). Vegdirektoratet tolker dette som et krav om vandel. Slik kravet er formulert i direktivet er det kun oppgitt som et grunnlag for tilbakekalling av godkjenning, ikke et grunnlag for godkjenning. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at

vandelskravet bør gjøres gjeldende allerede ved første gangs godkjenning av kontrollører og at dette dokumenteres ved hjelp av ordinær politiattest, jf. politiregisterloven § 40. Ordningen blir etter dette den samme som for godkjenning av trafikklærere, jf. vegtrafikkloven § 27 første ledd.

Begrunnelsen for å stille krav til vandel allerede ved første gangs godkjenning har den åpenbare fordel at man slipper å gi godkjenning til en kontrollør som det i ettertid (i tilsyn) viser seg ikke har slik vandel at han finnes skikket som kontrollør. Hvilke eventuelle straffbare forhold i politiattesten som skal anses som så alvorlige at vedkommende kontrollør ikke anses skikket, må bero på en konkret vurdering av regionvegkontoret. Det legges imidlertid til grunn at det først og fremst er straffbare forhold knyttet til vinningslovbrudd, økonomisk kriminalitet samt uriktig opplysning til offentlig myndighet som vil kunne føre til at en kontrollør ikke har slik vandel at han anses skikket. Begrunnelsen for dette er at gjennomføring og rapportering av periodiske kontroller er basert på tillit mellom kontrollørene og godkjenningsmyndigheten. Det er derfor viktig at kontrollørene har en vandel som gjør at godkjenningsmyndigheten kan ha tillit til at kontrollørene rapporterer kontrollresultatene med riktig innhold og uten risiko for at man har å gjøre med såkalte fiktive kontroller (utstedelse av kontrollrapport uten at kjøretøyet rent faktisk er blitt kontrollert). Vegdirektoratet vil utarbeide nærmere retningslinjer for regionvegkontorenes vurdering av kontrollørenes vandel.

Forslaget innebærer i utgangspunktet at kontrollører (tekniske ledere inkludert) har frist til 20. mai 2018 til å innrette seg etter skjerpede krav til kompetanse. Selv om det kan argumenteres for at dette utgjør et inngrep i eksisterende rettigheter, så er Vegdirektoratet av den oppfatning at dette ikke kan karakteriseres som en regelendring med urimelig tilbakevirkning. Særlig gjelder dette når det i forslaget til § 31 *Overgangsbestemmelser* gjøres unntak for så vel vandelskravet som fagbrevkravet for de som er kontrollører ved kontrollorgan før 20. mai 2018. Det foreslås i tillegg en egen tilpasset grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll for kontrollører tilsatt før 20. mai 2018.

#### 14.2.3 Nærmere om annet ledd

Forslagets annet ledd viderefører ordningen om førerkort for kontrollørene og innebærer ingen realitetsendringer. Det presiseres imidlertid at i det samlede kontrollørkorpset må gjenfinnes alle de føreretter som er aktuelle for å kunne foreta prøving av de kjøretøykategoriene som kontrolleres.

#### 14.2.4 Nærmere om tredje ledd

Forslagets tredje ledd viderefører ordningen med at kontrollørene skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper til at vedkommende kan utføre kontroller på en «tilfredsstillende og forsvarlig» måte. Vegdirektoratet foreslår imidlertid å endre ordlyden til at vedkommende skal kunne utføre kontroller på en «korrekt» måte. Vi finner at ordlyden i dag, «tilfredsstillende og forsvarlig», kan gi et inntrykk av at kravene til kvaliteten på kontrollene avhenger av kontrollørens språknivå. Ved å endre ordlyden vil vi presisere at det alltid er et krav om at kontroller skal utføres korrekt etter kontrollinstruksen.

Bestemmelsen er å forstå som et driftskrav og bygger på den forutsetning at det er arbeidsgiver ansvar å påse at norskkravet er oppfylt. Det kan deretter i tilsynet med virksomhetene undersøkes og vurderes om kravet er oppfylt.

Hva som er å betrakte som tilstrekkelige norskkunnskaper må bero på en konkret vurdering av regionvegkontoret og der det sannsynliggjøres at det foreligger feil og mangler ved kontrollgjennomføring som det er saklig grunn til å mene har sammenheng med manglende norskkunnskaper, evt. at tilsynet mottar klager der manglende norskkunnskaper er et element i klagen. Dette må igjen fortrinnsvis knyttes an mot de plikter kontrollorganet har til veiledning samt utfylling og levering av kontrollseddel til kjøretøyeier.

Dersom man i tilsynet avdekker at kontrollører åpenbart ikke oppfyller kravet om tilstrekkelige norskkunnskaper til at de kan utføre kontroller korrekt, kan det stilles krav om at virksomheten innen en gitt frist leverer nærmere dokumentasjon for kontrollørens faktiske norskkunnskaper. Dette kan rent praktisk gjøres ved at kontrolløren avlegger og består norskprøve i regi av Nasjonalt fagorgan for kompetansepolitikk (VOX). Det presiseres for ordens skyld at annen dokumentasjon, etter en konkret vurdering og forutsatt at den dokumenterer tilsvarende nivå som «VOX-testen», også skal aksepteres.

Vegdirektoratet vil vurdere å utarbeide nærmere retningslinjer for regionvegkontorenes vurdering av kontrollørens norskkunnskaper.

#### **14.2.5 Nærmere om fjerde og femte ledd**

Det følger av vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU at kontrollørene – i tillegg til grunnutdanningen i periodisk kontroll av kjøretøy forut for godkjenning – også skal gjennomføre regelmessig oppfriskningsopplæring eller bestå en passende prøve. Begrepet «regelmessig» er ikke nærmere definert, noe som innebærer en relativt stor skjønnsmargin for nasjonal gjennomføring hva gjelder hyppigheten av oppfriskningsopplæringen.

Kravet i direktivet er også her alternative minstekrav. Vi finner det imidlertid også her og med samme begrunnelse som for grunnopplæringen at det bør stilles krav om opplæring.

Når det gjelder hyppigheten av oppfriskningsopplæringen har Vegdirektoratet sett hen til yrkessjåfør opplæringen, jf. yrkessjåførforskriften, der det også er krav til både grunnutdanning og regelmessig etterutdanning. Det fremgår av yrkessjåførforskriften § 12 at den enkelte yrkessjåfører må gjennomføre etterutdanning innen hvert femte år etter at yrkessjåførbevis ble ervervet første gang

Vegdirektoratet vurderer det likevel slik at oppfriskningsopplæringen for kontrollørene som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll bør gjennomføres hvert tredje år. Forslaget begrunnes med at det skjer en kontinuerlig utvikling innen kjøretøyteknologi, relevant regelverk, kontrollmetoder og kontrollutstyr som igjen krever en relativt hyppig oppdatering av kontrollørene. Omfanget av oppfriskningsopplæringen vil for øvrig være betydelig mindre enn hva som gjelder for etterutdanningen av yrkessjåfører. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på hyppigheten av oppfriskningsopplæringen.

Dersom en kontrollør ikke gjennomfører oppfriskningsopplæring, utløper kontrollørens godkjenning og han har ikke lenger tillatelse til å utføre periodisk kontroll av kjøretøy. I praksis vil også kontrollørens tilgang til å melde inn periodiske kontroller automatisk bli stengt/deaktivert. Godkjenningen blir stående som ugyldig i registeret inntil kontrolløren har gjennomført oppfriskningsopplæring, og den åpnes først ved innmelding av slik opplæring.

#### 14.2.6 Nærmere om sjette ledd

Forslaget innebærer at kontrollører som ikke lenger oppfyller kravene til å være godkjent – på eget initiativ – plikter å melde fra om dette til godkjenningsmyndigheten.

Bestemmelsen kan i utgangspunktet synes overflødig all de tid det legges opp til at innmelding av oppfriskningsopplæring skal tilflyte godkjenningsmyndigheten uten kontrollørens medvirkning, jf. kontrollopplæringsforskriften. Forslaget er imidlertid først og fremst begrunnet i godkjenningsmyndighetens behov for informasjon dersom det har oppstått noe som gjør det nødvendig å vurdere kontrollørens vandel, jf. forslaget til ny § 24 a.

#### 14.2.7 Nærmere om syvende og åttende ledd:

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 i forhold til tilsvarende kvalifikasjoner ervervet i EØS-stat all den tid kontrollør ved kontrollorgan fra 20. mai 2021 må betraktes som et lovregulert yrke.<sup>1</sup>

#### 14.2.8 Nærmere om niende ledd

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 Vegdirektoratet (navn, personnummer, kompetanse, vandel, fagbrev, eventuell reaksjonshistorikk mv.). Eksempelvis dersom en kontrollør blir ilagt en reaksjon etter tilsyn, ønsker vi å ta vare på denne informasjonen, da en slik historikk vil kunne ha betydning for valg av reaksjonsform og lengden på denne, ved et senere forskriftsbrudd.

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. Dette er nødvendig for å følge opp nye søknader.

---

<sup>1</sup> Forslaget bygger på den forutsetning at kontrollør ved kontrollorgan tas inn i oppregningen i yrkeskvalifikasjonsforskriften § 2 *Virkeområde* over yrker som er å betrakte som lovregulerte yrker på vegtrafikklovgivningens område.

Forslaget innebærer at dagens kontroll- og verkstedregister utvides til også å inneholde opplysninger om kontrollører.

## 15 Til § 12a Gebyr for godkjenning

### 15.1 Forslag til ordlyd

Bestemmelsen er ny og forslås slik:

#### *§ 12a Gebyr for godkjenning*

*For behandling av søknad om godkjenning som kontrollorgan skal kontrollorganet betale et gebyr på kr 12 840.*

*For behandling av søknad om godkjenning som teknisk leder skal vedkommende betale et gebyr på kr 2 570.*

*For behandling av søknad om godkjenning som kontrollør skal vedkommende betale et gebyr på kr 1 290.*

### 15.2 Nærmere om forslaget til ny § 12a

#### 15.2.1 Generelt

Vegdirektoratet har tatt utgangspunkt i at det, både i Norge og øvrige nordiske land, i stadig økende grad, innføres ordninger med gebyr for å dekke godkjenningsmyndigheters kostnader til saksbehandling av søknader om godkjenning/sertifisering av virksomheter og personer der dette kreves etter nasjonal lovgivning. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

Finansdepartementet har i rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) uttalt at et vilkår for å etablere en gebyrordning er at det har som formål å finansiere en myndighetsbestemt tjeneste. Videre at det ikke betales for noe annet eller mer. Gebyr skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser gis i forskrift.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at godkjenning av kontrollorgan og kontrollører (teknisk leder inkludert) er en oppgave som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten.

Forslaget om å etablere en ordning med gebyr for godkjenning av kontrollorgan mv. er for øvrig nærmere omtalt i forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 annet ledd ble sendt på offentlig høring 3. juli 2016.

### 15.2.2 Nærmere om første ledd

Vi foreslår at det, på samme måte som det i dag allerede er etablert en gebyrordning for godkjenning av fartsskriververksteder, skal betales gebyr for å få behandlet en søknad om godkjenning som kontrollorgan. Selve godkjenningsplikten fremkommer i forskriften § 2. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Vegdirektoratet ser imidlertid at det kan fremstå som urimelig å måtte betale gebyr for en tjeneste som ikke fører frem til ønsket resultat (godkjenning). En alternativ løsning kan derfor være at gebyrplikten avgrenses til de tilfeller søknaden fører til godkjenning. Vi ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Kostnadskomponentene som skal danne grunnlag for beregning av gebyrets størrelse vil være timekostnader til dokumentgjennomgang/saksbehandling samt time- og reisekostnader til befaring av lokaler og utstyr.

Vegdirektoratet har med dette som grunnlag kommet til at gebyrets størrelse skal settes til kr 12 840.

### 15.2.3 Nærmere om annet og tredje ledd

Vilkårene for å kreve gebyr for søknad om godkjenning som teknisk leder og kontrollør vil være de samme som for kontrollorgan. Det samme gjelder kostnadskomponentene.

Gebyrets størrelse settes til kr 2 570 for teknisk leder og kr 1 290 for kontrollør.

Gebyr for behandling av søknader om godkjenning av teknisk leder og kontrollør settes vesentlig lavere enn for kontrollorgan. Dette begrunnes først og fremst med at det her ikke vil være tids- og reisekostnader til befaring, samt at saksbehandlingen er vesentlig enklere.

Grunnen til at gebyr for behandling av søknader om godkjenning av teknisk leder og kontrollør blir forskjellig er at behandlingen av søknad om godkjenning som kontrollør vil bli noe mer automatisert. I tillegg krever søknad om godkjenning som teknisk leder vanligvis noe mer saksbehandling og utsjekking av krav.

## 16 Til § 12b Kontrollørbevis

### 16.1 Forslag til ordlyd

Bestemmelsen er ny og forslås slik:

#### *§ 12b Kontrollørbevis*

*Regionvegkontoret utsteder kontrollørbevis til kontrollører når vilkårene for godkjenning er oppfylt, jf. § 12. Beviset skal inneholde opplysninger om kontrollørens navn, hvilken kjøretøykategori vedkommende er godkjent for, jf. forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy, navn på myndigheten som har utstedt beviset og dato for utstedelse og utløp.*

## 16.2 Nærmere om forslaget til ny § 12b

Det følger av artikkel 13 nr. 2 i direktiv 2014/45/EU at det skal utstedes et sertifikat til kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og utdanning. Hva sertifikatet skal inneholde fremkommer i vedlegg IV, punkt 3 i samme direktiv. Dette er inspektørens navn, hvilke kjøretøyklasser kontrolløren er godkjent til å foreta periodisk kontroll, navn på utstedelsesmyndigheten og utstedelsesdato. Sertifikatet skal utstedes av kompetent myndighet eller, hvor det er relevant, godkjente utdanningsinstitusjoner.

Det fremgår av forslaget til endring av forskriften § 12 at kontrollør skal godkjennes av regionvegkontoret etter skriftlig søknad vedlagt nødvendig dokumentasjon, i praksis fagbrev og politiattest. Opplysninger om grunnopplæring hentes fra kontrollørregisteret. Det er på denne bakgrunn naturlig at også kompetansebeviset utstedes av regionvegkontoret.

Vegdirektoratet foreslår at kompetansebeviset også skal inneholde utløpsdato i tillegg til de opplysningene direktivet krever skal være med. Dette begrunnes med at en kontrollør da vil ha et kompetansebevis som beskriver hvilken periode vedkommende er godkjent og når godkjenningen utløper.

Kompetansebeviset forutsettes utformet og utstedt etter samme modell som gjelder for godkjenningsbevis for kontrollorgan (A4-format).

## 17 Til § 12c Habilitet

### 17.1 Forslag til ordlyd

Bestemmelsen er ny og forslås slik:

#### *§ 12c Habilitet*

*Bestemmelsene i forvaltningsloven kapittel II Om ugildhet får tilsvarende anvendelse for teknisk leder og kontrollører i kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll så langt de passer.*

*Dersom kontrollorganet utfører kontroll av kjøretøy det selv eier eller på annen måte har råderett over eller har vesentlig interesse i, skal kontrollorganet ha særlige rutiner som sikrer objektivitet og kvalitet i disse kontrollene, jf. § 14 første ledd j).*

### 17.2 Nærmere om forslaget til ny §12c

#### 17.2.1 Generelt

Gjeldende forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 2, jf. vegtrafikkloven § 19, bestemmer at kontroll etter denne forskriften bare kan utføres av virksomhet som oppfyller vilkårene i forskriftens kapittel 3 og 4, og som er godkjent av regionvegkontoret. Bestemmelsene inneholder ingen spesifikke bestemmelser om habilitet i gjennomføringen av kontrollene.

Direktiv 2014/45/EU viderefører ordningen med at gjennomføringen av den periodiske kontrollen kan gjøres av private virksomheter godkjent av og under tilsyn av staten, jf. artikkel 4 nr. 2. Det følger imidlertid av fortalen pkt. 34 at tillatelse for privat organ til både å utføre reparasjoner og kontroll av samme kjøretøy er basert på garanti for objektivitet på et høyt nivå. Kravet til objektivitet og høy kvalitet i kontrollgjennomføringen er også skjerpet ved at det i direktivets artikkel 13 nr. 3 uttales at inspektørene som gjennomfører kontrollene skal være fri for enhver interessekonflikt for å sikre at en høy grad av upartiskhet og objektivitet opprettholdes.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, innebærer bestemmelsen i direktivet artikkel 13 nr. 3 at det må rettes habilitetskrav til kontrollørene som utfører kontrollene. En kontrollør vil etter Vegdirektoratets syn ikke kunne være fri for interessekonflikter når han utfører kontroll av kjøretøy som eies av ham selv eller nærstående. Det kan argumenteres for at slik interessekonflikt også oppstår når kontrolløren kontrollerer kjøretøy som eies av virksomheten han er ansatt i, slik tilfellet er f.eks. for busselskaper som driver egenkontroll og bilforhandlere som kontrollerer kjøretøy de omsetter for salg.

Selv om kontrollorganene formelt sett ikke treffer vedtaket om at kjøretøy skal godkjennes, er de uansett en viktig premissleverandør for de vedtak Statens vegvesen treffer. Vedtaket baserer seg på kontrollrapport oversendt fra kontrollorganet uten at dette – normalt sett – blir overprøvd. Kontrollorganene tilrettelegger på denne måten for vedtaket om at kjøretøyet skal godkjennes eller ikke. Det er derfor gode argumenter for at det bør knyttes habilitetsregler til kontrollørenes gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll, og at disse bør fremkomme direkte i spesiallovgivningen. Kontrollorganene utfører et samfunnsoppdrag på vegne av staten. Den periodiske kjøretøykontrollen er et viktig redskap for å sikre at kjøretøy i bruk er trafikksikre og oppfyller gjeldende miljøkrav. Den norske kontrollordningen er basert på tillit mellom kontrollorganene og deres representanter og regionvegkontoret som godkjennings- og tilsynsmyndighet. Gjennomføringen av kontrollene bør så langt som mulig organiseres slik at det ikke reises tvil om at vegvesenets godkjenning av de samme kontrollene er basert på undersøkelser og vurderinger fri for enhver interessekonflikt som kan ha betydning for kontrollens upartiskhet og objektivitet. Bestemmelser om habilitet skal – like mye som å sikre at det rent faktisk forberedes og treffes vedtak som ikke er farget av personlige interesser – bidra til at omgivelsene har tillit til at vedtakene er truffet på et uhildet grunnlag.

### **17.2.2 Nærmere om første ledd**

Forslaget til første ledd innebærer at kontrollører avskjæres fra å gjennomføre kontroll av kjøretøy de selv – ikke virksomheten – har en særlig interesse i. Forslaget til bestemmelse medfører rent praktisk at kontrollør ikke har anledning til å gjennomføre kontroller dersom vedkommende rammes av inhabilitetsgrunnene oppregnet i forvaltningsloven § 6. Kontrolløren kan f.eks. ikke kontrollere egne kjøretøy eller kjøretøy nærstående eier eller har rådighet over, jf. forvaltningsloven § 6 første ledd. Kontroll av kjøretøy som overordnede eller kollegaer eier eller råder over vil etter Vegdirektoratets vurdering rammes av habilitetsbestemmelsen i forvaltningsloven § 6 andre ledd som bestemmer at en person er



inhabil til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse dersom det foreligger andre særegneforhold som er egnet til å svekke tilliten til vedkommendes upartiskhet.

Forslaget til ny habilitetsbestemmelse bygger på den forutsetning at det i kontrollorganenes kvalitetssystem fins en prosedyre for håndtering av habilitetsbestemmelsen, jf. forslag til endring av forskriften § 14.

### 17.2.3 Nærmere om annet ledd

#### 17.2.3.1 Innledning

Foreløpige undersøkelser viser at vi har ca. 90 såkalte flåteeiere som også er kontrollorgan for periodisk kontroll og som kontrollerer egne kjøretøy. Det tilsvarende tallet for bilforhandlere er ca. 950.

#### 17.2.3.2 Vegdirektoratets vurdering og forslag

Vegdirektoratet har vurdert flere alternative løsninger for kontroll av kjøretøy som kontrollorganet selv eier eller råder over på annen har vesentlig økonomisk interesse i. 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. Det kan argumenteres for at det også i disse situasjonene vil kunne være så sterke bindinger at mellom enhetene at kontrollorganet bør avskjæres fra å gjennomføre kontroller av kjøretøy som de morselskapet eier eller råder over.

Vi har vurdert å stenge for kontroll av kjøretøy virksomheten selv eier, råder over eller har annen vesentlig interesse i, som beskrevet ovenfor. Kontrollen av de aktuelle kjøretøyene ville etter denne modellen kunne utføres av et annet kontrollorgan, men i virksomhetens lokaler. En slik konstruksjon ville innebære at kontrollorganet som gjennomfører de periodiske kontrollene i annet lokale enn sitt eget, vil ha det fulle ansvaret for at kontrollene gjennomføres og rapporteres etter de krav som følger av pkkf.

Det understrekes at eventuelle spesielle habilitetsregler rettet mot flåteeiere og bilforhandlere uansett bare vil ramme kontroll av kjøretøy de selv eier, bruker eller på annen måte har vesentlig økonomisk interesse i, ikke kontroller som etterspørres av andre.

Vegdirektoratet mener det er gode grunner til å avskjære kontrollører fra å kontrollere kjøretøyer som kontrollorganet selv eier eller råder over eller har annen vesentlig økonomisk interesse i (eks. leasing, flåteeiere, bilforhandlere). Ut fra et kontrollfaglig perspektiv ser vi det derfor som problematisk at kjøretøyeiere skal kunne kontrollere egne kjøretøy.

For å imøtekomme bransjens behov og samtidig ivareta direktivets strenge krav til objektivitet og upartiskhet, har Vegdirektoratet likevel kommet til at vi kan åpne for slike

kontroller på visse vilkår. Vi foreslår en ordning hvor vi åpner for kontroll av kjøretøy som eies av kontrollorganet, men at det reageres strengt hvis det avdekkes feil ved kontroll av virksomhetens egne kjøretøy. Dette er i tråd med Storbritannias planlagte implementering av direktivet på dette området, og de har tilsvarende modell som den norske hvor verkstedene også utfører den periodiske kontrollen.

Vi foreslår på bakgrunn av dette et krav om at kontrollorgan som kontrollerer kjøretøy de har vesentlig interesse i som beskrevet ovenfor, skal ha særlige rutiner som sikrer objektivitet og kvalitet i disse kontrollene. Disse rutinene skal fremgå av kontrollorganets kvalitetsstyringssystem, jf. § 14 første ledd j).

Vegdirektoratet bemerker at vi ser svært alvorlig på feilaktig godkjenning av kjøretøy som kontrollorganet selv har interesse i, da dette kan innebære et grovt brudd på den tillitt kontrollorganet er gitt, og at vi derfor legger opp til en streng praksis på dette området. Slik feilaktig godkjenning kan danne grunnlag for tilbakekalling av godkjenning for både teknisk leder, kontrollør og kontrollorgan. Det kan også være gode grunner til å ha særskilt fokus på virksomheter som driver kontroll av egne kjøretøy i forbindelse med stikkprøvekontroller, og dette er noe vi vil vurdere nærmere.

## 18 Til § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem

### 18.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 14 forslås endret slik:

§ 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem

Kvalitetsstyringssystemet skal fastlegge og beskrive følgende områder:

- a) Organisering av virksomheten der det framgår hvem som har ansvar for at kontrollen utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift.
- b) De ansattes kompetanse, herunder prosedyrer for opplæring og vedlikehold av kompetanse.
- c) Prosedyrer for kalibrering og periodisk vedlikehold av pliktig utstyr.
- d) Prosedyrer for gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy.
- e) Prosedyrer for ajourhold av kjøretøytekniske data og forskriftssamling som er nødvendig for å kunne gjennomføre kontrollen.
- f) Tilgjengelighet til forskrifter og kjøretøytekniske data for personalet.
- g) Prosedyrer for behandling av eventuelle klager på kontrollen.
- h) Prosedyrer for behandling og oversendelse av kontrollrapporter, og for rapportering av avvik fra forskriftens krav.
- i) *Prosedyrer for overvåking og måling av kvaliteten på virksomhetens kontrollgjennomføring.*
- j) *Prosedyrer for sikring av habiliteten i kontrollgjennomføringen.*

Kontrollorganet skal gjennom kvalitetsstyringssystemet kunne dokumentere at de gjennomfører periodisk kontroll i samsvar med regelverket.

## 18.2 Nærmere om forslag til endring av første ledd

Det foreslås at bestemmelsen om at kontrollorganene skal ha et virksomt kvalitetsstyringssystem med tilhørende prosedyrer utvides slik at det stilles krav til prosedyrer for

- a) Overvåking og måling av kvaliteten på gjennomførte periodiske kontroller (ny bokstav i)).
- b) Sikring av kontrollørens habilitet i kontrollgjennomføringen (ny bokstav j)).

Forslaget til ny bokstav i) *Prosedyrer for overvåking og måling av kvaliteten på virksomhetens kontrollgjennomføring* begrunnes med at det i forslag til § 10 jf. også § 11 lempes på kravet til teknisk leders tilstedeværelse i kontrollorganet samt krav til førerett. Prosedyren skal beskrive hvilke aktiviteter og fremgangsmåter for overvåking og målinger virksomheten har for å sikre at selve kontrollgjennomføringen er i samsvar med kravene i forskriften og kontrollinstruksen.

Forslaget til ny bokstav j) *Prosedyrer for sikring av kontrollørens habilitet i kontrollgjennomføringen* begrunnes med den nye habilitetsbestemmelsen i forslag til ny § 12c, beskrevet ovenfor. Prosedyren i § 14 første ledd bokstav j skal beskrive aktiviteter og fremgangsmåter for å sikre at kontrollorganet eller kontrollørene ikke kontrollører kjøretøy i strid med forslaget til ny § 12c *Habilitet*. Prosedyren skal således for det første sikre at kontrollørene ikke kontrollerer kjøretøy de er avskåret fra å kontrollere etter § 12c første ledd. Prosedyren skal videre inneholde særlige rutiner for å sikre objektivitet og kvalitet i kontroll av kjøretøy kontrollorganet selv eier eller på annen måte har råderett over eller vesentlig interesse i, jf. § 12c annet ledd.

## 19 Til § 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører

### 19.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 16 forslås endret slik:

§ 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører

~~Kontrollorganet skal gi kontrolltilbud til alle kjøretøyeiere, uansett kjøretøymerke og type, innenfor den godkjenning som kontrollorganet har.~~

Kontrollorganet plikter å gi kjøretøyeier den veiledning som er nødvendig for at vedkommende kan ivareta sine rettigheter og plikter etter forskriften.

Dersom det ved kontrollen oppdages feil ved kjøretøyets identitet (understallsnummer eller kjennemerke), eller at kjøretøyet er endret slik at det må fremstilles hos godkjenningsmyndigheten, skal kontrollorganet gjøre eieren oppmerksom på dette ved anmerkning på kontrollseddelen.

Kopi av kontrollseddelen skal oppbevares av kontrollorganet i 2 år. Oppbevaringen kan skje ved elektronisk lagring i et datasystem eller ved papirutskrift for arkivering. Ved elektronisk lagring må det etableres tilstrekkelige sikkerhetsrutiner mot tap av data.

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

Ved endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen, herunder opphør, flytting, endring av organisasjonsnummer, bytte av teknisk leder eller kompetent stedfortreder, utstyr, skal det straks gis skriftlig melding til regionvegkontoret.

## 19.2 Nærmere om forslag til fjerning av første ledd:

Bestemmelsen betegnes gjerne som «diskrimineringsforbudet». § 16 første ledd angir tre vilkår som godkjent kontrollorgan skal oppfylle. Tilbudet skal gis til alle kjøretøyeiere, det skal være uavhengig av merke/type og det skal dekke etterspørsel etter kontroll av kjøretøy innenfor kontrollorganets godkjenning. Godkjenningen gis som kjent i ulike kategorier, definert ved hjelp av hvilken tillatt totalvekt kjøretøyene som tillates kontrollert, har.

Vegdirektoratet har til nå lagt en streng tolkning til grunn hva gjelder innholdet i forskriften § 16 første ledd. Tolkningen går i korthet ut på at dersom et kontrollorgan f.eks. er gitt godkjenning for å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre (kontrollorgan 01), så er det forpliktet til å gi tilbud til alt av kjøretøy innenfor denne vektgrensen. Det kan f.eks. ikke la være å gi et tilbud til spesialkjøretøy som krever ekstra port- og takhøyde for å kunne gjennomføre kontrollene. Det kan heller ikke la være å gi tilbud om kontroll av kjøretøy som betinger at teknisk leder har utvidet førerrett (f.eks. minibuss som krever førerkort klasse D1). Bestemmelsen – slik den er utformet og tolket – får derfor konsekvenser for de krav kontrollorganet må oppfylle, spesielt hva gjelder lokaler og hvilken kompetanse teknisk leder må ha hva gjelder førerkort. Rekkevidden av § 16 første ledd må for øvrig tolkes i sammenheng med forskriftens § 8 *krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan* og § 11 *Krav til teknisk leder*, jf. også § 7 *kategorier av kontrollorgan*.

Begrunnelsen for reguleringen er at kontrollorganene utfører kontroller på vegne av Statens vegvesen, og at dette skal være et tilbud som sikrer at alle kjøretøyeiere gis anledning til å fremstille sitt kjøretøy til kontroll. Hensynet til at det skal være et reelt tilbud i distriktene er også tillagt vekt.

Slik Vegdirektoratet tolker gjeldende kontrolldirektiv (2009/40/EF) oppstiller ikke dette noen spesifikke krav til hvilke kjøretøy et kontrollorgan er forpliktet til å kontrollere. Det gjør heller ikke direktiv 2021/45/EU. Kravene i direktivet retter seg først og fremst mot hvem som skal kunne gi slikt tilbud og til kvaliteten og objektiviteten i kontrollgjennomføringen. Forskriften § 16 første ledd er med andre ord en nasjonal bestemmelse som vi har frihet til å endre.

Vegdirektoratet har allerede gjennom forslaget til endring av forskriften § 11 *Krav til teknisk leder* lempet på kravet om at teknisk leder skal ha førerrett som gir adgang til å kjøre kjøretøyene som kontrollorganet har godkjenning for. Spørsmålet etter er om det også bør

lempe på kravet om at kontrollorganet skal ha lokaler (port- og takhøyde) som gjør at kontrollorganet kan gi tilbud til alt av kjøretøy i den aktuelle vektclassen, spesialkjøretøy inkludert.

Bransjen, og regionvegkontorene, har gitt uttrykk for at kravet til lokaler er for strengt og at det bør vurderes å lempe på denne regelen, slik at det i større grad overlates til markedet å regulere behovet for løsninger. Det vises i denne sammenheng til at det pr. i dag er et godt og variert kontrolltilbud, spesielt i byene og tettstedene, og at et strengt krav til lokaler og utstyr bidrar til unødige investeringer.

En av hovedbegrunnelsene for å opprettholde det strenge kravet til lokaler og utstyr, slik dette kommer til uttrykk i forskriften § 16 første ledd, jf. også § 8, har vært «distriktshensynet». Det argumenteres med at å overlate til markedet å regulere dette vil kunne ha den konsekvens at det i distriktene ikke etableres «fullverdige» kontrollorgan som gir tilbud til kontroll av alle kjøretøy i den vektclassen kontrollorganet har godkjenning for. Dette vil igjen kunne generere økte tids- og reisekostnader for kjøretøyeiere i distriktene. Det å kunne gi et reelt kontrolltilbud i distriktene var en uttrykt målsetting fra Stortinget da ordningen med periodisk kontroll ble innført i Norge og man valgte en kontrollordning der private kjøretøyverksteder kunne gi tilbud om periodisk kjøretøykontroll.

Et mulig motargument mot det som er uttalt foran kan likevel være at et strengt krav til lokaler kan ha den konsekvens at potensielle tilbydere av periodisk kontroll unnlater å etablere seg i distriktene fordi investeringene ikke vil stå i rimelig forhold til kundegrunnet. Det vil rett og slett bli for dyrt å investere i lokaler som kan ta inn og kontrollere de få større kjøretøyene som det etterspørres kontroll for i den aktuelle vektgruppen virksomheten ønsker godkjenning for. Et strengt krav vil på denne måten kunne bidra til at mange får økte tids- og reisekostnader i stedet for at et lite mindretall kjøretøyeiere ikke får et lokalt tilbud.

Vegdirektoratet har etter en samlet vurdering kommet til at det er gode grunner til å lempe på «diskrimineringsforbudet», også hva gjelder krav til lokaler, slik at det i større grad enn tilfellet er i dag blir opp til virksomhetene selv å bestemme hvilke kjøretøy innenfor den aktuelle kjøretøygruppen de skal gi kontrolltilbud til. Vi foreslår derfor at § 16 første ledd oppheves i sin helhet.

Opphevingen av første ledd vil ha den konsekvens at forskriften § 7 *Kategorier av kontrollorgan* definerer den ytre vektgrensen for hvilke kjøretøy kontrollorganet har anledning til å kontrollere innenfor sin godkjenning. Det vil imidlertid være opp til kontrollorganet – innenfor rammen av den ytre grensen – å bestemme hvilke kjøretøy de rent faktisk skal tilby kontroll til, herunder også om de ønsker å tilby kontroll bare av bestemte merker/typer. De får da også selv bestemme hva de skal investere i lokaler (port- og takhøyde).

## 20 Til § 17 Gjennomføring av kontrollen

### 20.1 Forslag til ordlyd

#### § 17 Gjennomføring av kontrollen

~~Periodisk kontroll av et kjøretøy gjennomføres ved at kontrollorganet foretar en vurdering av alle de kontrollpunkter som er oppført i vedlegg 1, jf. § 30. Ved en periodisk kontroll skal kontrolløren foreta en vurdering av alle kontrollpunktene som er oppført i kontrollinstruksen, jf. § 30, og som er aktuelle for kjøretøyet. Etterkontroll jf. § 22 annet ledd gjennomføres ved at et kontrollorgan foretar en vurdering av kontrollpunkter mangelmerknadene ilagt ved periodisk kontroll utført i samme kontrollperiode en periodisk kontroll.~~

Følgende skala brukes ved bedømming av mangler:

- 1: *Mindre feil/mangel som må rettes, men som ikke har betydning for om kjøretøyet kan godkjennes.*
- 2: *Større feil/mangel som vil føre til at regionvegkontoret ikke kan godkjenne kjøretøyet.*
- 3: *Farlig feil/mangel som innebærer en umiddelbar fare for trafiksikkerhet eller miljø, og som vil føre til at regionvegkontoret ikke kan godkjenne kjøretøyet. Dette 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

*Kjøretøy som har fått ilagt mangelmerknader 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.*

*Mangelmerknader kan bare ilegges ved valg av hovedgrunn for mangelmerkнад gitt i kontrollinstruksen. Det skal legges en kommentar til mangelmerknader der det er nødvendig for å beskrive disse.*

~~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.~~

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

### 20.2 Nærmere om forslaget til endring i § 17

Endringene i første ledd er av mer språklig karakter, og de er foreslått med tanke på forenkling av teksten.

Endringene i annet ledd er en endring av beskrivelsene av mangelmerknadene. Forklaringen av mangelmerknadene er beskrevet mer i samsvar med direktivet, og hensikten er å klargjøre bedre innholdet og alvorlighetsgraden i mangelmerknadene. Dette er særlig viktig for bedømming av 3er feil fordi direktivet beskriver langt flere kontrollpunkt og mangelmerknader hvor bedømming med 3er aktuelt.

Tredje og fjerde ledd er nye og er tatt med for å klargjøre og presisere gjennomføringen av kontrollene bedre.

## 21 Til § 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier

### 21.1 Forslag til ordlyd

§ 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier

~~Kontrollorganet skal gi utskrift av registrert kontrolldata til kjøretøyets eier. Utskriften skal føres på et fastsatt skjema i henhold til vedlegg 2, jf. § 30. Kontrollseddel med veiledning utstedes av Statens vegvesen på et fastsatt skjema etter innrapportering av periodisk kontroll. Kontrollorganet skal gi utskrift til den som fremstiller kjøretøyet til kontroll.~~

Vegdirektoratet kan offentliggjøre registrerte kontrolldata.

### 21.2 Nærmere om forslaget til endring i § 19

Endringen i § 19 innebærer en tilpasning av forskriften for å gjenspeile rutiner som gjelder etter endringer som er gjort i datasystemet for periodisk kontroll. De gjennomførte endringene er blant annet at Statens vegvesen produserer alle kontrollsedler med vedlegg, som overføres til kontrollorgan for utskrift umiddelbart etter innrapportering av resultat av periodiske kontroller og etterkontroller.

## 22 Til § 20 Innrapportering av resultat av periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen

### 22.1 Forslag til ordlyd

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

~~Resultatene av utførte periodiske kontroller~~ *Resultat av utført periodisk kontroll* skal innrapporteres av *godkjent kontrollorgan* til Statens vegvesen på format spesifisert av Vegdirektoratet. *Kun godkjent kontrollør kan innrapportere resultater av egne utførte kontroller. Vegdirektoratet avviser innrapportering gjort av kontrollør eller kontrollorgan som ikke har godkjenning.*

*Resultatet av utført periodisk kjøretøykontroll* *periodisk kontroll* 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. *Innrapporteringen skal inkludere kontrollørens personnummer/D-nummer, som benyttes for validering.*

### 22.2 Nærmere om forslaget til endring i § 20

Endringene i første ledd gjøres for å beskrive nye innrapporteringsrutiner med bakgrunn i personlig godkjenning av kontrollører. Endringen innebærer at det kun er en godkjent kontrollør hos et godkjent kontrollorgan som kan innrapportere resultat av periodiske

kontroller og etterkontroller på vegne av kontrollorganet. Videre skal en kontrollør kun innrapportere resultat av kontroller som vedkommende selv har utført.

Endringen i annet ledd gjøres for å beskrive at kontrollørens personnummer (evt. D-nummer) skal følge med i innrapporteringen. I praksis betyr dette at kontrolløren ved innrapportering må identifisere seg ved bruk av ID-portens sikkerhetsnivå 4 (BankID, Buypass, Commfides, og BankID på mobil). Alle dataleverandørers systemer må følgelig innføre denne form for sikker identifikasjon. Ved mottak av resultater etter periodiske kontroller og etterkontroller vil Statens vegvesen validere om personnummeret/D-nummeret tilhører en kontrollør som er godkjent for kontroll av det aktuelle kjøretøyet. Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på formen for identifikasjon av kontrollør ved innrapportering.

## 23 Til § 21 Bruksforbud

### 23.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 21 Bruksforbud*

Regionvegkontoret kan nedlegge bruksforbud, jf. vegtrafikkloven § 36, for kjøretøy som ikke er framstilt til kontroll eller som ikke har fått utbedret mangler og er godkjent innen utløpet av kontrollmåned, jf. likevel § 6 godkjent ved periodisk kontroll innen utløpet av kontrollfristen. Regionvegkontoret kan også nedlegge bruksforbud dersom kontrollorganet gir melding i henhold til § 16 femte ledd om trafikkfarlige kjøretøy som er framstilt til kontroll ved periodisk kontroll avdekker at et kjøretøy har farlige feil eller mangler som beskrevet i § 17 annet ledd.

### 23.2 Nærmere om forslaget til endring i § 21

Endringen innebærer en tilpasning av bestemmelsen om bruksforbud til nye kontrollintervaller og kontrollfrister som beskrevet i endringene av § 5, og endringene i frist for etterkontroll som beskrevet i § 22. Regionvegkontoret vil ilegge bruksforbud når en av disse kontrollfristene er oversittet. Endringen som gjelder kjøreforbud ved farlige feil innebærer at regionvegkontoret kan gi bruksforbud for alle kjøretøy der det innrapporteres farlige feil (3er feil) ved periodisk kontroll. Dette bruksforbudet vil imidlertid automatisk slettes så snart det mottas resultat av periodisk kontroll etter etterkontroll som ikke inneholder 3er feil.



## 24 Til § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest

### 24.1 Forslag til ordlyd

§ 22. Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest

~~På bakgrunn av kontrollens gjennomføring og manglens art, avgjør regionvegkontoret umiddelbart etter utløpet av kontrollmånedens om et kjøretøy kan godkjennes. På grunnlag av resultatet av kontrollen avgjør regionvegkontoret umiddelbart etter innrapportert kontrollresultat om et kjøretøy godkjennes.~~

~~Regionvegkontoret kan pålegge utbedring av mangler og kan stille krav om etterkontroll innen særskilt frist for godkjenning gis. Dersom kjøretøy ikke blir godkjent ved periodisk kontroll, må påviste mangler utbedres og kjøretøyet godkjennes ved etterkontroll senest innen 2 måneder.~~

For kjøretøy nevnt i § 4 første ledd bokstav a) og b) skal Vegdirektoratet utstede kontrollattest på at kjøretøyet er godkjent til kjøretøyets eier i henhold til modell fastlagt av Vegdirektoratet. Attesten kan fremlegges ved annen teknisk kontroll, jf. forskrift [SETT INN DATO OG NR.] om kontroll av kjøretøy langs veg.

### 24.2 Nærmere om forslaget til endring av § 22

Endringene i første ledd gjøres for å tilpasse bestemmelsen til gjeldende rutiner for behandling av innrapporterte resultater eller periodiske kontroller og etterkontroller. Statens vegvesen avgjør umiddelbart etter innrapportert kontrollresultat om et kjøretøy kan godkjennes, og gjeldende kontrollfrist etter behandlingen fremkommer på kontrollseddel som utstedes til kontrollorganet for utskrift til bileier.

Endringene i annet ledd gjøres for å sette krav til at påviste alvorlige feil og farlige feil (2er feil og 3er feil) skal utbedres senest innen to måneder fra tidspunkt for periodisk kontroll. Endringen er også et krav i direktivet, og må sees i sammenheng med endringene i § 20.

## 25 Til § 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør:

### 25.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 23 foreslås endret slik:

§ 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør:

~~Regionvegkontoret skal føre tilsyn med de kontrollorgan som utfører periodisk kontroll av kjøretøy. Regionvegkontoret fører tilsyn med kontrollorgan, tekniske ledere og kontrollører.~~

~~Virksomhetene~~ Kontrollorganet plikter å gi regionvegkontoret adgang til virksomhetens sine lokaler, og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvise og utlevere dokumenter som angår kontrollgjennomføringen og virksomheten for øvrig.

Regionvegkontoret skal som en del av tilsynet utføre stikkprøvekontroll på kontrollarbeidet. For å utføre tilsynsoppgavene, kan regionvegkontoret også innkalle kjøretøy til stikkprøvekontroll eller foreta stikkprøvekontroll ved kontroll av kjøretøy langs veg, herunder elektronisk avlese kjennemerke på passerende kjøretøy for utvelgelse til stikkprøvekontroll. Regionvegkontoret kan for å utføre stikkprøvekontroll på kjøretøy pålegge kontrollorgan å holde igjen kjøretøy etter utført periodisk kontroll etter nærmere retningslinjer fra Vegdirektoratet. Eier eller rådighetshaver av kjøretøy plikter å medvirke til dette. Regionvegkontoret kan som en del av tilsynet undersøke om forskriftens krav er oppfylt, herunder krav til

- a) lokaler, utstyr, kompetanse, registrering og rapportering, habilitet og kvalitetsstyring.
- b) kontrollenes innhold, metoder ved kontroll og vurdering av mangler.

Tilsyn med kontrollenes innhold, metoder ved kontroll og vurdering av mangler kan blant annet skje ved

- a) stikkprøvekontroll i regionvegkontorets lokaler, hos kontrollorgan eller ved kontroll av kjøretøy langs veg, herunder gjøre bruk av utstyr for elektronisk avlesing av kjennemerker på passerende kjøretøy for utvelgelse til kontroll.
- b) analyse av kontrollresultater (statistiske metoder).
- c) kontroll hvor det kan gjøres bruk av kjøretøy med mangler («mystery shopper»).
- d) målrettet kontroll basert på eksempelvis klage, tips, eller tidligere avdekkede uregelmessigheter.

For å utføre stikkprøvekontroll på kjøretøy kan regionvegkontoret pålegge eier eller rådighetshaver å ikke benytte kjøretøyet før stikkprøvekontrollen er gjennomført etter nærmere retningslinjer fra Vegdirektoratet. Kontrollorganet plikter å medvirke til stikkprøvekontrollen.

## 25.2 Nærmere om forslaget til endringer i første ledd

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

Utrykket virksomheter brukt i gjeldende forskrift er gjennomgående byttet ut med uttrykket kontrollorganer. Det er i tillegg foreslått å føye til «teknisk leder og kontrollør» i tittelen og i første ledd. Det siste er en kodifisering av gjeldende praksis, men må i tillegg sees i sammenheng med at det foreslås personlige godkjenninger for teknisk leder og kontrollør, jf. forslaget til endringer i §§ 11 og 12.

## 25.3 Nærmere om forslaget til endringer i annet ledd

Bestemmelsen er identisk med gjeldende forskrift, men med en presisering av plikten til å fremvise og utlevere dokumenter til gjennomsyn. Dokumentene som kreves fremvist og utlevert skal være saklig begrunnet i hva som skal undersøkes i tilsynet, jf. forslaget til tredje ledd. Sentrale dokumenter vil være kvalitetssystemet, pliktig regelverk, nødvendige tillatelser, kontrollsedler, arbeidsordrer og regnskapsdata for gjennomførte kontroller. Tilsynets tilgang på arbeidsordrer og regnskapsdata for gjennomførte kontroller vil særlig være aktuelt der det er en begrunnet mistanke om at det er gjennomført fiktive kontroller i kontrollorganets navn.

## 25.4 Nærmere om forslaget til endringer i tredje ledd

Forslaget til tredje ledd et nytt og angir hva som skal undersøkes i tilsynet. Slik forslaget er bygd opp reguleres det at det i tilsynet enten skal undersøkes om de formelle kravene til etablering og drift av kontrollorgan er oppfylt, eller om kravene til kvalitet på kontrollgjennomføringen slik dette reguleres nærmere i forskriften § 17 og kontrollinstruksen, er oppfylt. Tilsynet kan selvsagt gjennomføres slik at både formalkrav og kvalitetskrav undersøkes i ett og samme tilsyn.

Forslaget er for øvrig en kodifisering av gjeldende praksis. Uttrykket «*registrering og rapportering*» dekker både pliktene etter forskriften §§ 18– 20 (kontrolldata) og § 16 siste ledd (endring av forhold som kan ha betydning for godkjenningen)).

## 25.5 Nærmere om forslaget til endringer i fjerde ledd

Tilsynet med om kravene til etablering og drift av kontrollorgan er oppfylt vil nødvendigvis måtte gjennomføres med utgangspunkt i virksomhetens lokaler. Annerledes stilles det seg imidlertid dersom det er snakk om å undersøke kvaliteten på gjennomførte kontroller. Tilsyn med kontrollenes, metode og vurderinger kan – i tillegg til å gjennomføre slikt tilsyn enten hos kontrollorganet eller ved innkalling til trafikkstasjon – gjennomføres ved stikkprøver langs veg.

Minstekravene til hvilke oppgaver som inngår i tilsynet med kontrollorganene fremgår av direktivet vedlegg V nr. 1, jf. særlig d) og e). Forslaget til fjerde ledd vil – slik Vegdirektoratet vurderer det – dekke direktivets krav til tilsyn med kontrollenes innhold (kvalitet).

I forhold til hva som er gjeldende praksis vil det som er betegnet som analyse av kontrollresultater og «mystery shopper»-kontroller være nye elementer sammenlignet med hva som er vanlige tilsynsmetoder pr. i dag.

## 25.6 Nærmere om forslaget til endringer i femte ledd

Forslaget til femte ledd er i det alt vesentlige identisk med gjeldende forskrift § 23 tredje ledd (to siste setninger). Teksten er imidlertid justert slik at plikten til å holde kjøretøy tilbake for stikkprøvekontroll rettes mot eier/rådighetshaver og ikke som nå; kontrollorganet. 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 regionvegkontoret gir melding om at slik stikkprøvekontroll skal foretas.

# 26 Til § 23a Krav til tilsynspersonellet

## 26.1 Forslag til ordlyd

*§ 23a Krav til tilsynspersonellet*

*Vegdirektoratet fastsetter krav til kompetanse og opplæring for personer som fører tilsyn etter denne forskriften.*

## 26.2 Nærmere om forslaget til ny § 23a

Det følger av direktiv 2014/45/EU art. 14 jf. vedlegg V at det skal stilles krav til tilsynspersonalets tekniske kompetanse, opplæring og uavhengighet. Vegdirektoratet legger til grunn at kravet om tilsynspersonalets uavhengighet vil være oppfylt gjennom forvaltningslovens habilitetsregler. Når det gjelder krav til teknisk kompetanse og opplæring, foreslår vi at Vegdirektoratet fastsetter dette. Vi vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at kravene til tilsynspersonalet etter direktivet først kommer til anvendelse fra 1. januar 2023.

## 27 Til § 24 Reaksjoner mot kontrollorgan

### 27.1 Forslag til ordlyd

Forskriften § 24 foreslås endret slik:

~~§ 24. Tilbakekall, pålegg og advarsel~~ *Reaksjoner mot kontrollorgan*

~~Regionvegkontoret kan midlertidig eller permanent tilbakekalle virksomhetens godkjenning dersom:~~

- ~~a) krav til kontrollorgan ikke er tilfredsstillt,~~
- ~~b) det utføres kontroll som virksomheten ikke er godkjent for,~~
- ~~c) endringer i driften ikke er rapportert i henhold til § 16 sjette ledd,~~
- ~~d) pålegg gitt i henhold til tredje ledd ikke etterkommes,~~
- ~~e) det utføres kontroll i strid med vegtrafikklovgivningen,~~
- ~~f) det foreligger alvorlige og/eller gjentatte brudd på denne forskriften,~~
- ~~g) det foreligger alvorlige og/eller gjentatte brudd på kontrollinstruksen, eller~~
- ~~h) skriftlig advarsel ikke tas til følge.~~

~~Ved tilbakekall av en godkjenning skal regionvegkontoret tilbakekalle godkjenningsdokumentet.~~

~~Som ledd i tilsynet kan virksomheten gis pålegg som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med gjeldende regelverk.~~

~~For mindre grove forhold kan det gis advarsel.~~

*Som ledd i tilsynet kan regionvegkontoret gi kontrollorganet pålegg som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med gjeldende regelverk, og om nødvendig gi pålegg om stansing av kontrollvirksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om tilbakekalling er avgjort.*

*Dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan regionvegkontoret fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-2. Tvangsmulkt inndrives av regionvegkontoret.*

*For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.*

*Regionvegkontoret kan midlertidig eller permanent tilbakekalle kontrollorganets godkjenning dersom det avdekkes:*

- a) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til lokaler, utstyr, kompetanse, registrering og rapportering, habilitet eller kvalitetsstyring.*
- b) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til kontrollenes innhold, metode og vurderinger.*
- c) at pålegg som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med gjeldende regelverk ikke etterkommes eller at skriftlig advarsel ikke tas til følge.*
- d) at kontrollorganet unndrar seg tilsyn.*
- e) at det utføres kontroll som kontrollorganet ikke er godkjent for.*

*I vurderingen av om en godkjenning skal tilbakekalles skal det tas hensyn til i hvilken grad kontrollorganets administrative ledelse kan bebreides for overtredelsene nevnt i første ledd.*

*Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra tre til seks måneder, andre gangs tilbakekalling fra seks til 12 måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.*

*Ved tilbakekalling av en godkjenning skal regionvegkontoret tilbakekalle godkjenningsdokumentet.*

## 27.2 Nærmere om forslaget til endringer i § 24

### 27.2.1 Innledning

Bestemmelsen fastsetter hva som kan gi grunnlag for forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner dersom det avdekkes uregelmessigheter i tilsynet med kontrollorganene samt hvilke reaksjoner/sanksjoner som er aktuelle.

Spørsmålet om hvilke reaksjoner/sanksjoner som er hensiktsmessige og egnet til å bidra til at de periodiske kontrollene gjennomføres i henhold til lov og forskrift, må vurderes i lys av artikkel 21 i direktiv 2014/45/EU der det heter:

*«Medlemsstatene fastsetter bestemmelser om sanksjoner for overtredelse av dette direktiv og treffer alle nødvendige foranstaltninger for å sikre gjennomførelsen av dette. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen, ha en avskrekkende virkning og ikke medføre forskjellsbehandling».*

Artikkel 21 går ikke langt i å binde opp medlemsstatenes handlefrihet. Det stilles ikke nærmere krav til sanksjonenes art eller omfang. Vegdirektoratet legger for øvrig til grunn at uttrykket sanksjoner i direktivet både omfatter det vi i vår terminologi betegner som henholdsvis forvaltningsreaksjoner (andre forvaltningstiltak) og forvaltningssanksjoner (administrative sanksjoner). Reaksjonene/sanksjonene som forslås tatt inn i forslaget til endret § 24 ivaretar etter vår vurdering fullt ut kravene oppstilt i direktivet artikkel 21.

Reaksjonene pålegg om retting, stansing og tvangsmulkt har alle det til felles at de er forvaltningsreaksjoner (andre forvaltningstiltak), jf. terminologien i NOU 20013:15 *Fra bot til bedring* og Prop. 62 L *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.)*. De kan ilegges på objektivt grunnlag (uten hensyn til skyld). De følger 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. Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres for brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Formålet med reaksjonene er først og fremst å sikre at kontrollorganenes leveranser holder riktig kvalitet, og at driften for øvrig er forsvarlig. Reaksjonene skal bidra til at kontrollorganene oppfyller de pliktene som følger av godkjenningen og som er nærmere regulert i forskrift og godkjenningsvedtak. Reaksjonene er således i sin natur fremtidsrettet og skal bidra til at kontrollorganene lojalt innretter seg etter de plikter som følger med godkjenningen.

Tilbakekalling av godkjenning og advarsel vil – noe avhengig av hva som er formålet med tiltaket – også kunne gis den rettslige karakteristikken forvaltningsreaksjon (annet forvaltningstiltak). Dette gjelder særlig dersom tilbakekallingen har sin årsak i at tilsynssubjektet ikke lenger oppfyller nærmere definerte vilkår for å være godkjent eller det

knyttes særlige vilkår til gjenerverv av godkjenningen. I slike tilfeller vil tilbakekallingen hovedsakelig ha som formål å virke frem i tid.

Annerledes stiller det seg imidlertid dersom tilbakekallingen eller advarselen i det vesentlige har et straffemessig formål. Dette vil bl.a. kunne være tilfelle dersom det treffes vedtak om tilbakekalling av godkjenning etter at regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil en tilbakekalling av godkjenning etter omstendighetene kunne ha mer karakter av å være en administrativ sanksjon, nærmere bestemt et administrativt rettighetstap, enn en ordinær forvaltningsreaksjon. Om en tilbakekalling eller advarsel skal få karakteristikkene forvaltningsreaksjon eller forvaltningssanksjon må derfor baseres på en konkret vurdering i den enkelte tilsynssak.

Om tilbakekalling av godkjenning og advarsel blir å regne som annet forvaltningstiltak eller administrativ sanksjon får først og fremst betydning for om det skal gjelde et skyldkrav som vilkår for sanksjon avhengig av om tilbakekallingen rettes mot fysisk eller juridisk person, hvilke krav som stilles til bevisbyrde/beviskrav, hvilke eventuelle særlige saksbehandlingsregler som skal gjelde, vernet mot selvinkriminering og mot gjentatt forfølgning av samme forhold (forbudet mot dobbeltstraff) samt domstolenes prøvingsrett. Det vises for øvrig til Prop. 62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv)* hvor administrative rettighetstap defineres nærmere og hvor det også gis en bred omtale av hvilke særlige rettslige spørsmål administrative rettighetstap og andre administrative sanksjoner reiser. Fremgangsmåten i sak vedrørende tilbakekalling av godkjenning som kontrollorgan må tilpasses de krav som fremkommer i endret forvaltningslov. Dette reguleres imidlertid best gjennom interne retningslinjer fra Vegdirektoratet til regionvegkontorene etter at forskriften er vedtatt.

Hvilke nærmere vilkår som skal være oppfylt for at godkjenningen som kontrollorgan skal kunne tilbakekalles fremgår av vedlegg V nr. 1 bokstav f) til direktiv 2014/45/EU. Slik Vegdirektoratet vurderer det vil reaksjonene/sanksjonene som forslås tatt inn i forslaget til endret § 24 ivareta vilkårene oppstilt i nevnte vedlegg.

### **27.2.2 Nærmere om forslag til nytt første ledd**

Det forslås at bestemmelsen om tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg om retting av feil og mangler i gjeldende forskrift suppleres med myndighet til – om nødvendig – også å kunne stanse kontrollvirksomheten til feilene og manglene er rettet, eventuelt til vedtak om tilbakekalling er vurdert og avgjort.

Selv om det ikke forekommer ofte, avdekker tilsynet tid om annen kontrollvirksomhet i strid med gjeldende krav til etablering og drift som er av en slik alvorlighetsgrad at det er behov for å stanse virksomheten. Eksempler på slike forhold kan være at virksomheten driver uten teknisk leder eller at det foretas kontroll selv om pliktig kontrollutstyr er defekt, ikke er kalibrert eller mangler. I slike tilfeller kan det være hensiktsmessig at det til et eventuelt pålegg om retting også treffes vedtak om stansing inntil retting er foretatt, eventuelt til spørsmålet om tilbakekalling av godkjenning 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, f.eks. ilegging av tvangsmulkt. Stansing av virksomhet vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil en stansingsrett – sammen med adgangen til å tilbakekalle godkjenningen som teknisk leder og/eller kontrollører, jf. forslaget til ny § 24 a – kunne bidra til at tilsynsmyndigheten i mindre grad må gjøre bruk av midlertidig eller permanent tilbakekalling av godkjenningen til virksomheten. Reaksjonene/sanksjonene kan på denne måten treffe mer målrettet enn hva tilfellet er med dagens reaksjons-/sanksjonsregime. Et stansingsvedtak har også det fortrinn at det vil være opp til virksomheten gjennom egne tiltak å bestemme lengden av stansingen. Når pålegget om retting er etterkommet, vil også grunnlaget for stansing falle bort. Dette med mindre de forhold som utløste vedtak om stansing vurderes så alvorlige og klanderverdig at det er grunnlag for tilbakekalling av godkjenning selv om regelbruddet er opphørt. I slike tilfeller vil stansingen ha mer karakter av å være et midlertidig vedtak i påvente av at det tas stilling til om godkjenningen skal tilbakekalles for en periode eller for alltid.

### 27.2.3 Nærmere om forslag til nytt annet ledd

Det foreslås å innføre en ordning med tvangsmulkt som kan tas i bruk dersom pålegg gitt av regionvegkontoret etter tilsyn ikke respekteres.

Tvangsmulkt vil i noen tilfeller kunne være et hensiktsmessig supplement til pålegg om retting og stansing rettet mot virksomhetene. I noen tilfeller kan også tvangsmulkt være et hensiktsmessig alternativ til tilbakekalling av godkjenning. Tvangsmulkt vil i noen tilfeller også kunne gi et bedre oppfyllelsespress enn en tilbakekalling. Trussel om tvangsmulkt vil blant annet være et egnet virkemiddel der overtredelsene er av en slik karakter at tilbakekalling av godkjenning fremstår som for inngripende, f.eks. tilfeller der det avdekkes feil og mangler ved et kontrollorgans kvalitetssystem.

Formålet med tvangsmulkten er at den som er ansvarlig for at vedtak fra tilsynsmyndigheten følges, skal få en økonomisk motivasjon for å etterleve vedtaket. Tvangsmulkt er ikke å betrakte som en administrativ sanksjon. Det virker fremover i tid, og det vil alltid være mulig for den ansvarlige å unngå den. Den har virket etter sin hensikt dersom den ansvarlige innretter seg etter vedtaket slik at vedkommende slipper å betale.

Vedtaket om tvangsmulkt vil være et forvaltningsvedtak på lik linje med pålegg om retting og stansing. Vegdirektoratet legger til grunn at et eventuelt vedtak om tvangsmulkt kan treffes allerede sammen med vedtak om f.eks. pålegg om retting og stansing. Selve avgjørelsen om trussel om tvangsmulkt er likevel et enkeltvedtak i seg selv og må derfor også forhåndsvarsles og gis klagerett. Tidspunktet for når en eventuell tvangsmulkt begynner å løpe, størrelsen på tvangsmulkten osv. må således fremkomme i vedtaket.

Det foreslås at tvangsmulkten enten kan gis som et engangsbeløp eller som en løpende mulkt. Vegdirektoratet ser det som mest hensiktsmessig at den nærmere reguleringen av bruken av tvangsmulkt gis i form at retningslinjer fra Vegdirektoratet til regionvegkontorene.



Det opplyses for ordens skyld at regionvegkontorene allerede har myndighet til å gi tvangsmulkt dersom det i tilsynet med energimerking av nye personbiler og energi- og miljømerking av dekk gis pålegg om retting uten at dette blir respektert.

#### 27.2.4 Nærmere om forslag til nytt tredje ledd

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende fjerde ledd, med tilsvarende ordlyd.

#### 27.2.5 Nærmere om forslag til nytt fjerde ledd

Forslaget til nytt fjerde ledd avviker ikke i større grad fra det som reguleres i gjeldende forskrift, men er likevel justert slik at reaksjonene/sanksjonene står bedre i sammenheng med hva som rent faktisk skal undersøkes i tilsynet, jf. forslaget til endring av forskriften § 23. Det presiseres imidlertid at det unndra seg tilsyn likestilles med vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til etablering og drift og til kvaliteten på kontrollgjennomføringen.

Uttrykket «alvorlige brudd» er erstattet med uttrykket «vesentlige eller gjentatte» for bedre å markere at det er de markerte avvikene fra kravene som kan danne grunnlag for tilbakekalling av godkjenningen.

#### 27.2.6 Nærmere om forslag til nytt femte ledd

Forslaget til femte ledd innebærer at skyldspørsmålet blir et skjønnsstema i tillegg til hvor markert avvik det er snakk om. Dersom ledelsen ikke er å klandre kan det fremstå som urimelig å tilbakekalle godkjenningen som kontrollorgan. I slike tilfeller kan det heller være riktig å gi pålegg om retting, eventuelt kombinert med en advarsel, og heller rette reaksjon/sanksjon mot teknisk leder eller kontrollør alt etter hvem som er mest å klandre for avviket. Behovet for tilbakekalling av godkjenning som kontrollorgan må også sees i sammenheng med forslaget til første ledd (stansing).

Skyldspørsmålet aktualiseres for øvrig av at en tilbakekalling lett kan karakteriseres som straffemessig reaksjon. Vegdirektoratet er innforstått med at skyldkravet som vilkår for å iverksette en straffemessig sanksjon først og fremst kommer til anvendelse ved iverksettelse av straffemessige sanksjoner rettet mot fysiske personer, jf. omtalen i *Prop. 62 L Endringer i forvaltningsloven mv (administrative sanksjoner mv.)* punkt 10.3.2, jf. også kap. 11, og ber derfor spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på forslaget til femte ledd innebærer at det blir samsvar mellom vilkårene for tilbakekalling av godkjenning som trafikkskole/ kursarrangør gitt med hjemmel i trafikkopplæringsforskriften og vilkårene for tilbakekalling av kontrollorgan.

### 27.2.7 Nærmere om forslag til nytt sjette ledd

Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som er oppstilles i lov og forskrift – å bestemme om det skal reageres på brudd på kravene, herunder også hvordan det skal reageres. Skjønnsutøvelsen inkluderer også hvor strengt det eventuelt skal reageres.

Vegdirektoratet foreslår at skjønnnet med hensyn til hvor strengt det skal reageres i tilfelle tilbakekalling, reguleres direkte i forskriften. Begrunnelsen for dette er først og fremst å hindre usaklig forskjellsbehandling. Forslaget til regulering av sjette ledd innebærer forøvrig at det blir samme normering av tilbakekallingstid for kontrollorgan som for trafikkskole/kursarrangør gitt med hjemmel i trafikkopplæringsforskriften.

Forslaget til regulering er mye godt kodifisering av forvaltningspraksis.

### 27.2.8 Nærmere om forslag til nytt syvende ledd

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende annet ledd med samme ordlyd.

## 28 Til § 24a Reaksjoner mot teknisk leder og kontrollør

### 28.1 Forslag til ordlyd

Bestemmelsen er ny og foreslås slik:

*§ 24a Reaksjoner mot teknisk leder og kontrollør*

*Som ledd i tilsynet kan regionvegkontoret gi teknisk leder eller kontrollør pålegg som er nødvendig for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med gjeldende regelverk.*

*For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.*

*Dersom teknisk leder og kontrollør ikke lenger oppfyller forskriftens krav, skal godkjenningen tilbakekalles. Ny godkjenning gis når kravene igjen er oppfylt.*

*Godkjenning som teknisk leder eller kontrollør kan tilbakekalles dersom det avdekkes vesentlige eller gjentatte avvik fra de plikter vedkommende har etter forskriften.*

*I vurderingen av om en godkjenning skal tilbakekalles skal det tas hensyn til i hvilken grad kontrolløren eller den tekniske lederen kan bebreides for avvikene.*

*Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra tre til seks måneder, andre gangs tilbakekalling fra seks til 12 måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.*

## 28.2 Nærmere om forslaget til ny § 24a

### 28.2.1 Innledning

Gjeldende rett er at forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som følge av overtredelser av vilkårene for etablering og drift av kontrollorgan, rettes mot virksomhetene som sådan. Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EF i norsk rett innebærer imidlertid at det må etableres en ordning for godkjenning og regodkjenning av teknisk leder og for kontrollører som gjennomfører periodisk kontroll av kjøretøy, jf. forslaget til §§ 11 og 12. Dette aktualiserer spørsmålet om det ikke også bør knyttes forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner til personer i kontrollorganene, ikke bare mot kontrollorganene.

Teknisk leder ved kontrollorgan har etter gjeldende forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy, jf. § 10 annet ledd, et spesielt ansvar for at kontrollene gjennomføres i tråd med de regler som gjelder for kontrollgjennomføringen. Teknisk leder er ansvarlig for virksomheten, vedkommende skal være heltidsansatt og delta aktivt i arbeidet med å veilede kontrollørene og påse at kontrollene utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift.

Slik gjeldende rett er, er det ikke mulig å rette forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner direkte mot teknisk leder ved kontrollorgan dersom det i tilsyn avdekkes klanderverdige forhold/forsømmelser av teknisk leders plikter. Reaksjonene/sanksjonene vil alltid måtte rettes mot virksomheten. Dette vil i prinsippet gjelde selv om virksomhetens øvrige ledelse som sådan er lite å klandre for forhold som avdekkes i tilsynet. Dersom det som avdekkes er av en slik karakter at det utløser tilbakekalling av virksomhetens godkjenning, kan for øvrig teknisk leder fritt gå til annen kontrollvirksomhet.

Dagens ordning er lite tilfredsstillende. Det bør derfor knyttes reaksjoner/sanksjoner i form av pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning også til teknisk leder ved kontrollorgan, ikke bare mot virksomheten. I noen tilfeller vil det kunne være slik at en eventuell reaksjon/sanksjon bør rettes bare mot teknisk leder og ikke mot virksomheten. Dette vil spesielt kunne være aktuelt i de tilfeller der det avdekkes alvorlige forsømmelser fra teknisk leders side uten at virksomhetens øvrige ledelse er å klandre.

Gjeldende rett gjør det heller ikke mulig å rette reaksjoner/sanksjoner direkte mot kontrollørene dersom de er å klandre for at kontrollene ikke er blitt gjennomført i samsvar med lov og forskrift. Behovet for slike reaksjoner/sanksjoner vil bl.a. være aktuelt der en kontrollør har gjennomført en såkalt fiktiv kontroll ved at vedkommende har rapportert et kjøretøy for godkjenning uten at kjøretøyet rent faktisk har vært kontrollert. Regionvegkontorene avdekker hvert år tilfeller der utro tjenere i kontrollorgan har utført fiktive kontroller som «vennetjenester» og mot betaling. Slike tilfeller blir regelmessig fulgt opp i straffesporet ved at forholdet anmeldes for videre straffeprosessuell forfølgning. Det å rapportere fiktive kontroller er et så vidt alvorlig brudd på den tilliten den enkelte kontrollør er gitt gjennom å utføre periodiske kontroll på vegne av staten, at det bør ha konsekvenser for om vedkommende kontrollør skal beholde sin godkjenning eller ikke. Det vil også være aktuelt – på samme måte som for teknisk leder – å kunne tilbakekalle godkjenningen dersom en kontrollør ikke lenger oppfyller vilkårene for å være godkjent.

Det opplyses for ordens skyld at det på trafikantområdet allerede fins regler om bl.a. tilbakekalling av godkjenning som faglig leder og/eller trafikklærer ved offentlig godkjent trafikkskole).

### **28.2.2 Nærmere om forslaget til første og annet ledd**

I første og annet ledd foreslår vi at teknisk leder og kontrollør skal kunne ilegges reaksjonene pålegg om retting og advarsel, i likhet med gjeldene reaksjoner mot kontrollorgan. Dette henger sammen med at vi nå innfører personlig godkjenning av kontrollører. Se mer om personlig godkjenning under omtalen av pkkf. § 12.

### **28.2.3 Nærmere om forslaget til tredje ledd**

Forslaget til tredje ledd er utformet som en «skal-regel» og innebærer at godkjenningen tilbakekalles dersom teknisk leder ikke lenger oppfylder kravene til å være godkjent slik dette er regulert i forslag til forskriften § 11 eller § 12, jf. kommentarene til disse bestemmelsene. Grunnlaget for tilbakekalling etter tredje ledd i forslaget til ny § 24a kan eksempelvis være at vedkommende ikke lenger oppfylder kravet til vandel slik dette er regulert i forslaget til endring i § 12. Ny godkjenning vil først kunne gis når vilkårene igjen er oppfylt.

Lengden av tilbakekallingstiden i tilfelle det er snakk om manglende vandel, bestemmes etter en konkret vurdering av forholdene som begrunner at vedkommende ikke lenger anses å ha slik vandel at han anses skikket som teknisk leder eller kontrollør. Det vises for øvrig til omtalen av vandelskravet i forslaget til § 12.

### **28.2.4 Nærmere om forslaget til fjerde ledd**

Forslaget til 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 skal gis en mildere reaksjon (advarsel eller pålegg). Det vises for øvrig til omtalen til forslag til endret § 24.

Vilkåret for å kunne tilbakekalle godkjenningen er at det avdekkes vesentlige eller gjentatte avvik fra de plikter teknisk leder eller kontrollør har etter forskriften. For teknisk leder fremgår de særlige pliktene i forslaget til § 10. For kontrollørene (teknisk leder inkludert) følger pliktene først og fremst av forskriften kapittel 5, nærmere bestemt kravene til gjennomføring av kontrollene samt kontrollinstruksen.

### **28.2.5 Nærmere om forslaget til femte og sjette ledd**

Utformingen av og begrunnelsen for forslaget til femte ledd er i det alt vesentlige den samme som for tilsvarende bestemmelse i § 24 femte og sjette ledd. Skyldkravet etter bestemmelsen vil omfatte både uaktsomhet og forsett.

## 29 Til § 29 Unntak

### 29.1 Forslag til ordlyd

§ 29. Unntak

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra denne forskriften.

Regionvegkontoret kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra denne forskriftens ~~§ 5 tredje ledd~~, § 5, § 8, § 10 ~~og~~, § 11 og § 12 når det foreligger særlig tungtveiende grunner.

### 29.2 Nærmere om forslag til endring i § 29

Vegdirektoratet foreslår å videreføre gjeldende adgang for regionvegkontorene til å gjøre unntak fra forskriften, samt åpne for å kunne gjøre unntak fra krav stilt til kontrollører i § 12 på lik linje med adgangen til å gjøre unntak fra kravene til teknisk leder, jf. § 11. Endringen er ikke ment å utvide adgangen til å få slike unntak. En slik adgang er fortsatt snever, jf. «særlig tungtveiende grunner».

Vegdirektoratet mener at det i mindre grad enn tidligere vil bli nødvendig å innvilge unntak fra eksempelvis § 5 om tidspunkt for kontroll, ettersom kjøretøyeier eller rådighetshaver ved innføringen av de nye reglene for tidspunkt for kontroll, selv kan velge å endre kontrollmåned ved å gjennomføre en tidligere periodisk kontroll. Kjøretøyeier har med denne ordningen adgang til å ta en kontroll før kjøretøyet settes til vinterlagring, eier drar på ferie, o.l., som vi opplever som de vanligste grunnene for en søknad om utsettelse.

## 30 Til § 30 Vedlegg

### 30.1 Forslag til ordlyd

Vi foreslår § 30 med følgende ordlyd:

*§ 30. Vedlegg*

*Til denne forskriften hører også Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.*

### 30.2 Nærmere om forslag til endring i § 30

Vegdirektoratet finner at tidligere vedlegg 2, Kontrollseddel, ikke lenger er nødvendig å ha som vedlegg til denne forskriften, da det ikke lenger er kontrollorganene, men Statens vegvesen, som i dag produserer disse. Eneste vedlegg til forskriften blir etter dette Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.

## 31 Til § 31 Overgangsbestemmelser

### 31.1 Forslag til ordlyd

Bestemmelsen foreslås endret slik:

#### *§ 31 Overgangsbestemmelser*

Kontrollorgan godkjent etter forskrift 15. desember 1997 nr. 1489 om krav til kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy og, forskrift 18. juni 2004 nr. 959 om krav til kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy og godkjenning av kjøretøyverksteder og forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy, skal fra 1. juni 2011 20. mai 2018 oppfylle kravene i denne forskrift. Kravet om teknisk leder og kompetent stedfortreder som oppfyller denne forskrifts krav, jf. § 10 første og tredje ledd, jf. § 11, trer likevel først i kraft 1. januar 2014. Det samme gjelder teknisk leder og kontrollør tilsatt i kontrollorgan før 20. mai 2018.

*Kravet om at kontrollør skal godtgjøre med politiattest at vedkommende har slik vandel at de finnes skikket som kontrollør gjelder ikke for de som er tilsatt i kontrollorgan før 20. mai 2018. Det samme gjelder kravet om at kontrollør skal ha fagbrev tilpasset den kategorien vedkommende skal godkjennes for, jf. § 12 første ledd a) og c).*

*Personer som er ansatt som teknisk leder og kontrollør i et kontrollorgan før 20. mai 2018 kan i stedet for grunnopplæring, jf. § 12 første ledd b) gjennomføre en tilpasset grunnopplæring etter nærmere retningslinjer gitt av Vegdirektoratet. Opplæringen må være tilpasset kjøretøykategorien det søkes godkjenning for, og opplæringen må være gjennomført før 20. mai 2018.*

*Teknisk leder og kontrollør som er tilsatt før 20. mai 2018 og som tildeles personlig godkjenning første gang før denne dato, er unntatt fra kravet om at det skal betales et godkjenningsgebyr ved førstegangsgodkjenning, jf. § 12a annet og tredje ledd.*

~~Kravet til bremseprøver i § 8 annet ledd bokstav a, annet punktum, og kravet til kompetanse i § 11 syvende ledd og § 12 annet ledd trer i kraft 8. juni 2015. Kravet om bremsekurs i § 12 annet ledd nr. 4 bokstav e, og kravet om kalibrering i § 8 tredje ledd, tredje punktum trer i kraft 1. juli 2015. Kravet om kjørebaneløfter i § 8 annet ledd bokstav b), gasslekkasjesøkeverktøy i § 8 annet ledd bokstav k) og kravet om spesialtilpasset slitasjetester i § 8 annet ledd bokstav l) trer i kraft 1. januar 2019.~~

~~Kontrollpunkter som etter kontrollinstruksens beskrivelse av kontrollmetode krever at kontrollorganet har enten spesialtilpasset slitasjetester, gasslekkasjesøkeverktøy, kjørebaneløfter eller arbeidsgrav, eller at to personer er til stede under kontrollen, kan frem til 1. januar 2019 kontrolleres med annen egnet kontrollmetode kan frem til 1. januar 2019 kontrolleres med annen egnet kontrollmetode. Det samme gjelder kontrollpunkter som krever to personer for å kontrollere.~~

~~Kravene til bremseprøver i § 8 annet ledd bokstav a) siste punktum trer i kraft 20. mai 2023.~~

~~Kravene til tilsynspersonalet i § 23a trer i kraft 1. januar 2023.~~

~~For kjøretøy der siste resultat av periodisk kontroll eller etterkontroll er innrapportert før 20. mai 2018 trer endringene i kraft ved første innrapporterte kontroll.~~

~~For kjøretøy registrert som ny første gang før 20. mai 2018 trer endringene i kraft ved første innrapporterte godkjente kontroll.~~

## 31.2 Nærmere om forslaget til endringer i § 31

### 31.2.1 Innledning

Kravene til kompetanse, vandel inkludert, gjelder for tekniske ledere og kontrollører uavhengig av om de er tilsatt i kontrollorgan før eller etter 20. mai 2018 som er dato for når direktiv 2014/45/EU trer i kraft. Det vises her til omtalen til forslag til § 12. Forslaget innebærer i utgangspunktet at kontrollører (tekniske ledere inkludert) har frist til 20. mai 2018 til å innrette seg etter skjerpete krav kompetanse.

Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at det kan være gode grunner for å lempe på kravene til tekniske ledere og kontrollører som allerede er tilsatt i kontrollorgan og gjennomfører periodiske kjøretøykontroller og som det må forutsettes har opparbeidet kompetanse i kontrollarbeid gjennom praksis, eventuelt supplert med frivillig opplæring som det allerede i dag er tilbud om.

### 31.2.2 Nærmere om første ledd

Forslaget til endret første ledd stadfester at kravene til kontrollorgan godkjent etter tidligere forskrifter samt tekniske ledere og kontrollører tilsatt i kontrollorgan før 20. mai 2018 skal oppfylle denne forskriftens krav.

### 31.2.3 Nærmere om annet ledd

Forslaget til annet ledd gjør unntak fra hovedregelen etter første ledd ved at kravet til vandel ved godkjenning, jf. forslaget § 12, ikke gjøres gjeldende for de som er tilsatt før 20. mai 2018, men at det for denne gruppen legges til grunn at vandelen undersøkes i tilsyn dersom det skulle avdekkes forhold som gir saklig grunn for slik undersøkelse. Slik Vegdirektoratet vurderer det vil bestemmelsen i forslag til ny § 24 a om at godkjenningen kan tilbakekalles dersom kravene til vandel ikke er oppfylt i tilstrekkelig grad ivareta de hensyn som vandelskravet bygger på. Behovet for å sjekke vandel i forbindelse med godkjenning er etter Vegdirektoratets syn mer hensiktsmessig for de som tilsettes etter 20. mai 2018. Effektivitetshensyn, bl.a. hensynet til politiets kapasitet til å utstede politiattester, peker også i denne retning. Unntaket bidrar i tillegg til at det ikke iverksettes krav som kan gi karakteristikken urimelig tilbakevirkning. Vandelskravet slik dette er formulert i direktiv 2014/45/EU er for øvrig et driftskrav, ikke et godkjenningskrav og åpner således for den foreslåtte løsningen.

Unntaket fra kravet om at kontrollør skal ha fagbrev som bilmekaniker stadfester unntaket som er gitt i direktiv 2014/45/EU artikkel 13. nr. 3.

#### 31.2.4 Nærmere om tredje ledd

Forslaget til tredje ledd har som utgangspunkt at tekniske ledere og kontrollører tilsatt i kontrollorgan før 20. mai 2018 har krav om å gjennomføre obligatorisk grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll slik dette er regulert i forslag til ny § 12. Vegdirektoratet foreslår at disse får en tilpasset grunnopplæring og at det utarbeides nærmere retningslinjer for opplæringen. Rammene for den tilpassede opplæringen foreslås å være minimum 2 dagers teoretisk opplæring hovedsaklig knyttet til kjøretøytekniske krav/-forskrifter og PKK-forskriften, samt minimum 2 dagers praktisk opplæring med hovedvekt på revidert kontrollinstruks.

Begrunnelsen for å tilpasse grunnopplæring etter nærmere retningslinjer gitt av Vegdirektoratet, er at det må forutsettes at disse kontrollørene har opparbeidet kompetanse gjennom praksis og ved arbeidsplassopplæring og kursing innen periodisk kontroll.

Vi gjør oppmerksom på at de kontrollørene som gjennomfører tilpasset grunnopplæring, også må gjennomføre oppfriskningsopplæring hvert tredje år videre på ordinær måte for å fornye godkjenningen.

#### 31.2.5 Nærmere om fjerde ledd

Første setning i gjeldende § 31 forslås strøket da kravene trådte i kraft allerede 1. juli 2015. Kravene er for øvrig endret gjennom forslag til endret §§ 8, 11 og 12

#### 31.2.6 Nærmere om femte ledd

Overgangstid for anskaffelse av kjørebaneløfter, jf §8 annet ledd bokstav b), er nytt i dette leddet, og frist er satt til 1. januar 2019. Fristen er den samme som for innføringen av bruk av kjørebaneløfter i forbindelse med kontrollene, jf § 31 sjettede ledd. Nærmere forklaring til dette er gitt i punkt 11.4.

#### 31.2.7 Nærmere om syvende ledd

Forslaget til syvende ledd innebærer en innføring av fristen i direktivets art. 22 nr. 1 for anskaffelse av bremseprøver som oppfyller kravene i vedlegg III til direktivet.

#### 31.2.8 Nærmere om åttende ledd

Forslaget til åttende ledd innfører fristen i direktivets art. 22 nr. 2 for oppfyllelse av krav til tilsyn i vedlegg V.

#### 31.2.9 Nærmere om niende og tiende ledd

Overgangsbestemmelsene i nytt niende og tiende ledd må til for at ingen kjøretøy skal få endret kontrollfrist når forskriftsendringene trer i kraft, før kjøretøy har



gjennomført en periodisk kontroll eller etterkontroll. Ved første utførte periodiske kontroll eller etterkontroll vil ny kontrollfrist fremkomme på kontrollseddelen.

## 4 DEL III

### Høring – Endringer i Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy

#### 32 Innledning

Nedenfor gjøres det rede for Vegdirektoratets forslag til endring av Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy, heretter benevnt som kontrollinstruksen. Endringene av kontrollinstruksen bygger først og fremst på de endringene som er gjort i vedlegg 1 i direktiv 2014/45/EU.

I tillegg er det gjort endringer i samsvar med innspill fra kontrollorgan og tidligere presiseringer i retningslinjer for gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll. Vegdirektoratet har også gjennomført en fullstendig gjennomgang av kontrollinstruksen og benyttet anledningen til å foreslå rettelser, endringer og forklaringer for å gjøre kontrollinstruksen så god og riktig som mulig.

Ny tekst er markert med gult der hvor endringene er av en viss betydning. Mindre endringer og fjerning av tekst er ikke markert.

#### 33 Generelle kommentarer til kontrollinstruksen

Vi har foreslått noen endringer i innledningen til kontrollinstruksen. Forklaringen av mangelmerknadene er beskrevet mer i samsvar med direktivet. Dette er særlig viktig for bedømming av 3er feil fordi direktivet beskriver langt flere kontrollpunkt og mangelmerknader hvor bedømming med 3er aktuelt. Dette gjelder særlig dersom feilen er svært alvorlig og medfører alvorlig og umiddelbar fare for trafiksikkerheten eller miljøet.

Direktivet beskriver i stor grad direkte mangelmerknader som skal bedømmes med 3er. Vegdirektoratet foreslår å beskrive vurderingen av de feilene som kan ha flere bedømminger (1er, 2er og/eller 3er), under kontrollmetode. Dette betyr at kontrollørene i stor grad må bruke kontrollinstruksen for å vurdere hvilken mangelmerknad som skal bedømmes. Vegdirektoratet ønsker at kontrollinstruksen og kontrollmetodene skal være grunnlag for kontrollene, og vi mener denne utformingen vil medføre at kontrollørene i større grad er nødt til å bruke kontrollinstruksen. Alternativt kan beskrivelsen av mangelbedømmingen flyttes fra kontrollmetode til grunnlag for mangelmerknad, noe som vil føre til langt flere mulige mangelmerknader enn i dag. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkt på dette.

Videre er det i innledningen endret i rutiner for behandling av kjøretøy som fremstilles til PKK og hvor kontrollorganet har sterk mistanke om, eller har konstatert, at det fremstilte kjøretøyet har feil eller falsk identitet. Kontrollen skal i slike tilfeller avbrytes og innrapporteres til Statens vegvesen, og bileier henvises til trafikkstasjon. Vegdirektoratet ønsker ikke at det blir gjennomført en PKK på et kjøretøy som åpenbart eller med stor

sannsynlighet har feil eller ingen identitet, og dette er bakgrunnen for endring i rutinen. Det er også presisert at kontrollorganet bes varsle politiet umiddelbart ved åpenbart kriminelle forhold.

I innledningen er det også presisert at ved etterkontroll skal det kontrolleres om reparasjonen er fullgodt utført og ikke har medført følgefeil/mangler som ville utgjort mangelmerknad ved hovedkontroll. Bakgrunnen for at dette er tatt inn i kontrollinstruksen er at det har vært spørsmål om dette, og det ligger allerede i dag informasjon om dette på vegvesen.no. Alle ilagte mangelmerknader ved periodisk kontroll skal anses som feil ved kjøretøyet og må utbedres fullgodt før mangelmerknaden slettes. Det er viktig å merke seg at alle feil og mangler som er ilagt ved periodisk kontroll skal rettes, og rettes fullgodt. Dette gjelder uavhengig av alvorlighetsgrad på mangelmerknaden.

Innledningsvis er det også foreslått at alt av utstyr/komponenter som er montert på kjøretøyet og som er omfattet av kontrollinstruksen, skal kontrolleres. Man vil derfor kunne få mangelmerknad på eksempelvis feil på sikkerhetsseleer på plasser hvor det ikke er påbudt med belte. Bileier må i slike tilfeller velge om beltene repareres, eller om de fjernes før etterkontroll. Dette vil gjelde en god del utstyr/komponenter. Sikkerhetsutstyr montert av produsenten (ABS, ESP, SRS mv.) tillates ikke fjernet selv om det ikke var krav til dette utstyret, med mindre fjerning av slikt utstyr er godkjent på trafikkstasjon og innført i vognkort.

Det er endret ordlyd fra billøfter til kjørebaneløfter for alle punkter der begrepet billøfter tidligere var brukt i kontrollinstruksen. Bakgrunnen for dette er tilpasning til utstyrskravet i § 8 om kjørebaneløfter eller grav. Vi gjør oppmerksom på at overgangsbestemmelsen om kjørebaneløfter i § 31 gir tillatelse til bruk av annen løfter frem til 1. januar 2019.

Kontrollinstruksen er tilpasset kontroll av traktor rent språklig. Når det gjelder hvilke kontrollpunkt som er aktuelle for traktor, må dette vurderes på samme måte som for andre kjøretøy; nemlig ved at man vurderer på hvert enkelt kontrollpunkt hvorvidt dette er aktuelt for det kjøretøyet som kontrolleres. Vegdirektoratet vil i tillegg vurdere å lage en egen retningslinje hvor det kan være aktuelt å beskrive kontroll av traktor noe nærmere.

Frivillige kontrollpunkter i direktivet som ikke ble tatt inn i kontrollinstruksen ved implementering av direktiv 2010/48/EU, er heller ikke tatt inn nå.

## 34 Kommentarer til enkelte kontrollpunkt

### 34.1 Innledning

Utover kontrollpunktene nedenfor viser vi til de øvrige endringene som er gjort på de enkelte kontrollpunktene i kontrollinstruksen. Vegdirektoratet har forsøkt å vise endringer i form av gulmerking, men høringsinstansene bes likevel om å sette seg inn i hele den nye kontrollinstruksen. Dersom høringsinstansene har kommentarer til noen av kontrollpunktene, ber vi om at det klart spesifiseres hvilket punkt kommentaren, eller forslaget til endring, gjelder.

Det er gjort mange flere endringer enn det som er beskrevet i de etterfølgende punktene, men vi har forsøkt å løfte frem det som antas å være mest interessant.

### **34.2 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 0.2**

Det foreslås å ta inn i kontrollinstruksen at understellsnummer skal kontrolleres ved at OBD-systemet leses av med diagnoseutstyr/OBD-scanner i tillegg til fysisk kontroll av innpreget understellsnummer, for kjøretøy registrert første gang 1. januar 2000 eller senere.

Bakgrunnen for forslaget er i større grad å ha sikkerhet for at det er rett kjøretøy som er fremstilt til kontroll, og at det er større muligheter for å avsløre forhold knyttet til identitetsbytte på kjøretøy.

Vi ber om høringsinstansenes innspill på denne ytterligere kontrollen av understellsnummer, og datoskillet for hvilke kjøretøy det skal omfatte. Vi ber også om innspill på hvilke styreenheter som bør være omfattet av denne kontrollen.

### **34.3 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 1.1.18**

Vi har foreslått å fjerne kontroll av slitasjevarslere i dette kontrollpunktet. Bakgrunnen er dels at dette ikke er omfattet av direktivet, og dels at det er fysisk kontroll av bremsebelegg som er det viktige i denne forbindelse. Slitasjevarslere i forbindelse med bremseklosser i form av ledninger tilkoblet bremseklossene er også noe som det oppstår feil på for en del eldre kjøretøy – og som kan være kostbart å utbedre – uten at denne type feil har direkte innvirkning på trafikksikkerheten ved en øyeblikkskontroll som PKK er.

### **34.4 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 1.2.1**

Vi har foreslått å endre målepunktet for pulsering i bremsekraft ved at det er satt definerte grenseverdier for pulsering og at pulseringen kan måles hvor som helst i måleområdet under gjennomføring av bremseprøven. Bakgrunnen for endringen er at Vegdirektoratet har mottatt en del innspill på at dagens kontrollmetode for pulsering ikke er ideell. Det er i nåværende kontrollinstruks beskrevet at kontrollen skal gjøres rett før rullestopp og at grenseverdien er 30 % pulsering.

### **34.5 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 1.2.1 og 1.2.2**

Vegdirektoratet foreslår, i likhet med den svenske kontrollinstruksen, at det settes en begrensning på hvor stor bremsekraft som skal tas ut ved kontroll av tunge kjøretøy. Det er derfor foreslått at ved bremseprøving bør en bremsekraft på 18 kN per hjul (23 kN for tvillinghjul) ikke overstiges for å unngå dekkskader og unødig belastning på bremseprøver. Dette legger også føringer for kontrollorganene i forhold til hvor kraftig bremseprøver de må ha.

### **34.6 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 1.6**

Vegdirektoratet foreslår av trafikksikkerhetshensyn å innføre krav om å ilegge 3er feil dersom ABS ikke virker for kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses, selv om direktivets

minimumskrav er at dette skal være en 2er feil. Bakgrunnen for forslaget er at manglende ABS-funksjon på tyngre kjøretøy – og spesielt tilhengere – er svært alvorlig ved glatt vegbane. Dette har også vært anbefalt av havarikommisjonen etter alvorlige hendelser med tunge kjøretøy.

### **34.7 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 4.10**

Det er foreslått at dette kontrollpunktet også blant annet tar for seg ikke-obligatoriske fjernlys (ekstralys). Kontrollmetoden er flyttet fra kontrollpunkt 4.1.4.

### **34.8 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 4.14.1**

Vi har foreslått en ny mangelmerknad på elektriske kjøretøy/hybrid. Denne finnes i kontrollpunkt 4.14.1, og tar for seg svekket innfestning av batteri. Årsaken til dette er at Vegdirektoratet er gjort kjent med at dette er et svakt punkt på enkelte elektriske kjøretøy om som i verste fall kan føre til at batteriet løsner.

### **34.9 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 4.14.3**

Vi er kjent med at det har vært en del innspill i forhold til kontrollpunkt 4.14.3 (Ladekabel for el-/hybridkjøretøy). Punktet er foreslått videreført med bakgrunn i de føringene DSB ga tidligere. Vi ber likevel spesielt om høringsinstansenes synspunkt på hvorvidt dette punktet skal være en del av kontrollinstruksen eller ikke.

### **34.10 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 5.2.3**

Det er foreslått en mer detaljert beskrivelse av kontroll av dekk. Endringene er blant annet at dekkenes dimensjonering skal kontrolleres opp mot største tillatte akselvekter og topphastighet. Bakgrunnen er at dekkdimensjon mv i vognkortet ofte gjenspeiler dekkene som var montert på fabrikk.

### **34.11 Nærmere om forslag til endring av kontrollpunkt 6.1.6**

Det er foreslått tatt inn en presisering av at tilhengerfeste og tilhengerdrag skal kontrolleres for farlig korrosjon og at det skal benyttes rustpikke/hammer ved tvil, samt at det skal kontrolleres for feilaktig reparasjon og modifisering. Dette forslaget baserer seg på tidligere utsendt informasjon om viktigheten av kontroll av tilhengerdrag.

Det er også foreslått en presisering av at funksjonskontroll av avtakbar krok ikke er en del av kontrollen. Dette gjøres for å sikre at kjøretøy ikke får mangelmerknad dersom avtakbar krok sitter fast. Man vil likevel få mangelmerknad dersom kroken skjuler lykter eller hindrer lesbarhet av kjennemerke.

### **34.12 Nærmere om forslag til endring av kontrollinstruksen kapittel 8**

Det er også foreslått en del endringer når det gjelder punkt 8, eksosutslipp. Blant annet er det åpnet for bruk av OBD-kontroll for nyere kjøretøy med både bensin-/gassmotor og

dieselmotor. På dette punktet ønsker vi spesielt høringsinstansenes synspunkter på hvilke typer feilmeldinger/feilkoder som skal utgjøre grunnlag for mangelmerknad. Dette som hjelp i arbeidet med å sikre at bileiere ikke blir påført krav om reparasjoner grunnet feilkoder som ikke har innvirkning på avgassutslipp. Vi vil se på mulighetene for å utarbeide en oversikt over hvilke feilkoder som skal utgjøre en mangelmerknad, og om enkelte feilkoder kan godtas såfremt det gjennomføres en godkjent avgass-/røykgassmåling. Eventuelt kan det også vurderes en ordning hvor feilkoder kun utgjør en mangelmerknad i kombinasjon med at feilindikator (OBD) indikerer feil. Vi ber også om høringsinstansenes syn på grensen for hvilke kjøretøy det skal tillates bruk av kontroll ved hjelp av diagnosestyr. Vegdirektoratet vurderer om dette skal begrenses til enten kjøretøy registrert fra og med 1. januar 2007, kjøretøy med EU-4 og nyere motor, kjøretøy med EU-5 og nyere motor, eller kun kjøretøy med EU-6 og nyere motor.

Generelle grenseverdier for avgassmåling kontrollpunkt 8.2.1.2 og måling av røyktetthet kontrollpunkt 8.2.2.2 er vesentlig forenklet. Bakgrunnen for denne endringen er at det er produsentens grenseverdier som skal legges til grunn i de aller fleste tilfeller. Generelle grenseverdier benyttes kun der produsentens grenseverdier ikke finnes.

## 5 DEL IV

### Høring – Forslag til forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrolloplæringsforskriften)

#### 35 Innledning

Vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU inneholder minstekrav til kompetanse, opplæring og godkjenning av kontrollører. Direktivet stiller krav til at opplæringen av kontrollørene skal foregå gjennom opplæring eller passende prøve/eksamen. Det stilles minstekrav til det nærmere innholdet i prøven og opplæringen i samme vedlegg. Opplæringen skal bestå i en grunnopplæring og i en oppfriskningsopplæring. Opplæringen eller prøven forutsettes gjennomført enten av medlemsstaten selv (opplæring eller prøve i offentlig regi) eller av opplæringsinstitusjon godkjent av medlemsstaten, jf. vedlegg IV nr.2. Direktivet stiller i vedlegg V krav til tilsyn og reaksjoner med tilbydere av opplæring eller prøve som nevnt.

Frist for gjennomføring av direktivet er 20. mai 2017 for innlemmelse i nasjonalt regelverk, 20. mai 2018 for gjennomføring (art. 22 gir imidlertid visse overgangsbestemmelser for kravene til kontrollutstyr og tilsynet etter annex III og annex V til hhv. 20. mai 2023 og 1. januar 2023).

Det foreslås i ny § 19 a annet ledd bokstav b) i vegtrafikkloven at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med virksomheter som tilbyr opplæring og eksamen til personer som skal utføre periodisk kontroll av kjøretøy. Det kan også gis bestemmelser om opplæringen og prøvens innhold, omfang og metode. Ny vtrl. § 19 a annet ledd bokstav c) gir hjemmel for i forskrift å gi nærmere bestemmelser om krav til kompetanse hos de som skal godkjenne og føre tilsyn med virksomheter og personer som utfører periodisk kontroll av kjøretøy.

Gjeldende vtrl. § 19 gir ikke hjemmel til å gi forskrifter om godkjenning og tilsyn med virksomheter som tilbyr opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Godkjennings- og tilsynshjemmelen er knyttet til virksomheter som utfører periodisk kontroll.

Vegdirektoratet vurderer det slik at vi ikke finner det riktig å bygge opp kapasitet og kompetanse i regi av Statens vegvesen for å dekke behovet for pliktig grunn- og oppfriskningsopplæring. Vi anser det mer hensiktsmessig at opplæringen gis av opplæringsvirksomheter/kursarrangører, tilsvarende slik det er på trafikkopplæringsområdet. Her gis obligatorisk opplæring av kandidater til førerprøven i de ulike førerkortklasser, yrkessjåførutdanningen og utrykningssjåførutdanningen, av trafikkskoler og kursarrangører. Arrangørene godkjennes av regionvegkontoret. En ordning som foreskrevet skaper et behov for en tilsynsordning som det knyttes reaksjons-/sanksjonsmidler til og som tas i bruk dersom formelle krav til godkjenning og drift eller krav til opplæringens omfang, innhold og metode eller krav til prøving ikke følges.

## 36 Valg av modell – Krav om obligatorisk opplæring

Direktiv 2014/45/EU stiller som nevnt krav til kompetanse for kontrollørene. Teksten i vedlegg IV til direktivet sier blant annet:

*«Medlemsstatene eller vedkommende myndigheter skal sikre at kontrollørene får relevant grunn- og oppfriskingsopplæring eller gjennomfører relevante eksamener, herunder i både teoretiske og praktiske deler, for å gjøre dem i stand til å bli godkjent til å utføre teknisk kontroll.»*

Minimumskravet i direktivet er altså opplæring eller prøve/eksamen. Dette innebærer at vi kan velge å kun stille krav til obligatorisk opplæring eller kun krav om prøve/eksamen. Kompetansekravet oppstilt i vedlegg IV er således oppfylt om vi velger opplæring eller prøve. Rent konkret betyr det at kontrollørene skal tilegne seg samme kompetanse/kunnskap uavhengig av om det innføres obligatorisk opplæring eller obligatorisk prøving/eksamen.

Det finnes gode argumenter både for en obligatorisk opplæringsmodell og prøve/eksamensmodell. Når det gjelder en ren prøvemodel vil dette kanskje være en mer effektiv kvalitetssikring av kompetansenivå/måloppnåelse. Vi vil likevel ikke, gjennom en enkelt eksamen, uten noen form for opplæring på forhånd, kunne sikre at elevene har en praktisk kontrollkompetanse. Hvis vi legger opp til en teoretisk prøve alene, vil stikkprøvekontroller av utførte periodiske kontroller være det eneste virkemiddelet som vil kunne si noe om elevenes praktiske kompetanse. Det vil være mer ressurskrevende for tilsynet å skulle følge opp den påkrevde kompetansen hos kontrollørene ved tilsyn, sammenlignet med å sikre denne på forhånd gjennom en opplæringsmodell. Vi ser også for oss at det vil være en høy strykprosent dersom det legges opp til en ren prøvemodel, slik erfaringen er i Nederland per i dag (se punkt 37). Det er dessuten ikke alt som kan måles gjennom en teoretisk prøve, slik som eksempelvis holdninger, modning, praktisk bruk av utstyr, praktisk kontroll av kjøretøy mv. Vi ønsker derfor ikke å foreslå en prøvemodel.

Vegdirektoratet har valgt å gå for krav om obligatorisk opplæring for kontrollørene. Vi foreslår en grunnopplæring med obligatorisk opplæring på 70 timer (10 dager) for kontrollører av lette kjøretøy og et tillegg på 32 timer (5 dager) for kontrollører av tunge kjøretøy. For kontrollører av traktor foreslår vi et tillegg på 14 timer utover opplæringen for kontrollører av lette kjøretøy. Vi foreslår også en oppfriskningsopplæring på 14 timer hvert tredje år for å opprettholde godkjenningen som kontrollør. Det modulbaserte opplæringsløpet for samtlige kategorier vil beskrives senere i høringsnotatet.

Vi mener at ovenfor nevnte modell for grunn- og oppfriskningsopplæring av nye kontrollører tilfredsstillende minimumskravene i direktivet (opplæring eller prøve). Begrunnelsen for forslag til en slik obligatorisk opplæringsmodell er at det vil gi større grad av forutberegnelighet for elevene. Opplæringsforløpet blir mer oversiktlig og lettere å planlegge, hva tidsbruk og kostnader angår. Elementer av opplæringen bærer også preg av holdningsmessig karakter,



som i mindre grad kan ivaretas i en prøvesituasjon. At opplæringen er spredt utover et visst tidsrom vil også, slik vi ser det, gi et bedre grunnlag for å gå i dybden på lærestoffet, og bidra til faglig modning. For å sikre elevens kompetanse stiller vi klare krav til måloppnåelse og omfang av den obligatoriske opplæringen. Opplæringen inneholder også krav til en omfattende gjennomgang og opplæring i kontrollinstruksen, noe som vil sikre kontrollørens kompetanse og gjøre kontrolløren bedre egnet til å gjennomføre riktige kontroller. For å kunne jobbe i et kontrollorgan må fremtidige kontrollører også inneha relevant fagbrevkompetanse, noe som også i ytterligere grad vil sikre trafiksikkerheten.

Det har vært avholdt møter med organisasjoner og virksomheter innen bransjen, og signalene fra disse er entydig positive til at det innføres kompetanse- og opplæringskrav til kontrollørene. Dette ikke minst med tanke på at forslaget ligger på minimumsnivå av det som de andre nordiske landene har av opplæring per i dag.

## 37 Opplæring av kontrollører i andre land

De andre nordiske landene har per i dag, før innføringen av direktiv 2014/45/EU, krav om obligatorisk opplæring og prøve/eksamen for kontrollørene. Til forskjell fra Norge er kontrollorganene i disse landene rene kontrollorgan, og de kan derfor ikke reparere kjøretøy eller drive verksteder. Kontrollørene i disse virksomhetene kan dermed kun jobbe som kontrollører og ikke som bilmekanikere, i motsetning til slik virkeligheten ofte er ved norske kontrollorgan/verksteder. Det betyr også at det å være kontrollør i de øvrige nordiske landene er en profesjon/et yrke i større grad enn i Norge.

Danmark har krav om 13 dager med teoriopplæring og 7 dager med praktisk opplæring for å bli kontrollør på lette kjøretøy. For å bli kontrollør av tunge kjøretøy kreves 3 måneders praksis som kontrollør av lette, samt 15 dager teoriopplæring og 6 dager praktisk opplæring. For begge opplæringene er det krav om skriftlig prøve og praktisk prøve i kontroll av relevant kjøretøy.

Sverige har krav om 6 – 8 ukers teoretisk/praktisk opplæring for å bli kontrollør av lette kjøretøy (K1). Opplæringen er delvis individuelt tilpasset grunnet noe ulike opptakskrav. For kontroll av tunge kjøretøy (K2) er det krav om ytterligere ca. 3 ukers utdanning. Det er videre krav om individuell og upartisk kompetanseprøve ihht ISO 17024.

Finland har en grunnutdanning på 35 leksjoner (5 dager). I tillegg er det 35 leksjoner for å bli kontrollør av lette kjøretøy og ytterligere 35 leksjoner for å bli kontrollør av tunge kjøretøy. Det er krav om teoretisk og praktisk prøve.

I Nederland utføres periodisk kontroll av kjøretøy også av verksteder som er godkjent for dette på samme måte som i Norge. Kravet for å bli godkjent som kontrollør i Nederland er at man er bilmekaniker på nivå 3 (hvor nivå 4 er høyest) og bestått teoretisk og praktisk

eksamen for kontrollører. Det er ikke krav om obligatorisk opplæring men det er mange frittstående opplæringsinstitusjoner som tilbyr opplæring. Strykprosenten til eksamen er ca. 55%. I tillegg har Nederland omfattende oppfølging av kontrollorganene/kontrollørene. De har et mål om å foreta stikkprøvekontroll av hele 3% av alle periodiske kontrollene, noe som gir en relativt god oppfølging av kontrollorgan og kontrollører. I Norge har vi et mål om 0,3% stikkprøvekontroller.

## 38 Nærmere om forslag til ny kontrolloplæringsforskrift

### 38.1 Innledning

Vi har funnet det mest hensiktsmessig å etablere en helt ny forskrift som gjelder for opplæringsvirksomhetene som skal tilby grunnopplæring og oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy omhandler hovedsakelig regler om gjennomføringen av periodisk kontroll, krav til kontrollorgan, teknisk leder og kontrollører samt tilsyn og reaksjoner. Forskriften inneholder per i dag ingen regler om opplæring av kontrollører. Vi finner det derfor mest riktig å skille ut reguleringen av opplæringen av kontrollører i en egen forskrift, både med tanke på struktur og innhold.

Forslag til ny «forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy», heretter kalt kontrolloplæringsforskriften eller forskriften, beskriver kravene til grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen, godkjenning av opplæringsvirksomhetene, krav til disse og personellet som underviser, tilsyn og reaksjoner samt gebyr for godkjenning av virksomhetene.

Vi foreslår at forskriften trer i kraft den 20. mai 2018 i henhold til kravet i direktiv 2014/45/EU.

Vi vil i det følgende kommentere utvalgte bestemmelser i forslag til ny kontrolloplæringsforskrift. Forskriften er i sin helhet vedlagt høringsnotatet. Utfyllende læreplan til forskriften følger også vedlagt.

### 38.2 Til § 3. Generelt om opplæringen

#### 38.2.1 Forslag til ordlyd

*§ 3. Generelt om opplæringen*

*For å oppnå og opprettholde godkjenning som kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy må eleven gjennomføre grunnopplæring og oppfriskningsopplæring ved en opplæringsvirksomhet godkjent av Vegdirektoratet.*

*Grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal gjennomføres i samsvar med kravene til innhold, omfang og metode i opplæringen etter bestemmelsene i kapittel 4 og 5, slik at eleven kan nå læringsmålene i forskriften.*

*Grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen kan gjennomføres med inntil 24 elever ved ordinær undervisning i klasserom. Praktisk undervisning i modul 6, 6T og 6 Traktor i grunnopplæringen kan gjennomføres med grupper på inntil 6 elever samtidig.*

*I grunnopplæringen skal eleven ha deltatt i minst 90 prosent av undervisningstiden for å få godkjent opplæringen.*

*I oppfriskningsopplæringen skal eleven ha deltatt i alle undervisningstimene. Ved fravær må undervisning tilsvarende den tapte undervisningen gjennomføres for å få godkjent oppfriskningsopplæringen.*

### **38.2.2 Nærmere om bestemmelsen**

Bestemmelsen er generell og slår fast at alle personer som ønsker å bli kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy må gjennomføre grunnopplæring angitt i denne forskriften samt gjennomføre oppfriskningsopplæring for å opprettholde kontrollørkompetansen. Kontrollørbegrepet er definert i forskriftens § 2.

Grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal gjennomføres i tråd med kravene til innhold, omfang og metode i opplæringen, slik at eleven oppnår de mål som er påkrevet i forskriften, jf. kapittel 4 og 5.

I bestemmelses tredje ledd har vi valgt å sette en begrensning på antall elever ved ordinær undervisning og ved praktisk undervisning i kontrollinstruksen. Begrensningen med tanke på antall elever ved ordinær undervisning gjelder ikke dersom virksomheten ønsker å benytte seg av et e-læringsopplegg. Forskriftens krav til innhold, omfang og metode i den enkelte modul i opplæringen må likevel være oppfylt.

Vi har også valgt å stille krav til elevens deltakelse i grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen, jf. bestemmelsens fjerde og femte ledd. Det kreves fullt fremmøte ved gjennomføringen av alle deler av oppfriskningsopplæringen. Fravær godtas ikke. De moduler eller deler av undervisningen som ikke er gjennomført må tas på nytt før krav til timeantall angitt i den enkelte modul anses tilfredsstilt.

## **38.3 Til § 4. Undervisning, evaluering av elev og læreplaner**

### **38.3.1 Forslag til ordlyd**

*§ 4. Undervisning, prøving av elev og læreplaner*

*Undervisningen skal legge til rette for at eleven kan nå målene for opplæringen slik de er fastsatt i denne forskriften og skal gjennomføres på norsk.*

*Opplæringsvirksomheten skal evaluere eleven for å sikre at eleven har oppnådd læringsmålene i den enkelte modul i opplæringen. Vegdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer for evalueringen. Ved manglende måloppnåelse hos en elev må opplæringsvirksomheten gi eleven tilleggsopplæring inntil tilfredsstillende måloppnåelse er nådd.*

*Vegdirektoratet fastsetter læreplan. Læreplanen er veiledende og anses ikke som forskrift etter forvaltningsloven.*

### **38.3.2 Nærmere om første ledd**

Bestemmelsens første ledd slår fast at undervisningsopplegget som den aktuelle opplæringsvirksomheten tilbyr må legges til rette for at elevene kan nå de fastsatte læringsmålene angitt i kapittel 4 og 5 i forskriften. For å sikre en slik måloppnåelse i størst grad har vi foreslått å oppstille et krav om at opplæringen gjennomføres på norsk. Vi anser dette nødvendig for å kunne føre tilsyn med opplæringen. Vi anser det også viktig at en kontrollør på selvstendig grunnlag kan sette seg inn i og oppdatere seg på endringer i regelverket og kontrollinstruksen. Et krav om at opplæringen foregår på norsk vil, slik vi ser det, sikre dette på best måte.

### **38.3.3 Nærmere om annet ledd**

For ytterligere å sikre at eleven faktisk har tilegnet seg de mål som er påkrevet etter kapittel 4 og 5 i forskriften foreslår vi at det foretas en evaluering av eleven. Vi har valgt å legge dette ansvaret på opplæringsvirksomhetene da de har hovedansvaret for gjennomføringen av opplæringen og er nærmest til å kunne følge opp og evaluere elevens utvikling. En evaluering kan gjennomføres underveis i opplæringen, eksempelvis etter en eller flere gjennomførte moduler, eller etter gjennomført opplæring. En evaluering kan bestå i teoretisk og/eller praktisk prøve eller annen tilsvarende evaluering. Vi ser det likevel mest naturlig å benytte en form for prøving. For å sikre mest mulig likebehandling for elevene vil Vegdirektoratet vurdere å utforme nærmere retningslinjer for en slik evaluering. Regionvegkontoret kan også føre tilsyn med opplæringsvirksomhetenes evaluering av elevene, jf. forskriften § 30 tredje ledd bokstav c).

Dersom en elev ikke består en evaluering eller prøve hos opplæringsvirksomheten, eller på annen måte ikke får sin opplæring godkjent av opplæringsvirksomheten, anser vi dette som et forhold som må løses mellom disse. Vi har i denne omgangen ikke valgt å etablere en klageordning for eleven i en slik sak. Eleven vil likevel kunne rette en henvendelse til Vegdirektoratet, som igjen vil kunne følge opp saken gjennom tilsyn. Vi ber om høringsinstansenes innspill på dette punkt.

For å ytterligere sikre at eleven når målene for opplæringen har vi valgt å innta et krav om tilleggsopplæring. Dersom opplæringspersonellet ser at eleven underveis i opplæringen åpenbart ikke klarer de målene som er satt må slik opplæring gjennomføres. Det kan også være aktuelt å gi tilleggsopplæring dersom en elev ikke består en evaluering eller prøve utført av opplæringsvirksomheten. Innholdet i en slik opplæring må vurderes av

opplæringspersonellet opp mot elevens behov. Opplæringsvirksomhetene vil da måtte tilby opplæring som går utover de obligatoriske timene satt til opplæringen. Dette må eleven informeres om.

### 38.3.4 Nærmere om tredje ledd

For ytterligere å kunne bidra til en måloppnåelse angitt i første ledd gir vi i tredje ledd hjemmel for å fastsette læreplan, på samme måte som er gjort for trafikkopplæringen og for yrkessjåførutdanningen. Utkast til læreplan for opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy er vedlagt høringsnotatet og beskriver det nærmere innholdet i og oppbyggingen av grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen. Læreplanen er en beskrivelse av de hovedmål, delmål og hovedmomenter som skal inngå i den obligatoriske grunnopplæringen for å bli godkjent som kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy. Det samme gjelder for den obligatoriske oppfriskningsopplæringen for å beholde godkjenningen som kontrollør.

Læreplanen anses ikke som forskrift men en veiledning for opplæringsvirksomhetene for å nå målene fastsatt i kontrolldirektivet og i forskriften. Den skal være grunnlaget for opplæringsvirksomhetene ved utarbeidelse av egne opplæringsplaner.

## 38.4 Til § 5. Godkjenning av opplæringsvirksomhet

### 38.4.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 5. Godkjenning av opplæringsvirksomhet*

*Grunnopplæring og oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy etter denne forskriften kan bare gis av opplæringsvirksomhet godkjent av Vegdirektoratet.*

*Godkjenningen gis for følgende kategorier:*

- a) Kategori A Lette: Grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre. Denne kategorien gjelder også for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3501 kg til 7500 kg utstyrt med hydraulisk bremseanlegg.*
- b) Kategori B Tunge: Grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.*
- c) Kategori C Traktor: Grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for periodisk kontroll av traktor.*

*Det må fremlegges dokumentasjon som viser at søkeren oppfyller faglige, pedagogiske og administrative forutsetninger for å kunne tilby opplæring i samsvar med forskriften. Godkjenning gis etter skriftlig og dokumentert søknad til Vegdirektoratet på fastsatt skjema. Søknaden skal inneholde:*

- a) Hvilken kategori opplæringsvirksomheten søker godkjenning for,*
- b) Virksomhetens forretningsnavn og organisasjonsnummer, opplysninger om geografisk forretningssted, undervisningsmateriell og utstyr som skal brukes i teoretisk og praktisk opplæring,*
- c) Opplæringsplan definert i § 2 som viser hvordan virksomheten kan oppfylle forskriftenes krav med de ressurser den har til rådighet,*

d) *Opplæringsansvarlig og opplæringspersonellets kvalifikasjoner og faglige bakgrunn.*

*Vegdirektoratet kan sette vilkår for godkjenningen.*

*Vegdirektoratet registrerer godkjenningen i Statens vegvesen sitt elektroniske register. Registeret skal inneholde opplysninger om alle virksomheter som har søkt om godkjenning og som har eller har hatt godkjenning. Registeret vil inneholde personopplysninger om opplæringsansvarlig. Registeret skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.*

### **38.4.2 Nærmere om første ledd:**

Vi foreslår at grunnopplæring og oppfriskningsopplæringen for kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy kun kan gis av virksomhet godkjent av Vegdirektoratet. Virksomheter som ønsker å tilby slik opplæring som angitt i denne forskriften må altså ha godkjenning for dette, ellers vil de drive ulovlig opplæringsvirksomhet.

Bakgrunnen for at vi ønsker at Vegdirektoratet er godkjenningsmyndighet er at vi ønsker oversikt over opplæringen som skal gis og hvem som tilbyr denne. Det åpnes opp for et nytt marked bestående av ulike aktører hovedsakelig med kompetanse innenfor kontrollområdet. Det vil være av interesse for Vegdirektoratet å se hvordan markedet etablerer seg, før vi evt. vurderer vår rolle på nytt. Vi ser ikke for oss at det vil være et stort antall opplæringsvirksomheter som vil tilby opplæring i første omgang. Tilsvarende ble gjort med tanke på yrkessjåførutdanningen.

Dersom Vegdirektoratet behandler godkjenningen vil dette medføre at Samferdselsdepartementet blir klageinstans. Til tross for at dette tilsynelatende skaper et økt ressursbehov for departementet ser vi likevel ikke for oss at det vil bli mange klagesaker på området.

Vi har vurdert å stille krav om at det må være en nær sammenheng mellom søkerens eksisterende aktivitet og opplæringens innhold. Dette vil i størst grad sikre at de som ønsker å tilby opplæring har erfaring og kompetanse innenfor periodisk kontroll av kjøretøy. Samtidig ser vi at dette bidrar til å utelukke andre aktuelle aktører som ikke har denne etterspurte kompetansen innenfor området. Vi mener at kvaliteten på opplæringen uansett sikres gjennom at vi stiller strenge krav til opplæringsinstansene og til opplæringens innhold. Forslaget legger således opp til at enhver som ønsker å tilby opplæring som foreslått har mulighet til det. Erfaring innenfor periodisk kontroll av kjøretøy vil naturligvis være en fordel for de aktuelle tilbyderne.

### **38.4.3 Nærmere om annet ledd**

Det legges opp til at søkeren kan få godkjenning i tre kategorier:

Kategori A Lette: grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for periodisk kontroll av lette kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt 3500 kg eller mindre). Kategorien omfatter også opplæring i periodisk kontroll av tunge kjøretøy (tillatt totalvekt fra 3501 kg til 7500 kg) med hydrauliske bremseser.

Kategori B Tunge: I andre kategori kan det gis godkjenning for grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Vi har valgt å etablere en egen kategori for traktor, kategori C Traktor, da kategori B Tunge ikke vil være fullt ut dekkende for kontroll av traktor. Traktor er på flere områder et spesielt kjøretøy, og Vegdirektoratet mener derfor det krever en viss form for spesialisert opplæring for å kunne utføre fullgod kontroll av traktor.

De modulbaserte opplæringsløpene i de ulike kategoriene omtales nærmere i forskriftens kapittel 4 og 5 og i læreplanen. Kategoriene er i hovedsak samkjørt med oppbyggingen av kontrollorgankategoriene angitt i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 7.

#### 38.4.4 Nærmere om tredje ledd

Tredje ledd oppstiller konkrete krav til de opplysninger som må følge en godkjenningssøknad.

Bokstav a) krever at det skal fremgå hvilken av de ovennevnte kategorier det søkes godkjenning for. Søkeren må fremlegge et samlet opplæringsopplegg til Vegdirektoratet for den eller de kategoriene vedkommende har søkt om godkjenning for. Det kan tenkes at potensielle opplæringsvirksomheter kun ønsker å tilby deler av opplæringen, eksempelvis den teoretiske biten. Vi finner dette lite hensiktsmessig og mener at det vil kunne bidra til et mindre helhetlig opplæringstilbud for elevene. Et alternativ kan imidlertid være at den aktuelle søkeren knytter til seg underleverandører som vil stå for deler av opplæringen med kompetanse, tilpasset den enkelte modul.

I bokstav b) kreves det at søkeren gir opplysninger om virksomhetens navn og organisasjonsnummer samt geografisk tilholdssted. Med geografisk tilholdssted menes virksomhetens kontoradresser og eventuelle adresser der opplæring foregår. For å kunne gjennomføre tilsyn er det nødvendig å ha kjennskap til hvor virksomheten holder til. I tillegg må søknaden inneholde opplysninger om undervisningsmateriell og utstyr som skal brukes i den praktiske og teoretiske opplæringen. Det vil være vanskelig for den enkelte tilbyder å vite nøyaktig hvilke undervisningslokaler de vil anvende på godkjenningstidspunktet. Lokalene som vil brukes vil nok være avhengig av etterspørsel og geografisk tilknytning. Vi har derfor valgt å ikke oppstille dette som et krav for å få godkjenning som opplæringsvirksomhet. Informasjon om kurssted vil måtte etterspørres av tilsynet før evt. tilsyn.

Opplysninger om disse forhold skal sikre at det foreligger samsvar mellom det opplæringstilbud søkeren ønsker å gi og de praktiske forutsetninger som må være tilstede for at det tiltenkte opplæringstilbud skal kunne nås.

I bokstav c) krever vi at søkeren fremlegger et utkast til opplæringsplan. En opplæringsplan er et viktig måleinstrument for tilsynet og skal vise hvordan den aktuelle opplæringsvirksomheten oppfyller kravene i forskriften. Opplæringsplanen skal gi opplysninger om opplæringsinstitusjonens opplæringspersonell, undervisningsmateriell og

teknisk utstyr samt gjøre rede for hvilke undervisningsmåter virksomheten vil benytte seg av, arbeidsmåter og den nærmere gjennomføringen av de enkelte modulene, med utgangspunkt i forskrift og utfyllende læreplan. Opplysningen har til formål å gi Vegdirektoratet grunnlag for å vurdere om søkeren tilfredsstillende de faglige, pedagogiske og administrative krav satt i forskriften til virksomheten.

Tilsvarende krav er satt i trafikkopplæringsforskriften § 5-1 annet ledd og yrkessjåførforskriften § 18 annet ledd bokstav b). Den nærmere beskrivelsen av «undervisningsplan» er definert i trafikkopplæringsforskriften § 1-2 første ledd bokstav l) og yrkessjåførforskriften § 2 siste ledd og bør gi en viss tolkningsveiledning. Vi har valgt å kreve opplæringsplan på godkjenningstidspunktet. Læresteder som vil tilby utdanning etter yrkessjåførforskriften må også fremlegge dette for å få godkjenning. Vi anser det hensiktsmessig å kvalitetssikre opplæringen søkeren ønsker å tilby før de starter opplæringen. Dette vil fange opp eventuelle avvik i opplæringen på et tidlig tidspunkt. Vi har sett utfordringer på trafikkopplæringssiden, der krav om undervisningsplan kun er et driftskrav for trafikkskolene. Eventuelle mangler ved undervisningsplanen vil da kun avdekkes under tilsyn.

Det må fremlegges en egen opplæringsplan for både grunnopplæring og oppfriskningsopplæringen.

Bokstav d) krever at søkeren må fremlegge dokumentasjon på opplæringspersonellens kvalifikasjoner. Siden bokstav c) relaterer seg til søknadsstadiet, må det være tilstrekkelig at søkeren gjør rede for hvilke kvalifikasjoner det opplæringspersonellet som rekrutteres må eller bør ha. Verken opplæringsansvarlig eller øvrig opplæringspersonell gis personlig godkjenning. Forskriften utformer likevel krav til den enkeltes faglige og pedagogiske bakgrunn.

Kravet til dokumentasjon av søkerens kvalifikasjoner må ikke tolkes for strengt. For søker som pretenderer å tilfredsstillende kravene i § 10 må det være tilstrekkelig å legge frem bekreftede kopier av vitnemål og attester fra arbeidsgivere som viser at kvalifikasjonskravet er oppfylt.

#### **38.4.5 Nærmere om fjerde ledd**

Fjerde ledd presiserer at det i spesielle tilfeller kan knyttes vilkår til et godkjenningsvedtak etter første ledd. Formålet med bestemmelsen er å presisere at vedtaksorganet ikke kan sette urimelige vilkår. Dette følger av forvaltningsrettens vilkårlære (med grunnlag i lang og fast rettspraksis). Vilkårene må for eksempel være saklig begrunnet og ha sammenheng med hjemmelsbestemmelsens formål.



### 38.4.6 Nærmere om femte ledd

Femte ledd gir hjemmel for å holde register over hvilke opplæringsvirksomheter som til enhver tid er godkjent for å drive grunnopplæring og oppfriskningsopplæring. Formålet med registeret er å få samlet informasjonen om hvilke kurstilbydere som er godkjent av Vegdirektoratet samt få oppdatert kontaktinformasjon (hovedadresse, ansvarspersoner mv.) om virksomhetene. Forslaget innebærer at dagens kontrollorgan- og verkstedregister utvides til også å inneholde opplysninger om godkjente opplæringsvirksomheter.

## 38.5 Til § 6. Gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomhet

### 38.5.1 Forslag til ordlyd

*§ 6. Gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomhet*

*For behandling av søknad om godkjenning som opplæringsvirksomhet for opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy skal opplæringsvirksomheten betale et gebyr på 25 670 kroner.*

### 38.5.2 Innledning

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at det både i Norge og øvrige nordiske land i stadig økende grad innføres ordninger med gebyr for å dekke godkjenningsmyndigheters kostnader til saksbehandling av søknader om godkjenning/sertifisering av virksomheter og personer der dette kreves etter nasjonal lovgivning. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster

Finansdepartementet har i rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) uttalt at det er et vilkår for å etablere en gebyrordning at det har som formål å finansiere en myndighetsbestemt tjeneste. Videre at det ikke betales for noe annet eller mer. Gebyr skal hjemles i lov og utfyllende bestemmelser gis i forskrift.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at godkjenning av kontrollorgan og kontrollører (teknisk leder inkludert) samt godkjenning av opplæringsvirksomhet for opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy er en oppgave som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten.

Forslaget om å etablere en ordning med gebyr for godkjenning av kontrollorgan mv. er for øvrig nærmere omtalt i forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 annet ledd som har vært på høring.

### 38.5.3 Nærmere om bestemmelsen

Begrunnelsen for å kreve gebyr for søknad om godkjenning som opplæringsvirksomhet for periodisk kontroll vil være de samme som for kontrollorgan. Se punkt 15 i DEL II i høringsnotatet om dette. Det samme gjelder kostnadskomponentene. Gebyrets størrelse settes til kroner 26 670. Dette omfatter saksbehandling knyttet til gjennomgang av søknad, opplæringsplaner, gjennomgang av dokumentasjon med tanke på opplæringspersonellens

kompetanse, kontroll av undervisningsutstyr og lokaler, herunder reiseutgifter og øvrig arbeid knyttet til godkjenningen.

## 38.6 Til § 7. Administrative krav til opplæringsvirksomheten

### 38.6.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 7. Administrative krav til opplæringsvirksomheten*

*Opplæringsvirksomheten skal*

- a) Ha tilgang på relevant utstyr og undervisningslokale som er nødvendig for å gjennomføre den undervisning lærestedet er godkjent for,*
- b) ha opplæringsansvarlig og opplæringspersonell som tilfredsstiller krav i § 10,*
- c) før undervisningen starter informere eleven skriftlig om forhold av betydning for opplæringen, herunder opplæringsvirksomhetens tilholdssted, rutiner for bestilling og avbestilling av undervisningstimer samt varighet, frammøteplikt, innhold og pris for opplæringen,*
- d) på forhånd melde til regionvegkontoret sted og tidspunkt for gjennomføring av grunnopplæring eller oppfriskningsopplæring,*
- e) elektronisk melde til Statens vegvesens register opplysninger om tidspunkt og gjennomføring av den enkelte elev sin grunnopplæring og oppfriskningsopplæring snarest mulig og senest 7 dager etter at eleven har gjennomført opplæring,*
- f) skriftlig melde til Vegdirektoratet om endring i forhold som har betydning for godkjenningen, herunder flytting, opphør av opplæringsvirksomheten og bytte av opplæringsansvarlig. Vegdirektoratet avgjør hvorvidt endringene medfører krav om ny godkjenning.*

*Vegdirektoratet fastsetter nærmere krav til innmelding av data i Statens vegvesen sitt elektroniske register.*

### 38.6.2 Nærmere om bestemmelsen

Kravene i bestemmelsen er av administrativ karakter: Vegdirektoratet kan ikke se at forskriftsteksten skulle volde større tolkningsproblemer.

Bestemmelsen er ikke en uttømmende regulering av de administrative krav som stilles til lærestedet. Se også § 9 om elevfortegnelse.

De administrative kravene har som formål å legge til rette for at undervisningen har tilstrekkelig faglig og pedagogisk kvalitet. Eksempelvis gjennom at opplæringsvirksomheten disponerer utstyr og lokaler som er nødvendig for å gjennomføre undervisningen mv. De administrative kravene skal også muliggjøre et effektivt tilsyn med virksomhetene, samt gi elevene grunnlag for å på forhånd ta stilling til opplæringsvirksomhetenes tilbud – hva priser og andre betingelser angår. Vegdirektoratet er videre avhengig av å motta informasjon om

virksomheten som vil kunne få betydning for godkjenningen, jf. første ledd bokstav f) samt opplysninger om gjennomført opplæring.

Når det gjelder bokstav a) må det kunne forventes at søkeren tilfredsstillende de samme krav til lokaler og teknisk utstyr som gjelder for kontrollorgan da en stor del av opplæringen gjelder kontrollgjennomføringen. Vi ser for oss at opplæringsvirksomheter vil benytte seg av kontrollorganene sine lokaler og kontrollutstyr i denne forbindelse. Øvrig undervisning kan skje i klasserom eller gjennom e-læring såfremt det er mulig.

Vegdirektoratet kan fastsette nærmere krav til innmelding av data til Statens vegvesen sitt elektroniske register for kontrollører. Vegdirektoratet vil gi retningslinjer for den nærmere gjennomføring av en slik ordning for elektronisk innmelding.

## 38.7 Til § 8. Faglige og pedagogiske krav til opplæringsvirksomheten

### 38.7.1 Forslag til ordlyd

## 38.8 § 8. Faglige og pedagogiske krav til opplæringsvirksomheten

*Opplæringsvirksomheten skal*

- a) drive opplæring i samsvar med gjeldende regelverk og læringsmål i kapittel 4 og 5 samt i henhold til eventuelle vilkår tilknyttet godkjenningen ,*
- b) gi tilleggsopplæring til elever ved manglende måloppnåelse, jf. § 4 annet ledd,*
- c) gi opplæring av forsvarlig pedagogisk karakter,*
- d) til enhver tid ha oppdaterte opplæringsplaner,*
- e) gi undervisning i samsvar med opplæringsplanene,*
- f) benytte opplæringsansvarlig og opplæringspersonell som tilfredsstillende kravene etter forskriften.*

### 38.8.1 Nærmere om bestemmelsen

Av bestemmelsens bokstav d) og e) kan leses at opplæringsplanene må være oppdaterte, og at undervisningen rent faktisk må være i henhold til opplæringsplanen. Bestemmelsene kan grunnleggende i flere hensyn. Elever og tilsynsmyndigheten skal kunne forvente at den opplæringsplan som oppgis reflekterer det reelle undervisningstilbudet. Regelen gitt i bokstav e) kan betegnes som en logisk konsekvens av at oppdatert opplæringsplan til enhver tid skal foreligge. Pliktene vedrørende opplæringsplaner har og til hensikt å mane til pedagogisk og faglig bevissthet hos lærestedet. Det forutsettes også at virksomhetene benytter personell i tråd med de kvalifikasjoner forskriften setter.

Opplæring av «forsvarlig pedagogisk karakter», jf. bokstav c), innebærer at det må kunne reageres mot opplæring som helt åpenbart ikke fører til at elevene når målene fastsatt i forskriften. Denne bestemmelsen vil rent unntaksvis benyttes.

## 38.9 Til § 9. Elevfortegnelse

### 38.9.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 9. Elevfortegnelse*

*Opplæringsvirksomheter skal føre fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet samt hvilke deler av opplæringen som er gjennomført. Fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart etter at eleven har gjennomført opplæringen.*

*Elevfortegnelsen skal oppbevares og være tilgjengelig og lesbar i 5 år uavhengig av om elevfortegnelsen er ført manuelt eller elektronisk og skal vises frem når regionvegkontoret krever det. Vegdirektoratet kan fastsette modeller for elevfortegnelsen.*

### 38.9.2 Nærmere om bestemmelsen

Vi foreslår at opplæringsvirksomhetene fører fortegnelser over alle sine elever med nærmere krav til innhold. Regelen er en direkte følge av opplæringsmodellens krav om gjennomføring av et definert antall obligatoriske opplæringstimer. Opplysninger om hvilken opplæring den enkelte elev har gjennomført må dokumenteres nøyaktig og gis en viss notoritet. At opplæringen er modulbasert underbygger behovet for en slik registreringsordning. En sammenligning med de beslektede reglene i yrkessjåførforskriften og trafikkopplæringsforskriften kan gi en viss veiledning.

Opplysningen, enten de er lagret manuelt eller elektronisk, skal oppbevares i fem år. Dette må til en viss grad sees i sammenheng med krav om oppfriskningsopplæring og for at en slik frist er satt på andre områder, eksempelvis i forbindelse med yrkessjåfør opplæringen. I tillegg ser Vegdirektoratet at det kan være behov for å gå tilbake til disse opplysningene i spesielle tilfeller som eksempelvis ved omfattende tilsyn.

Elevfortegnelse etter denne bestemmelsen antas å falle inn under ett av flere vilkår for å behandle personopplysninger, gitt i personopplysningsloven § 8. I den sammenheng skal det legges til at behandlingen av personopplysninger er i både det offentliges og den registrertes interesse. De registrerte opplysningene vil ikke være sensitive, og Vegdirektoratet kan ikke se en særlig fare for misbruk av opplysningene.

Det skal bemerkes at opplæringsvirksomhetene, i kraft av å være behandlingsansvarlige, må ivareta kravene personopplysningsloven §§ 13 og 31 stiller til informasjonssikkerhet og meldeplikt til datatilsynet. Behov for identifisering ved personnummer antas å foreligge, jf. personopplysningsloven § 12.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på de personvernmessige sider vedrørende føring av slik elevfortegnelse.

## 38.10 Til § 10. Opplæringsansvarlig og opplæringspersonell

### 38.10.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 10. Opplæringsansvarlig og opplæringspersonell*

*Opplæringsansvarlig ved opplæringsvirksomheten må ha kompetanse innen periodisk kontroll av kjøretøy og undervisningserfaring.*

*Opplæringsansvarlig har faglig, pedagogisk og administrativt ansvar for at opplæringsvirksomheten drives i samsvar med gjeldende regelverk og virksomhetens godkjenning.*

*Opplæringsansvarlig plikter å sikre at undervisningen holder faglig og pedagogisk standard ved blant annet å*

- a) være opplæringsvirksomhetens kontaktperson mot Vegdirektoratet og regionvegkontoret,*
- b) samordne virksomheten ved opplæringsvirksomheten,*
- c) være ansvarlig for utarbeidelse, gjennomføring og oppdatering av undervisningen,*
- d) evaluere undervisningen og sørge for at opplæringspersonellet gjennomgår nødvendig faglig oppdatering,*
- e) påse at bare kvalifisert personell gir undervisning og veilede disse,*
- f) ivareta opplæringsvirksomhetens ansvar for elektronisk innmelding av elevenes opplæring.*

*Opplæringspersonell som skal undervise i grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen må ha kompetanse tilpasset den modul i den kategori de skal undervise i.*

*Vegdirektoratet kan kreve at opplæringsansvarlig og opplæringspersonell gjennomfører opplæring i regi av Statens vegvesen.*

### 38.10.2 Innledning

Opplæringsvirksomheten skal ha en opplæringsansvarlig som skal følge opp undervisningen som opplæringsvirksomheten gir. Vedkommende har ansvaret for at undervisningen holder nødvendig faglig og pedagogisk standard og kan likestilles med ansvaret faglig ansvarlig har ved en trafikkskole og undervisningsansvarlig har ved et lærested i henhold til trafikkopplæringsforskriften og yrkessjåførforskriften. De to sistnevnte rollene krever imidlertid personlig godkjenning.

Bestemmelsens første ledd angir de kvalifikasjoner som kreves for å være opplæringsansvarlig. Annet ledd definerer det ansvar som påhviler opplæringsansvarlig på et mer overordnet nivå. Tredje ledd gir en ikke-uttømmende nærmere oppregning av de pliktene som omfattes av ansvaret definert i annet ledd. Fjerde ledd omhandler opplæringspersonellets kvalifikasjoner.

### 38.10.3 Nærmere om første ledd

Vegdirektoratet stiller krav om at opplæringsansvarlig har kompetanse innen periodisk kontroll av kjøretøy. Bakgrunnen for at vi foreslår det er at vi mener det er viktig at den som har det faglige ansvaret på vegne av opplæringsvirksomheten bør ha kunnskap om fagfeltet. Slik vi ser det vil dette i større grad sikre kvaliteten på opplæringen og at den gjennomføres i tråd med de læringsmål som er satt i kapittel 4 og 5. Relevant kompetanse kan eksempelvis være kompetanse som teknisk leder/stedfortreder eller som kontrollør i et kontrollorgan, jf. gjeldende regler i forskrift om periodisk kjøretøykontroll §§ 11 og 12. Men også annen faglig kompetanse kan anses å være relevant.

Vi har også foreslått krav om at opplæringsansvarlig må kunne vise til undervisningserfaring. En stor del av vedkommende sine oppgaver vil bestå i å undervise, både gjennom praktisk undervisning i kontrollinstruksen og ved klasseromsundervisning. Det legges også opp til at deler av opplæringen kan tilbys gjennom e-lærings kurs. Dette vil i seg selv kreve en grunnleggende kunnskap om undervisning, gjerne om undervisningsteorier og undervisningsmetoder. Fokuset skal settes på elevens læring. For at elevene skal nå sine mål må opplæringsansvarlig legge til rette for dette. Pedagogiske forutsetninger for å gi opplæring bør derfor, slik vi ser det, være til stede for at opplæringen skal gi best mulig effekt ovenfor eleven. Vi har likevel valgt å ikke stille krav om formell utdanning innenfor pedagogikk.

### 38.10.4 Nærmere om annet og tredje ledd

Etter sin ordlyd er ansvaret etter annet ledd vidt formulert. Vurderingen etter bestemmelsen bør derfor ta utgangspunkt i pliktene formulert i tredje ledd. Manglende overholdelse av plikter etter tredje ledd vil i utgangspunktet innebære en overtredelse av bestemmelsen.

De underliggende pliktene tredje ledd er relativt konkret formulert, og vil ikke bli kommentert enkeltvis. Opplæringsansvarlig vil ha det overordnede faglige ansvaret for virksomheten, herunder kvalitetssikre opplæring og opplæringspersonell og ta seg av de administrative oppgavene opplæringsvirksomheten har som blant annet å melde inn opplæring. Han vil også være en viktig kontaktperson opp mot Vegdirektoratet som godkjenningmyndighet og opp mot regionvegkontoret som har det operative tilsynet.

### 38.10.5 Nærmere om fjerde ledd

Vi anser det tilstrekkelig at øvrig opplæringspersonell har kompetanse tilpasset den modul i den kategori de skal undervise i. Dersom det eksempelvis skal undervises i kontrollgjennomføringen, modul 6 i kategori A Lette, må opplæringspersonellet inneha kompetanse som kontrollør. Juridisk kompetanse er nødvendig i de deler av opplæringen som omhandler opplæring i relevant regelverk.

### 38.10.6 Nærmere om femte ledd

Opplæringspersonellet kan bli pålagt å gjennomgå opplæring i regi av Statens vegvesen før opplæring starter eller underveis i opplæringen. Dette kravet er satt som en sikkerhetsventil for å sikre kompetanse til opplæringsvirksomhetene og for at det opplæringstilbudet som gis til elevene blir mest mulig likt og forutsigbart. Kravet er trolig mest aktuelt for opplæring i praktisk kontrollutførelse i henhold til kontrollinstruksen.

## 38.11 Til § 11. Modulbasert opplæringsløp for grunnopplæringen

### 38.11.1 Forslag til ordlyd

*§ 11. Modulbasert opplæringsløp for grunnopplæringen*

*Grunnopplæringen legger opp til et modulbasert opplæringsløp bestående av:*

- a) modul 1 til 8 for opplæring i kategori A Lette, jf. § 5 annet ledd.*
- b) modul 3T, modul 4T og modul 6T for opplæring i kategori B Tunge, jf. § 5 annet ledd.*
- c) modul 4 Traktor og modul 6 Traktor for opplæring i kategori C Traktor, jf. § 5 annet ledd.*

*Grunnopplæringen i kategori B Tunge og kategori C Traktor bygger på grunnopplæringen i kategori A Lette og forutsetter at opplæringen i kategori A Lette er gjennomført først. Modulene skal gjennomføres i stigende nummerrekkefølge. Modul 6, modul 6T og modul 6 Traktor kan likevel deles opp ved behov og gjennomføres når det passer best i forhold til den øvrige undervisningen.*

*Grunnopplæringen består av 70 timer i kategori A Lette, 32 timer i kategori B Tunge og 14 timer i kategori C Traktor ved ordinær undervisning.*

### 38.11.2 Nærmere om bestemmelsen

Bestemmelsen slår fast at grunnopplæringen skal skje gjennom et modulbasert opplæringsløp, bestående av 8 moduler i kategori A Lette, 3 moduler i kategori B Tunge og 2 moduler i kategori C traktor. De to sistnevnte kategoriene forutsetter at kategori A Lette er gjennomført.

Modulene skal gjennomføres i stigende nummerrekkefølge. Likevel kan modul 6/modul 6T og modul 6 Traktor gjennomføres når det passer best for den øvrige undervisningen og deles opp i mindre enheter etter behov. Vi mener at en slik tilpasning er hensiktsmessig og nødvendig med tanke på omfanget av de angitte modulene samt for å gi mulighet for praktisk tilpasning av den opplæringen som må skje i et kontrolllokale.

Vi har i tredje ledd presisert timeantall for hele det modulbaserte opplæringsløpet i kategori A Lette, kategori B Tunge og kategori C Traktor. Timeantallet er tilpasset omfanget av de ulike modulene i kategoriene, skissert i kapittel 4 og 5 i forskriften.

Timeantall kan tilpasses dersom opplæringsvirksomheten legger opp til e-læring. Dette kan de benytte seg av i de teoretiske modulene i opplæringen. Læreplanen beskriver dette nærmere. Krav til innhold i opplæringen og krav om opplæringsplan må likevel være oppfylt. Vegdirektoratet presiserer at de som legger opp til e-læring må, sammen med opplæringsplan, kunne legge frem relativt ferdig e-læringsopplegg som klart beskriver hvordan e-læringen skal skje og med hvilket innhold.

## 38.12 Til §§ 12–25 i kapittel 4. Krav til innhold, omfang og metode i grunnopplæringen

### 38.12.1 Nærmere om §§ 12–25

Direktiv 2014/45 setter i vedlegg IV minstekrav til hva grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal omfatte. Kravene til opplæringsinnhold er tilpasset gjennom forslag til ny kontrollopplæringsforskrift og gjennom læreplan, omtalt nedenfor.

Forskriftens § 12 til § 25 angir det nærmere innholdet i grunnopplæringens modulbaserte opplæringsløp, herunder definerer de hovedmål og delmål eleven skal oppfylle i hver enkelt modul i den kategori eleven skal gjennomføre opplæring i.

Læreplan for opplæring av kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy er vedlagt høringsnotatet og beskriver i tillegg til samme hovedmål og delmål oppstilt i §§ 12–25 i forskriften utfyllende hovedmomenter. Opplæringsvirksomhetene skal i tillegg til nevnte bestemmelser i forskriften anvende læreplanen for utfyllende veiledning ved utforming og vedlikehold av opplæringsopplegg og egne opplæringsplaner. Opplæringsplanen er definert i forskriftens § 2.

Bestemmelsene angir i tillegg obligatorisk antall timer som skal benyttes per modul for å sikre at opplæringen gjennomføres på en forsvarlig måte. Timeantallet vil også gi en indikasjon til opplæringsvirksomhetene på omfanget av opplæringen. For de teoretiske modulene som gjennomføres gjennom elektronisk basert opplæring vil timeantallet mer gi en føring for omfang av lærestoff som skal inngå i modulen.

Det er viktig at opplæringen er målstyrt, og at hovedfokuset settes på elevens læring. Lærerens tilrettelegging og tilpasning av undervisningen er viktig for at eleven skal nå målene.

Videre skal det legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør eleven til aktiv deltaker. De teoretiske timene skal ikke utelukkende bestå av Powerpoint-presentasjoner. Timetallet gir



rom for å legge opp til andre undervisningsformer ved at det formuleres problemstillinger og oppgaver som eleven skal ta stilling til.

Undervisningen skal være preget av toveis kommunikasjon der diskusjon, erfaringsutveksling og elevens spørsmål får stor plass. Organisering, valg av aktiviteter og spørsmålsstilling er viktig i alle delene av opplæringen og må tilpasses slik at hver enkelt elev får et godt læringsutbytte.

Den obligatoriske opplæringen skal ha som formål å gi nødvendig kunnskap og ferdighet i gjennomføring av periodisk kontroll. Videre skal den også ha som mål å utvikle elevens bevissthet, oppfattelse og holdning til trafiksikkerhet og betydningen kontrollene har for trafiksikkerheten.

Eleven skal oppleve at teori og praksisundervisningen er godt organisert og integrert. På denne måten kan det også legges til rette for at tiden utnyttes optimalt. Ved valg av øvinger og aktivitet må det tas hensyn til elevens egne forutsetninger og erfaringer.

## 38.13 Til § 26. Oppfriskningsopplæringen

### 38.13.1 Forslag til ordlyd

#### *§ 26. Oppfriskningsopplæring*

*For å opprettholde kompetansen som kontrollør må den enkelte gjennomføre oppfriskningsopplæring senest hvert tredje år etter gjennomført og godkjent grunnopplæring eller oppfriskningsopplæring.*

*Oppfriskningsopplæringen skal oppdatere, utdype og repetere kunnskap som er vesentlig for kontrollørens arbeid, med særlig vekt på kontrollinstruksen og endringer i teknologi og aktuelt regelverk.*

*Oppfriskningsopplæringen legger opp til modulbaserte opplæringsløp bestående av:*

- a) modul A og B for opplæring i kategori A Lette, jf. § 5 annet ledd.*
- b) modul AT og BT for opplæring i kategori B Tunge, jf. § 5 annet ledd.*
- c) modul A Traktor og B Traktor for opplæring i kategori C Traktor, jf. § 5 annet ledd.*

*Oppfriskningsopplæringen består av 14 timer i kategori A Lette, 14 timer i kategori B Tunge og 14 timer i kategori C Traktor ved ordinær undervisning.*

### 38.13.2 Nærmere om bestemmelsen

For å beholde godkjenningen som kontrollør må vedkommende gjennomføre oppfriskningsopplæring. Denne skal gjennomføres senest tre år etter forrige godkjenning

ble gitt for å opprettholde godkjenningen som kontrollør. Dersom godkjenningen er utløpt, vil kontrolløren ikke lenger kunne gjennomføre eller melde inn kontroller.

Innholdet i oppfriskningsopplæringen skal ta utgangspunkt i de samme emnene som ligger i grunnopplæringen, med hovedvekt på kontrollinstruksen og endringer i teknologi og aktuelt regelverk.

Bestemmelsen slår fast at oppfriskningsopplæringen, som grunnopplæringen, skal skje gjennom et modulbasert opplæringsløp, bestående av 2 moduler i kategori A Lette, to moduler i kategori B Tunge og 2 moduler i kategori C Traktor. Til forskjell fra grunnopplæringen, hvor grunnopplæring i kategori B Tunge og kategori C Traktor bygger på grunnopplæringen i kategori A Lette, så er oppfriskningsopplæringen i den enkelte kategori frittstående. Rent praktisk betyr dette at man må ta oppfriskningsopplæring for de kategoriene man skal være kontrollør.

## 38.14 Til §§ 27–29 i kapittel 5. Krav til innhold, omfang og metode i oppfriskningsopplæringen

### 38.14.1 Nærmere om §§ 27–29

Direktiv 2014/45 setter i vedlegg IV minstekrav til hva grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal omfatte. Kravene til opplæringens innhold er tilpasset gjennom forslag til ny kontrollopplæringsforskrift og gjennom læreplan, omtalt nedenfor.

Forskriftens § 27 til § 29 angir det nærmere innholdet i oppfriskningsopplæringens modulbaserte opplæringsløp, herunder definerer de hovedmål og delmål eleven skal oppfylle i hver enkelt modul i den kategori eleven skal gjennomføre opplæring i.

Læreplan for opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy vedlagt høringsnotatet beskriver i tillegg til samme hovedmål og delmål oppstilt i §§ 27–29 i forskriften utfyllende hovedmomenter. Opplæringsvirksomhetene skal i tillegg til nevnte bestemmelser i forskriften anvende læreplanen for utfyllende veiledning ved utforming og vedlikehold av opplæringsopplegg og egne opplæringsplaner. Opplæringsplanen er definert i forskriftens § 2.

Bestemmelsene angir i tillegg obligatorisk antall timer som skal benyttes per modul for å sikre at opplæringen gjennomføres på en forsvarlig måte. Timeantallet vil også gi en indikasjon til opplæringsvirksomhetene på omfanget av opplæringen. For gjennomføring av elektronisk basert oppfriskningsopplæring vil timeantallet mer gi en føring for omfang av lærestoff som skal inngå i modulen.

## 38.15 Til § 30. Tilsyn med opplæringsvirksomhet

### 38.15.1 Forslag til ordlyd

*§ 30. Tilsyn med opplæringsvirksomhet*

*Regionvegkontoret skal føre tilsyn med virksomheter som utfører godkjenningspliktig grunnopplæring og oppfriskningsopplæring i henhold til forskriften.*

*Opplæringsvirksomhetene plikter å gi regionvegkontoret adgang til virksomhetens lokaler, og bistå slik det ellers er nødvendig for å gjennomføre tilsyn, herunder fremvise og utlevere til kontroll dokumenter som angår opplæringen og virksomheten forøvrig. Regionvegkontoret kan når som helst overvære undervisningen.*

*Regionvegkontoret kan som en del av tilsynet undersøke om opplæringsvirksomheten oppfyller:*

- a) Administrative, faglige og pedagogiske krav som følger av forskriften eller vedtak gitt med hjemmel i forskriften.*
- b) Krav til opplæringens omfang, innhold og metode som følger av forskriften eller vedtak gitt med hjemmel i forskriften.*
- c) Krav til evaluering av elevens måloppnåelse.*

### 38.15.2 Innledning

Bestemmelsen fastsetter hvem som er tilsynsmyndighet, opplæringsvirksomhetens plikter i tilfelle tilsyn, hva som skal undersøkes i tilsynet og hvordan tilsynet med kvaliteten på opplæringen kan gjennomføres.

Behovet for en egen tilsynsbestemmelse for opplæringsvirksomheter for periodisk kontroll av kjøretøy må sees i sammenheng med at det etableres en godkjenningsordning for disse.

### 38.15.3 Nærmere om første ledd

Bestemmelsens første ledd sier at regionvegkontoret skal føre tilsyn med virksomheter som utfører «godkjenningspliktig grunnopplæring og oppfriskningsopplæring» i henhold til forskriften. Dette innebærer at regionvegkontoret kan føre tilsyn med enhver virksomhet som tilbyr slik opplæring, godkjent eller ikke.

Det fremgår av § 5 at det legges opp til at Vegdirektoratet skal være godkjenningsmyndighet for opplæringsvirksomhetene. Begrunnelsen for en slik løsning er imidlertid ikke like fremtredende i tilsynet med de samme virksomhetene. Tilsynet bør her – som ellers – gjennomføres av regionvegkontoret etter nærmere retningslinjer gitt av Vegdirektoratet. Det er regionvegkontorene som har den operative kompetansen i tilsynet. Tilsynet med opplæringsvirksomhetene for periodisk kontroll av kjøretøy vil for øvrig ha nært slektskap med tilsynet til trafikkskoler og kursarrangører som regionvegkontorene har drevet gjennom mange år.

Avhengig av antall godkjente opplæringsvirksomheter og geografisk spredning kan det bli aktuelt med å spesialisere tilsynet til en eller et fåtall regionvegkontorer.

#### **38.15.4 Nærmere om annet ledd**

Bestemmelsen er tilsvarende tilsynsbestemmelsen i nytt forslag til § 23 annet ledd i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Det presiseres imidlertid at regionvegkontoret når som helst kan overvære undervisningen. Uttrykket «når som helst» er nyttet for å presisere at tilsynet også kan skje som uanmeldt tilsyn.

#### **38.15.5 Nærmere om tredje ledd**

Forslaget er utformet på samme måte som tilsynsbestemmelsen i nytt forslag til § 23 tredje ledd i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy ved at det skilles mellom tilsyn med om kravene til etablering og drift er oppfylt og tilsyn med kvaliteten på tjenesteleveransen.

Når det gjelder bestemmelsens tredje ledd bokstav c) så er denne tatt med for å presisere viktigheten av at opplæringsvirksomheten evaluerer elevens måloppnåelse. Dette vil derfor være et forhold som det også skal føres tilsyn med. Det vises for øvrig til kommentarene til § 4 annet ledd når det gjelder måloppnåelse og evaluering av denne.

Vegdirektoratet ser ikke behov for ytterligere å forskriftsregulere hvordan tilsynet med opplæringsens omfang, innhold og metode skal gjennomføres utover det som er presisert i annet ledd om at regionvegkontoret kan overvære undervisningen. Vegdirektoratet vurderer, på samme måte som for tilsynet med trafikkskoler og kursarrangører, å utarbeide nærmere retningslinjer for regionvegkontorenes tilsyn.

### **38.16 Til § 31. Krav til tilsynspersonellet**

#### **38.16.1 Forslag til ordlyd**

*§ 31. Krav til tilsynspersonellet*

*Vegdirektoratet fastsetter krav til kompetanse og opplæring for personer som fører tilsyn etter denne forskriften.*

#### **38.16.2 Nærmere om bestemmelsen**

Det følger av direktiv 2014/45/EU art. 14, jf. vedlegg V at det skal stilles krav til tilsynspersonalets tekniske kompetanse, opplæring og uavhengighet. Vegdirektoratet legger til grunn at kravet om tilsynspersonalets uavhengighet vil være oppfylt gjennom forvaltningslovens habilitetsregler. Når det gjelder krav til teknisk kompetanse og opplæring, foreslår vi at Vegdirektoratet fastsetter dette. Vi vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at kravene til tilsynspersonalet etter direktivet først kommer til anvendelse fra 1. januar 2023.

### **38.17 Til § 32. Reaksjoner mot opplæringsvirksomhet**

#### **38.17.1 Forslag til ordlyd**

*§ 32. Reaksjoner mot opplæringsvirksomhet*

*Som ledd i tilsynet kan regionvegkontoret gi opplæringsvirksomhet pålegg for å sikre at arbeidet utføres i samsvar med gjeldende regelverk, og om nødvendig gi pålegg om stansing av opplæringsvirksomheten til avvik er rettet.*

*Dersom retting ikke er foretatt innen gitt frist, kan regionvegkontoret fastsette en tvangsmulkt. Tvangsmulkten kan fastsettes som et engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt. Endelig vedtak om betaling av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7–2. Tvangsmulkt inndrives av regionvegkontoret.*

*For mindre vesentlige forhold kan det gis advarsel.*

*Regionvegkontoret kan midlertidig eller permanent tilbakekalle en opplæringsvirksomhet sin godkjenning dersom det avdekkes vesentlige eller gjentatte avvik fra administrative, faglige og pedagogiske krav, krav til opplæringens innhold, omfang og metode samt krav til evaluering av elevens måloppnåelse.*

*I vurderingen av om godkjenningen skal tilbakekalles skal det tas hensyn til i hvilken grad opplæringsvirksomhetens administrative ledelse kan bebreides for overtredelsene nevnt i fjerde ledd.*

*Første gangs tilbakekalling av godkjenningen skal normalt gjelde fra tre til seks måneder, andre gangs tilbakekalling fra seks til 12 måneder og tredje gangs tilbakekalling for minst tolv måneder. I særlige tilfeller kan godkjenningen tilbakekalles for alltid.*

### **38.17.2 Nærmere om bestemmelsen**

Forslaget er i det alt vesentlige bygd opp og har samme innhold som forslaget til endret § 24 i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy omtalt i punkt 27. Det er imidlertid – til forskjell fra forslaget til endret § 24 – ikke foretatt en nærmere spesifisering av hvilke konkrete overtredelser som kan gi grunn til tilbakekalling av godkjenning. Forslaget til første ledd bygger imidlertid på den forutsetning at det er vesentlige avvik fra kravene i § 30 tredje ledd.

## **38.18 Til § 34. Unntak**

### **38.18.1 Forslag til ordlyd**

*§ 34. Unntak*

*Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra forskriften ved særlig tungtveiende forhold.*

*Regionvegkontoret kan ved enkeltvedtak gjøre unntak fra forskriften ved særlig tungtveiende forhold.*

### **38.18.2 Nærmere om bestemmelsen**

Vi har vurdert det hensiktsmessig å oppstille mulighet for Vegdirektoratet til å gjøre unntak fra forskriftens krav såfremt det foreligger tungtveiende grunner. Bakgrunnen for dette er å fange opp åpenbart urimelige tilfeller som tilsier unntak, eksempelvis der man ser at regelverket har fått utilsiktede virkninger.

Vegdirektoratet foreslår også å gi regionvegkontoret mulighet til å gjøre unntak fra bestemmelsene i forskriften, såfremt det foreligger særlig tungtveiende grunner. Regionvegkontorenes ansvarsområde er knyttet til oppfølging og tilsyn med opplæringsvirksomhetene, og deres mulighet for å kunne gjøre unntak i særlige tilfeller er knyttet til reguleringer på disse områdene.

Unntakene skal gjøres som enkeltvedtak i henhold til forvaltningslovens regler. Unntak må vurderes konkret i hvert enkelt søknadstilfelle, og kan i utgangspunktet bare gis når det i den konkrete saken foreligger særlig tungtveiende grunner som forsvarer unntak fra forskriften. En evt. søknad må dokumentere og begrunne ønske om unntak. Terskelen for å gjøre unntak skal være høy og er kun ment som en sikkerhetsventil.