



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

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
16. mai 2018

1 Innholdsfortegnelse

1	Innholdsfortegnelse.....	2
2	Del I – Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009 5	
1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Høringen	6
2	Høringsoppsummeringens inndeling	6
3	Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene.....	8
3.1	Generelt.....	8
3.2	Endring av § 1 Hva og hvem forskriften gjelder	9
3.3	Endring av § 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan.....	9
3.4	Endring av § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll	10
3.5	Endring av § 5 Tidspunkt for periodisk kontroll	17
3.6	Endring av § 6 Opphevet	22
3.7	Endring av § 7 Kategorier av kontrollorgan	22
3.8	Endring av § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan	24
3.9	Endring av § 10 Teknisk leder og kompetent stedfortreder	37
3.10	Endring av § 11 Krav til teknisk leder	40
3.11	Endring av § 12 Krav til kontrollører	43
3.12	Ny § 12a Gebyr for godkjenning.....	50
3.13	Ny § 12b Kontrollørbevis	54
3.14	Ny § 12c Habilitet.....	55
3.15	Endring av § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem	57
3.16	Endring av § 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører	59
3.17	Endring av § 17 Gjennomføring av kontrollen	61
3.18	Endring av § 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier	63
3.19	Endring av § 20 Innrapportering av resultat av periodisk kjøretøykontroll (kontrolldata) til Statens vegvesen	63
3.20	Endring av § 21 Bruksforbud	67
3.21	Endring av § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest	69
3.22	Endring av § 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør	70
3.23	Ny § 23a Krav til tilsynspersonellet.....	72

3.24	Endring av § 24 Reaksjoner mot kontrollorgan.....	74
3.25	Ny § 24a Reaksjoner mot teknisk leder og kontrollør	77
3.27	Endring av § 29 Unntak	79
3.28	Endring av § 30 Vedlegg.....	80
3.29	Endring av § 31 Overgangsbestemmelser	80
Del II – Forslag til endring av Kontrollinstruksen.....		81
Del III – Forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrolloppføringsforskriften).....		82
4	Innledning	82
5	Høringsinstansenes merknader til forslagene og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene.....	83
5.1	Valg av modell – krav om obligatorisk opplæring	83
5.2	Omfang av obligatorisk opplæring	85
5.3	Fritak fra kravet om obligatorisk opplæring.....	88
5.4	Generelle kommentarer til språk	89
5.5	Forslag til § 1 Hva og hvem forskriften gjelder	90
5.6	Forslag til § 2. Definisjoner	90
5.7	Forslag til § 3. Generelt om opplæringen	91
5.8	Forslag til § 4. Undervisning, evaluering av elev og læreplaner	93
5.9	Forslag til § 5. Godkjenning av opplæringsvirksomhet	95
5.10	Forslag til § 6. Gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomhet.....	98
5.11	Forslag til § 7. Administrative krav til opplæringsvirksomheten	100
5.12	Forslag til § 8. Faglig og pedagogiske krav til opplæringsvirksomheten.....	102
5.13	Forslag til § 9. Elevfortegnelse.....	103
5.14	Forslag til § 10. Opplæringsansvarlig og opplæringspersonell	104
5.15	Forslag til § 11. Modulbasert opplæringsløp for grunnopplæringen.....	105
5.16	Forslaget til §§ 12–25 (nye §§ 12–26) – grunnopplæringen.....	111
5.17	Forslag til § 26 (ny § 27). Oppfriskningsopplæring	118
5.18	Forslaget til §§ 27–29 (nye §§ 28–30), oppfriskningsopplæringen.....	119
5.19	Forslag til § 30 (ny § 31). Tilsyn med opplæringsvirksomhet	120
5.20	Forslag til § 31 (ny § 32). Krav til tilsynspersonellet	121
5.21	Forslag til § 32 (ny § 33). Reaksjoner mot opplæringsvirksomhet	122
5.22	Forslag til § 33 (ny § 34). Klage.....	123
5.23	Forslag til § 34 (ny § 35). Unntak	123
5.24	Forslag til § 35 (ny § 36). Ikrafttredelse.....	124

6	Økonomiske og administrative konsekvenser	124
6.1	Innledning	124
6.2	Økonomiske og administrative konsekvenser for kontrollorganene/kontrollørene 124	
6.3	Økonomiske og administrative konsekvenser for kjøretøyeierne	126
6.4	Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter.....	126

2 Del I – Forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy av 13. mai 2009

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Vegdirektoratet sendte 21. desember 2016 forslag til endringsforskrift til forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (pkkf) og til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollopplæringsforskriften).

Bakgrunnen for høringen var Regjeringens vedtak i Statsråd av 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 frist for å innlemme dette direktivet i nasjonalt regelverk til 20. mai 2017, mens frist for ikrafttredelse ble satt til 20. mai 2018.

Direktiv 2014/45/EU viderefører langt på vei gjeldende regler på området, men konsoliderer og harmoniserer regelverket ytterligere. Endringene i forhold til gjeldende regelverk ville for en stor del kunne gjennomføres direkte i norsk rett gjennom endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

Forslaget til endringer av forskrift om periodisk kjøretøykontroll, som vi presenterte i høringsnotatet av 21. desember 2016 rekker imidlertid lengre enn til bare å ivareta forpliktelsene etter EØS-avtalen. Vegdirektoratet så behov for gjennomgang og modernisering av forskriftsbestemmelsene om godkjenning og tilsyn med kontrollorganene for periodisk kjøretøykontroll. Vi foreslo 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). Vi foreslo også å innføre gebyr for godkjenning av kontrollorganer.

Noen av endringene i forskrift om periodisk kjøretøykontroll krevde lovendring. Forslag til endring av vegtrafikkloven § 19 annet ledd ble blant annet derfor sendt på offentlig høring 3. juli 2016 med høringsfrist 1. oktober. I høringen foreslo vi ny hjemmel, vtrl. § 19a *periodisk kjøretøykontroll*. For de av forslagene til forskriftsendringer som ikke har hjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 annet ledd, ble det tatt forbehold om Stortingets godkjenning av forslagene til lovendringer.

Samferdselsdepartementet fremmet 17. november forslag til ny § 19 a i Prop. 8 LS (2017–2018) med slik ordlyd:

§ 19 a Periodisk kjøretøykontroll

Periodisk kjøretøykontroll kan bare utføres av godkjente virksomheter med godkjente kontrollører og godkjent teknisk leder. For godkjenning må kontrollør og teknisk leder fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift gi regler om vilkår og overgangsordninger for godkjenning som nevnt i første ledd, om opplæringsvirksomhet, om godkjennings- og tilsynsmyndigheten og om gebyrer for godkjenning og tilsyn. Departementet kan i forskrift også gi regler om pålegg om

retting, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, om stansing av virksomheten og om tvangsmulkt.

Forslaget til endring av vtrl § 19 a ble behandlet i Stortinget og vedtatt som foreslått 12. april 2018. Bestemmelsen trer i kraft 1. oktober 2018.

1.2 Høringen

Høringen ble sendt til 229 instanser og gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no, jf. vedlagte høringsliste. Vi har mottatt 42 svar på høringen.

Av disse innspillene hadde følgende ingen merknader til høringen:

Advokatforeningen

Arbeids- og sosialdepartementet

Bane NOR SF

Brønnøysundregistrene

Hedmark fylkeskommune

Helse- og omsorgsdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Kunnskapsdepartementet

Kystverket

Landbruks- og matdepartementet

NHO Transport

Riksadvokaten

Statens arbeidsmiljøinstitutt

Troms fylkeskommune

Østfold fylkeskommune

2 Høringsoppsummeringens inndeling

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

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

Del III gjelder den nye forskriften om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (Kontrolloplæringsforskriften). Etter en kort introduksjon, vil vi, som i de foregående delene, gjennomgå det opprinnelige forslaget fra høringsnotatet, høringsinstansenes merknader og til slutt vår vurdering av de merknadene og innspillene som har kommet inn.

3 Høringsinstansenes merknader til endringsforslagene og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

3.1 Generelt

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til endring av pkkf og kontrollinstruksen:

Arbeidstilsynet
Automester
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)
Autobransjens Leverandørforening (ABL)
Bilimportørenes landsforening (BIL)
BUS AS
Erling Henriksen, Kristiansand
Input data
Justis- og beredskapsdepartementet
Kiwa Teknologisk Institutt
Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)
Norges Automobilforbund (NAF)
Norges Bilbransjeforbund (NBF)
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Scania
Statens vegvesen Region midt
Statens vegvesen Region nord
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region vest
Statens vegvesen Region øst
Statens vegvesen TK- tjenester
Telemark fylkeskommune
Virke
Volmax AS
Würth

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

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

Selv om vi foretar endringer som følge av innspill fra instansene eller språkvask, vil vi ikke gjengi ny endelig ordlyd under gjennomgangen av hver bestemmelse. Endelig ordlyd etter oppsummeringen følger av vedlagte Forskrift om endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

3.2 Endring av § 1 Hva og hvem forskriften gjelder

3.2.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd:

§ 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringen 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 foreslo også overskriften «Hva og hvem forskriften gjelder» i stedet for «Virkeområde». Dette for å gi bestemmelsen en mer leservennlig ordlyd til bestemmelsen.

3.2.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region sør foreslår å endre ordlyden i bestemmelsens siste setning, fordi ordlyden Vegdirektoratet foreslo ga inntrykk av at også gebyr for tilsyn kan ilegges. De foreslår derfor følgende endring avslutningsvis: «... samt gebyr for godkjenning».

3.2.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet slutter seg til endringen i ordlyden som er foreslått, og korrigerer bestemmelsen i tråd med forslaget.

3.3 Endring av § 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan

3.3.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 2 Periodisk kontroll og kontrollorgan:

Med periodisk kontroll av kjøretøy forstås i denne forskriften kontroll av kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd, 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.

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

Ordlyden «til tidspunkt og i kontrollintervall» i gjeldende forskrift ble i høringen foreslått endret til «innenfor kontrollfristene» for å samsvare med forslaget til de nye reglene for tidspunktet for periodisk kontroll slik dette er foreslått i § 5.

Annet ledd ble foreslått delt 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.

3.3.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurderinger

Statens vegvesen Region øst stiller spørsmål til hvorfor det står «innenfor kontrollfristen» i første ledd første setning, da de mener det er snakk om periodisk kontroll selv om kontrollen utføres utenfor kontrollfristen.

Vegdirektoratet er enig i Region øst sin påpekning om at det er en periodisk kontroll også når den utføres utenfor kontrollfristen. I dagens ordlyd heter det: «Med periodisk kontroll av kjøretøy forstås i denne forskriften kontroll av kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd, til tidspunkt og i kontrollintervall som følger av § 5». Også her defineres en periodisk kontroll som til det bestemte tidspunkt og i intervallet som følger av § 5. Etter gjeldende ordlyd har også betydningen vært at en kontroll gjennomført utenfor intervallet og etter tidspunktet for kontroll likevel er en periodisk kontroll av kjøretøyet etter § 2.

Vegdirektoratet finner at det er behov for en presisering av denne definisjonen, og korrigerer ordlyden i tråd med Region øst sitt innspill.

Vi mener korrigeringen gjør at bestemmelsen ikke lenger gir uttrykk for å utelukke at en kontroll i etterkant av kontrollfristene i § 5 ikke er en «periodisk kontroll av kjøretøy», men at ordlyden i stedet viser til utgangspunktet om at en periodisk kontroll skal gjennomføres innen den fastsatte fristen.

Vi har i tillegg, uten at det innebærer noen realitetsendring, presisert at ikke bare kontrollen men også godkjenningen av kontrollen skal skje innenfor kontrollfristen som følger av pkkf § 5.

3.4 Endring av § 4 Kjøretøy som er underlagt periodisk kontroll

3.4.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

3.4.1.1 Innledning

Forskriften § 4 ble i høringsnotatet foreslått 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 (kjennemerke 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.

3.4.1.2 Nærmere om periodisk kontroll av traktor konstruert for en hastighet over 40 km/t

Direktiv 2014/45/EU bestemmer at traktorer konstruert for en hastighet over 40 km/t (benevnt hjultraktorer i gruppe T5 i direktivet)¹ innlemmes i ordningen med periodisk kontroll fra og med 20. mai 2018. Minimumskravet til periodisk kontroll er avgrenset til traktorer gruppe T b) som hovedsakelig anvendes til ervervsmessig transport på offentlig veg, jf. artikkel 2 nr. 1 syvende strekpunkt, jf. også artikkel 5.nr. 2 c. Kontrollhyppigheten er den samme som for M1 og N1 (4+2).

Tall fra motorvognregisteret viser at det per i dag er i overkant av 9100 traktorer gruppe T b) 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 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 fôr mv.

Det følger av fortalen (12) til direktivet at begrunnelsen for ordningen er at traktor gruppe T b) 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 traktor gruppe T b) som nyttes i transport 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.

Vegdirektoratet uttalte i høringsnotatet at man hadde 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, så man det som 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 gruppe t b) som er registrert for bruk på offentlig veg i kontrollordningen, slik Vegdirektoratet er kjent med at Sverige og Tyskland har signalisert at

¹ Tilsvarende det som i forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften) betegnes som traktor gruppe T b), jf. forskriften § 4. I det følgende nyttes denne betegnelsen.

de vil gjøre. Dette vil utvilsomt være den enkleste løsningen i forhold til å avgrensning av virkeområdet til regelverket, og løsningen kan også argumenteres for av hensyn til trafikksikkerheten. Det som likevel taler mot en slik løsning er at traktorer som nyttes i landbruket bare sporadisk nyttes på offentlig veg.

Løyve som kriterium for å kunne skille ut hvilke traktorer som skal inngå i kontrollordningen har vist seg 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 vurderte også en ordning der det kan søkes og gis fritak for kontroll for traktorer dersom eier dokumenterer at traktoren bare nyttes til landbruksformål. Selv om denne løsningen ville ta hensyn til landbrukstraktorene, kan det argumenteres mot løsningen at den innebærer en forskjellsbehandling av ulike næringer.

Vegdirektoratet kom på denne bakgrunn til at det mest hensiktsmessige ville 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, ville slikt unntak ikke kunne gis. Dette ble foreslått regulert i nytt tredje ledd.

3.4.1.3 Nærmere om periodisk kontroll av motorsykkel

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet at Norge gjør seg bruk av bestemmelsen i direktiv 2014/45/EU artikkel 2. nr. 2 om å gjøre unntak fra kravet om periodisk kontroll av motorsykkel med slagvolum over 125 cm³, slik dette fremkommer i samme direktiv artikkel 2 nr. 1. Forutsetningen for å kunne gjøre slikt unntak er at medlemsstaten har innført effektive, alternative trafikksikkerhetstiltak for denne kjøretøygruppen og med referanse til relevante trafikksikkerhetsstatistikker for de siste fem år.

Vegdirektoratet viste til at et unntak kan begrunnes i nasjonale trafikksikkerhetstiltak rettet mot motorsykkel, bl.a. «Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014–2017».

3.4.2 Høringsinstansenes merknader

3.4.2.1 Periodisk kontroll av traktor konstruert for en hastighet over 40 km/t

NBF uttaler at de ser det som naturlig at traktorer type T b) som nyttes til vegtransport også skal underlegges krav om periodisk kjøretøykontroll. Når disse kjøretøyene er en del av trafikkbildet bør det stilles samme krav om kontroll av trafikksikkerhet til disse som til andre transportmidler med samme bruksområde.

BUS AS har ingen motforestillinger mot at traktorer gruppe T b) blir underlagt periodisk kjøretøykontroll. De er imidlertid redd for at dersom det blir for mange unntak fra denne regelen vil det ikke være markedsmessig lønnsomt å drive kontrollorgan godkjent for traktor, jf. kostnadene til opplæring av kontrollørene. BUS AS mener derfor at det ikke bør være unntak, og at alle disse traktorene bør kontrolleres.

Hovedorganisasjonen Virke har på vegne av seg selv, Norges Bondelag, Traktor og Maskinimportørenes forening og Fellekjøpet Agri AS uttalt at Vegdirektoratets forslag til nye regler for periodisk kontroll av traktorer gruppe T b) går lengre enn minstekravet i direktivet. De ser dette som uheldig av flere grunner. De viser til at kjøretøykontrollpakken inneholder en del kostnadsdrivende elementer som vil bli vesentlig forsterket av skala- og avstandsulemper som også virker inn på markedsrealiterte utfordringer i Norge som er av stor betydning for traktorbransjen. Det er følgelig, slik de ser det, relevant å legge vekt på både trafiksikkerhetsmessige og økonomiske hensyn ved utformingen av ny forskrift. De uttaler videre at Statens vegvesen i sine vurderinger har gått for langt i sin tolkning av direktivets sjablonmessige beskrivelser av sammenlignbarhet i risikopotensial mellom T5-traktorer som brukes i konkurranse med lastebiler og annen bruk som ikke er i slik konkurranse, bl.a. som redskapsbærer. De mener også at driftsøkonomiske realiteter innebærer at traktorer gruppe T b) bare unntaksvis er egnet, i kommersiell forstand, til godstransport i konkurranse med lastebil. Dette er også forsøkt illustrert i eget vedlegg til høringssvaret. Høringsdokumentene fra Statens vegvesen inneholder heller ikke, slik de ser det, trafiksikkerhetsvurderinger med henvisning til skadestatistikk.

En avgrensingsregel ved 50 km/t vil etter Virkes vurdering være mer logisk og konsistent mht. hva som kan forstås med faktiske høyhastighetstraktorer og som kan sammenlignes mer reelt trafiksikkerhetsmessig og bruksmessig med lastebil. Forslaget til ny forskrift, slik det nå er formulert, tar ikke hensyn til hvordan nærings- og yrkesutøvelsen i norsk landbruk foregår. Det er nødvendig å legge til rette for at eierne av mange mindre bruk, av økonomiske årsaker, ønsker å kombinere driften med annen virksomhet som kan involvere bruk av traktorredskap; sesongbasert virksomhet som ikke inngår i landbruksrelaterte verdikjeder som f.eks. vegvedlikehold. De uttaler, med adresse til vegdirektoratets henvisning til hvordan Sverige og Tyskland har vurdert å regulere kontroll av traktorer gruppe T b), at enhetene i norsk landbruk er mindre enn i de fleste europeiske land, og at det derfor er mer nødvendig og vanlig med driftsformer basert på kombinasjoner som forutsetter andre, ikke landsbruksrelaterte inntekter. De foreslår etter dette at traktorer gruppe T b) som ikke hovedsakelig nyttes på offentlig veg gis unntak for kontroll dersom de har eierregistrering i vognkortet med næringskode jordbruk eller skogbruk

- 1) Brukt i jord- og skogbruk ved egentransport
- 2) brukt i jord- og skogbruk til kommersiell landbruksrelatert transport og
- 3) registrert som redskapsbærer/drivenhet.

NLF støtter Vegdirektoratets forslag. De mener det er viktig at også traktorer som benyttes på offentlig vei ikke unntas fra krav om periodisk kontroll. Av forslaget fremgår det at traktorhengere skal unntas. Etter NLFs oppfatning bør det stilles samme krav til traktorhengere som til traktorene. Flere av de traktortilhengere som kjøpes i dag har trykkluftmekaniske bremses og bør etter deres vurdering gjennomgå en periodisk kjøretøykontroll.

Statens vegvesen Region midt uttaler at det virker fornuftig at det utarbeides standard søknadsskjema for de som søker om unntak for periodisk kontroll av traktorer type T b).

Statens vegvesen Region øst spør hvorfor det er «eller» mellom d) og e) i første ledd. Region øst er av den oppfatning at alle traktorer gruppe T b) som kjører på offentlig veg må inn til kontroll. Dette vil forenkle saksbehandlingen. Dessuten vil det i et trafikkikkerhetsmessig perspektiv være bra om alle som skal kjøre på offentlig veg må gjennom kontroll. Selv om det for visse typer traktorer er begrenset bruk på offentlig veg, så utgjør de like fullt en risiko nå de benyttes på offentlig veg.

Statens vegvesen Region sør mener at den foreslåtte løsningen med å kunne søke regionvegkontoret om unntak dersom traktoren ikke nyttes på offentlig veg, er en god løsning. Region sør imøteser gjerne at det blir utarbeidet et standard søknadsskjema med kriterier.

Statens vegvesen TK- tjenester uttaler at de ser vansker med å veilede og søknadsbehandle grensegangen mellom kontrollpliktige og ikke pliktig bruk av traktorer gruppe T b). Det anbefales at den svenske modellen velges, ev. at det vurderes om reglene for bruk av kjøretøy på anleggsskilt mykes opp.

3.4.2.2 Periodisk kontroll av motorsykkel

Ingen av høringsinstansene hadde merknader til forslaget om å unnta motorsykkel fra kravet om periodisk kontroll.

3.4.3 Vegdirektoratets vurdering

3.4.3.1 Periodisk kontroll av traktor konstruert for en hastighet over 40 km/t

Slik Vegdirektoratet vurderer det, reiser spørsmålet om innlemming av traktorer gruppe T b) i ordningen med periodisk kjøretøykontroll prinsipielle og vanskelige avveiningsspørsmål. Man kan på den ene siden velge å gå lenger enn hva som er minimumsløsningen etter direktiv 2014/45/EU ved å innlemme alt av traktorer gruppe T b) som er registrert for bruk på offentlig veg i ordningen. Alternativt kan man avgrense ordningen slik at den treffer mest mulig målrettet i forhold til det som har vært EUs begrunnelse.

En regulering der alt av traktorer gruppe T b) registrert for bruk på offentlig veg innlemmes i kontrollordningen vil åpenbart være den enkleste både sett hen til det offentliges bruk av ressurser til saksbehandling mv. og også det bakenforliggende hensynet til trafikkikkerheten. Slik Vegdirektoratet forstår det, er dette også holdningen til Norges Automobilforbund, BUS AS og Statens vegvesen Region sør.

Vi registrerer at også Norges Lastebileierforbund støtter forslaget til kontrollordning for traktorer gruppe T b), men til forskjell fra høringsinstansene nevnt foran gir de sin tilslutning til forslaget fra Vegdirektoratet slik det foreligger i høringsnotatet. Lastebileierforbundets forslag om å innlemme traktorhengere i kontrollordningen er ikke en del av høringen og tas derfor ikke stilling til i denne omgang.

Vegdirektoratet har forståelse for de synspunkter som fremkommer i Virkes sitt hørings svar om næringsutøvelsen i landbruket og behovet for å kombinere bruken av traktorer til både landsbruksrelaterte oppgaver og annen næringsvirksomhet, bl.a. vegvedlikehold. Vi tillater oss likevel å minne om at det er snakk om en kontroll første gang 4 år etter første gangs

registrering og deretter hvert andre år. Selve kontrollgjennomføringen fremstår etter vårt syn ikke som spesielt byrdefull når bruken av traktorene inngår i ervervsmessig transport og/eller arbeid på offentlig veg og forutsatt at det i rimelig nærhet er tilgang på kontrollorgan som kan kontrollere traktorer. Det skal i denne sammenheng nevnes at øvrige tunge kjøretøy kontrolleres hvert år (1+1). Kontrollhyppigheten for traktorer gruppe Tb) er m.a.o. den samme som for personbiler.

Virkes forslag om å definere høyhastighetstraktorer som skal inngå i kontrollordningen til traktorer med konstruktiv hastighet 50 km/t eller større vil etter vårt syn være i strid med kravet i EU-direktivet og kan derfor ikke aksepteres.

Som vi har vist til i vårt høringsnotat er det verken teknisk eller praktisk mulig å skille ut og frita fra kontroll traktorer gruppe T b) med næringskode jordbruk eller skogbruk, til egentransport eller til kommersiell landbruksrelatert transport. Dette må i så fall gjøres ved at det, slik vi har foreslått, gis fritak gjennom en ordning der eier av slik traktor melder at bruken av traktoren har slike begrensninger. Ordningen har den åpenbare ulempen av den vil være ressurskrevende for Statens vegvesen. Den er i tillegg basert på tillit og kan først og fremst kontrolleres i faktisk bruk (kontroll langs vei).

Det er riktig, som Virke påpeker, at reguleringen i direktiv 2014/45/EU først og fremst retter seg mot traktorer gruppe T b) som man anser å være i konkurranse med lastebilnæringen ved at de driver ervervsmessig gods- og massetransport. Bruk av traktorer gruppe T b) som ikke brukes til lokal og ervervsmessig transport anses ikke å være i konkurranse med lastebilnæringen.

Kravet i EU-direktivet, jf. artikkel 2 nr. 1 strekpunkt syv, regulerer imidlertid etter sin ordlyd traktorer gruppe T b) som hovedsakelig nyttes på offentlig veg uavhengig av hva den nyttes til så lenge det er snakk om ervervsmessig transport. Bestemmelsen er m.a.o. næringsnøytral.

Det er også riktig, som også Virke påpeker, at Vegdirektoratet ikke har gått dypt inn i analysert traktorenes potensielle trafikkfare ved bruk på offentlig veg i Norge. Vegdirektoratet har her lagt til grunn de felleseuropeiske vurderingene som det gis uttrykk for i EU-direktivet om at økt bruk av traktorer gruppe T b) på offentlig veg innebærer økt risiko. Vi mener uansett at det er gode grunner for kunne argumentere med at økt bruk av traktorer gruppe T b) på offentlig veg – også i Norge – kan ha negative trafiksikkerhetsmessige sider, og at det uansett er riktig å likestille de med lastebiler hva gjelder behov for periodisk kontroll når de først brukes i ervervsmessig transport på offentlig veg.

Til Virkes forslag om at traktorer gruppe T b) registrert som redskapsbærer/drivenhet bør unntas for kontroll, skal det bemerkes at det i møter med bransjen er blitt opplyst at traktorer gruppe T b) anskaffet for landbruksformål også gjerne leies ut for annen bruk, typisk i brøyting og annet vegvedlikehold. Dette er etter Vegdirektoratets syn et forhold som taler mot fritak for kontroll.

Vi er etter en samlet vurdering kommet til at vi opprettholder vårt forslag til regulering av § 4, men likevel slik at vi kommer Virke sine innspill noe i møte ved at vi endrer forslaget til

tredje ledd slik at egentransport i primærnæring (for eksempel kjøring på offentlig veg for transport av eget fôr) kan tillates uten krav om periodisk kjøretøykontroll. Vi har i tillegg delt forslaget til nytt tredje ledd i et tredje og fjerde ledd uten at dette har betydning for det materielle innholdet i bestemmelsen.

3.4.3.1.1 Hva som anses som egentransport i primærnæring

Hva som er å anse som egentransport i primærnæring må, selv om bruk av traktor i godstransport ikke er løyvepliktig, tolkes i lys av yrkestransportlova § 16. Med primærnæring menes her jord- og skogbruksformål. Annen godstransport, selv om denne er å regne som egentransport, omfattes ikke av unntaket.

Fjerde ledd – slik dette fremstår etter endringen – tar etter vårt syn hensyn til at kravet om periodisk kjøretøykontroll etter direktivet artikkel 2 nr. 1 syvende strekpunkt bare gjelder for traktorer gruppe T b) som hovedsakelig nyttes på offentlig veg. Den tar også rimelig hensyn til trafiksikkerheten ved at også bruk av traktorer gruppe T b) til bruk på offentlig veg til andre formål enn egentransport i primærnæring – uavhengig av om slik bruk foregår i mindre eller større grad – inngår i kontrollordningen.

3.4.3.1.2 Forpliktende egenerklæring

Ressursbruken til behandling av saker om fritak for periodisk kontroll vil etter Vegdirektoratets vurdering kunne reduseres ved at det i stedet for søknad om fritak med tilhørende saksbehandling etableres en ordning med forpliktende egenerklæring. Uttrykket «søknad» i tredje ledd endres derfor til «egenerklæring».

Egenerklæringen vil bestå i at den som eier eller har rådighet over traktorer gruppe T b) som mener seg berettiget til fritak for kontroll, melder dette i form av et standardisert skjema med tilhørende veiledning som gjøres elektronisk tilgjengelig, og som uten omfattende saksbehandling registreres slik at det gis fritak for periodisk kjøretøykontroll dersom de nærmere vilkårene er oppfylt.

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

Ordningen er basert på at Vegdirektoratet kan ha tillit til de som melder. Dersom det i kontroll langs veg viser seg at traktorer gruppe T b) brukes i strid med reguleringen etter § 4 og det som er oppgitt i egenerklæring, vil dette kunne bli fulgt opp med anmeldelse for videre straffeprosessuell behandling.

3.4.3.2 Periodisk kontroll av motorsykkel

Vegdirektoratet registrerer at ingen høringsinstanser har uttalt seg om forslaget om å unnta motorsykkel fra periodisk kontroll.

Forslaget om unntak opprettholdes, og vi vil underrette kommisjonen om dette. Unntaket vil bli begrunnet i relevant trafiksikkerhetsstatistikk og med referanse til «Nasjonal strategi for motorsykkel og moped 2014–2017».

3.5 Endring av § 5 Tidspunkt for periodisk kontroll

3.5.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 5 Tidspunkt for periodisk kontroll

Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a) til c) skal kontrolleres og godkjennes første gang senest 12 måneder etter førstegangsregistrering, og deretter senest 1 år etter siste godkjente kontrolldato.

Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav d) og e) skal kontrolleres og godkjennes første gang senest 4 år etter førstegangsregistrering, og deretter senest 2 år etter siste godkjente kontrolldato.

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 fabrikasjonsåret), skal godkjennes senest 5 år etter siste godkjente kontrolldato frem til det er 50 år. Bevaringsverdig kjøretøy som godkjennes ved periodisk kontroll når det er 50 år eller eldre (regnet fra 1. januar i fabrikasjonsåret) 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.

Det fremgår av høringsnotatet at forslaget til endring av gjeldende § 5 er motivert ut fra minimumskravene til kontrollhyppighet i direktiv 2014/45/EU regnet fra tidspunkt for førstegangsregistrering av kontrollpliktige kjøretøy.

En videreføring av dagens ordning, at et kjøretøy tildeles en kontrollmåned basert på siste siffer i kjennemerket, ville medført at noen kjøretøy ville fått en kontrollfrist kortere enn maksimalfristen som er oppstilt i direktivet. Dette er uproblematisk i et EØS-perspektiv, men en del andre kjøretøy ville derimot fått en kontrollfrist langt utover det som direktivet tillater. For å oppfylle våre forpliktelser etter EØS-avtalen så vi oss derfor nødt til å gå bort fra ordningen med styring av kontrollfrist basert på siste siffer i kjennemerket og over til en ordning der kontrollfrist styres etter tidspunktet for første gangs registrering.

Vi foreslo videre 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. 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 således ikke være behov for

bestemmelsen i pkkf. § 6 om adgang til å søke endret frist for bl.a. kjøretøy som nevnt ovenfor.

Fleksibiliteten er også til 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 foreslo å videreføre regelen om at når det 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.

Ordlyden i første, annet og tredje ledd ble foreslått endret slik at kontrolltidspunktene ble i samsvar med direktivets krav.

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

- kjøretøy registrert til bruk utenfor offentlig veg (kjennemerke med lysegule 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. Vi fjernet også 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).

Det ble foreslått et nytt fjerde ledd som angir 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.

Forslaget til nytt femte ledd var 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.

I nytt syvende ledd foreslo 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.

3.5.2 Høringsinstansenes merknader

BUS er i utgangspunktet positiv til endringen med å gå bort fra sluttsifferstyring. De peker på viktigheten av at bileiere informeres om den nye ordningen. De viser til erfaring med at både bileiere og til dels kontrollorgan får lite og mangelfull informasjon om endringer. BUS sier de kan være med på å spre informasjon til sine kunder, men at slik informasjon i så tilfelle må være standardisert, slik at lik informasjon kommer ut til alle berørte parter.

BUS foreslår en endring i bestemmelsens første ledd som de mener vil gjøre bestemmelsen enklere å forstå. De foreslår følgende: «Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a) til c) skal kontrolleres og godkjennes ~~første gang~~ senest 12 måneder etter førstegangsregistrering og deretter senest 1 år etter siste godkjente kontrolldato.» De foreslår også tilsvarende endring for annet ledd.

BUS stiller også spørsmål om hvordan opprettelse av en kontroll i datasystemene løses når kjøretøy som ikke er omfattet av periodisk kontroll skal omregistreres slik at de blir omfattet, ettersom disse må kontrolleres og godkjennes før omregistreringen. De peker på at alle kjøretøy i Autosys må være tilgjengelig for dataleverandørene ved en spørring på kontroll.

NAF peker på at den nye ordningen gir bileier større fleksibilitet til selv å velge kontrolltidspunkt, og at man ved salg av bruktbil får mulighet til å vedlegge en ny godkjenning, og ikke en som er opp til 2 år gammel. De vil derfor tro at et krav om en slik «fersk» godkjenning vil bli et krav fra dem som skal kjøpe bruktbil. De lurer i denne sammenheng på hvordan dette vil slå ut for en bileier som velger å ta kontroll når bilen er 1 år. Vil han bli pålagt en ny godkjenning når bilen er 3 år? NAF peker også på at en annen mulig følge av den nye fristen for kontroll er at bilens kontrollfrist ikke blir like tydelig for bileieren.

KNA er skeptisk til det nye forslaget til tidspunkt for kontroll. De mener tidspunktet knyttet til sluttsiffer er en god pedagogisk regel og enkel huskeregel for bileier, særlig etter at den obligatoriske varslingen bortfalt. KNA ser at det neppe er mulig å opprettholde sluttsifferordningen i forhold til direktivet, men de mener det ikke er noe i veien for å på ny innføre en varsling om kontrollfristen. De foreslår derfor at kjøretøyeier skal varsles, at dette skal være vederlagsfritt og at denne varslingen skal forskriftsfestes.

NLF mener den foreslåtte ordningen kan ha en positiv effekt ved at kjøretøyet kan fremstilles for PKK på et for eieren beleilig tidspunkt og imøtekomme behovet for en bedre samordning av PKK og ADR-kontroll som innrapporteres elektronisk. NLF støtter derfor denne endringen.

Statens vegvesen TK-tjenester etterlyser klare retningslinjer for bruktimporterte kjøretøy, hvor konsekvensene forholdet mellom registreringsdato i utlandet og Norge har for kontrollfristen beskrives.

Statens vegvesen Region øst mener det i fjerde ledd bør presiseres at de som tar kontrollen etter utløpet av kontrollfristen må forholde seg til opprinnelig frist ved neste hovedkontroll.

Region midt foreslår en presisering av ordlyden i første ledd, som de mener er nødvendig for å hindre misforståelser: «Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) og c) skal kontrolleres og godkjennes ...» eller «Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a) til og med c) skal kontrolleres og godkjennes ...».

3.5.3 Vegdirektoratets vurdering

3.5.3.1 Generelt

Vegdirektoratet er klar over at nye regler for kontrollfrist krever at informasjon om dette kommer frem til kjøretøyeierne, at informasjon er tydelig og at den gjøres lett tilgjengelig. Det legges også opp til overgangsbestemmelser som gjør innfasingen av nye regler for kontrollfrist håndterlig for kjøretøyeierne, jf. pkkf § 31.

Vi er svært positive til at deler av bransjen, som BUS, sier seg villig til å bidra med distribusjonen av den nødvendige informasjonen til sine kunder. Vegdirektoratet er enig i at standardisert informasjon fra Statens vegvesen er et godt utgangspunkt for bransjens viderefremming, og vi tar sikte på å utarbeide dette i god tid før de nye reglene trer i kraft.

Vegdirektoratet slutter seg til forslaget om å endre ordlyden i § 5 første og annet ledd, slik BUS foreslår, og korrigerer dette i endringsforskriften. Vi er også enige i Region midt sitt forslag til endring i første ledd, «Kjøretøy som nevnt i § 4 første ledd bokstav a), b) og c) skal kontrolleres og godkjennes ...», og korrigerer i henhold til dette.

Vegdirektoratet legger til grunn, jf. spørsmål fra BUS, at kontroll av kjøretøy som ikke er omfattet av kontrollordningen når denne må ha kontroll for omregistrering, må – som i dag – skje gjennom en manuell kontrollseddel.

Kjøretøyeier som velger å ta første periodiske kontroll før ordinær frist, jf. NAFs spørsmål, vil ikke bli pålagt ny kontroll tidligere enn det som var den opprinnelige fristen.

Vi er ikke enig i KNA sin vurdering av det nye forslaget opp mot dagens ordning med sluttsifferstyring. Vi ser at det med dagens ordning er et betydelig antall påregistrerte norskregistrerte kjøretøy som til enhver tid er registrert uten godkjent kontroll, selv om kjøretøyeier har en fast måned å forholde seg til (115 994 kjøretøy per 18.04.2017). Problemet med kjøretøyeiere som ikke overholder kontrollfristen for sine kjøretøy mener vi kan balanseres med den fleksibiliteten som kjøretøyeieren nå får gjennom de nye reglene for kontrollfrist. Hvorvidt vi skal varsle og når et slikt varsel skal gå ut, osv. vil bli vurdert i det videre arbeidet med gjennomføringen av endringene.

Vegdirektoratet er enige i at det er svært viktig med klare felles retningslinjer til regionene for å sikre lik forståelse og praksis av de nye reglene, herunder for bruktimporterte kjøretøy. Også dette vil bli fulgt opp i det videre arbeidet gjennomføringen av endringene.

3.5.3.2 Særlig om beregning av ny kontrollfrist

Vegdirektoratet foreslo i høringen at det alltid skulle være datoen for når kjøretøyet registreres som «godkjent» ved kontroll som den nye kontrollfristen skulle beregnes ut fra (foruten tilfellene beskrevet i § 5 femte ledd). Etter en ny vurdering på bakgrunn av blant annet den tekniske løsningen som skal håndtere den nye ordningen med periodisk kontroll, finner vi det mest hensiktsmessig at ny kontrollfrist beregnes ut fra datoen for når kjøretøyet ble fremvist til den opprinnelige kontrollen (hovedkontrollen). Dette uavhengig om kjøretøyet godkjennes ved denne kontrollen eller ikke. Dersom kjøretøyet får mangelmerknader og ikke godkjennes, vil kjøretøyet måtte fremvises til etterkontroll innen to måneder, eller innen kontrollfristen dersom denne er nærmere i tid enn 2 måneder. Ny kontrollfrist beregnet ut fra opprinnelig visningsdato vil ikke genereres før en godkjent etterkontroll er registrert på kjøretøyet.

Etter en beregning av ny frist etter dato for fremvisning til hovedkontroll trenger kjøretøyeier kun å forholde seg til datoen for når denne valgte å fremvise kjøretøyet, noe vi mener ikke er mer krevende for kjøretøyeier enn å forholde seg til dato for godkjenning, slik vi foreslo i høringen.

Vi gjør oppmerksom på at kjøretøyeier alltid vil få opplyst frist for neste godkjente kontroll på kontrollseddelen. Vi vil også vise til tjenesten på Statens vegvesens nettsider, hvor man kan søke opp når et kjøretøy skal ha neste kontroll.² Vi mener derfor at kjøretøyeier vil informeres godt om når neste kontroll er, selv om mye av oppfølgingen legges til kjøretøyeier selv med den nye fleksible ordningen.

Det kan stilles spørsmål om hvorvidt en slik løsning er direktivstridig, da det rent faktisk kan ende opp med at et kjøretøy går ut over direktivets ytterrammer hva gjelder kontrollintervall fordi det fremstilles for sent til kontroll, og følgelig godkjennes for sent. Vegdirektoratet vil påpeke at direktivet stiller krav om et kontrollintervall for ulike kategorier kjøretøy. Etter endringene vi foreslår nå harmoniserer forskriften med direktivet og stiller samme krav til intervallene. Som vi har gjennomgått i punkt 3.20, vil et kjøretøy som ikke oppfyller dette kravet ilegges bruksforbud. Dette er en reaksjon som tilsier at kjøretøyet ikke lenger er tillatt å bruke på offentlig veg, nettopp som følge av at det er i strid med reguleringen i forskriften og direktivet. Kravene stilt til kontrollintervall i direktivet er følgelig opprettholdt med forslaget om at ny kontrollfrist alltid skal beregnes ut fra når kjøretøyet ble fremvist til såkalt hovedkontroll, også når kjøretøyet først blir godkjent ved en senere etterkontroll. Forslaget til § 5 opprettholdes med noen presiseringer. Presiseringene er av redaksjonell art.

² <http://www.vegvesen.no/kjoretoy/Eie+og+vedlikeholde/EU-kontroll/Kontrollfrist>

3.6 Endring av § 6 Opphevet

3.6.1 Forslag til og begrunnelse for oppheving

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

3.6.2 Høringsinstansenes merknader

Det var ingen høringsinstanser som kom med særskilte merknader til opphevelsen av § 6.

3.6.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet opprettholder forslaget om å oppheve bestemmelsen.

3.7 Endring av § 7 Kategorier av kontrollorgan

3.7.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 3 501 kg til 7500 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringen å endre definisjonen for kontrollorgan 02. Bakgrunnen for dette er at slik definisjonen for kontrollorgan 02 er utformet i gjeldende forskrift, så dekker den også kontrollorgan 01; altså alle kjøretøy (med unntak av traktor) med tillatt totalvekt under 7500 kg. Enkelte kontrollorgan ønsker bare å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, men dette lar seg ikke gjøre etter dagens inndeling. 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 åpner for riktige kombinasjoner.

Innlemmelsen av traktorer gruppe T b) i kontrollordningen reiser spørsmålet om hvor kontrollen av disse skal utføres.

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

Hvilke kontrollorgankategorier som kan kontrollere traktorer gruppe T b) 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 traktorer gruppe T b). Kravene til lokaliteter er at det er tilstrekkelig plass til å gjennomføre kontroller etter kontrollinstruksen.

Slik kravene er formulert i direktivet la Vegdirektoratet til grunn at både kontrollorgan 02, 03 og 04 vil kunne oppfylle kravene for å tilby kontroll av traktorer gruppe T b) 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 vurderte det likevel som hensiktsmessig å skille ut traktor fra de generelle kontrollorgankategoriene, for så å opprette en ny kontrollorgankategori for traktorer gruppe T b). 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.

Det ble i høringen gjort oppmerksom på at virksomheter med generell kontrollorgan–godkjenning selvfølgelig også vil kunne få godkjenning som traktorkontrollorgan forutsatt at de oppfyller kravene for dette i forskriften.

Det ble foreslått endringer i § 7 første ledd bokstav a–d ved at traktor unntas fra godkjenning som kontrollorgan 01, 02, 03 og 04. I tillegg ble det foreslått det en ny kontrollorgankategori for traktor i bokstav e).

Forslaget til 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.

3.7.2 Høringsinstansenes merknader

Volmax AS mener forslaget til endringer i § 7 bokstav b er positive for alle tungbilverksteder som konsentrerer sin virksomhet på reparasjon og kontroll av slike kjøretøy. Disse verkstedene slipper da å vedlikeholde kompetanse og verktøy for lette kjøretøy som de normalt ikke arbeider med. De peker også på at faren med utro tjenere grunnet kontroll av biler som tilhører nær familie kan unngås gjennom denne endringen.

NLF mener forslaget til endringer i § 7 gjør bestemmelsen mer logisk og åpner for riktige kombinasjoner av kontroller basert på kjøretøygrupper. NLF støtter derfor at innlemmelsen av traktorer konstruert for hastighet på mer enn 40 km/t i kontrollordningen gjennomføres ved å definere et eget kontrollorgan 05.

Statens vegvesen Region sør synes det er bra at muligheten for regionvegkontorene til å registrere opplysninger om kontrollorganene i Statens vegvesens elektroniske register forskriftsfestes.

Statens vegvesen Region nord foreslår at traktor skal tas med i kontrollorgankategoriene i bestemmelsens bokstav c) og d) av administrative årsaker.

Statens vegvesen Region midt sier seg enige i forslaget til endringer i § 7.

3.7.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet registrerer at forslaget til endringer for kontrollorgan 02 blir tatt positivt imot, og at regionene er enige i ny eksplisitt hjemmel for å lagre opplysninger om kontrollorganene i vårt elektroniske register.

Region nord sitt forslag om å ta med kontroll av traktor i kontrollorgankategoriene 03 og 04 av administrative årsaker tas ikke til følge. Løsningen vi har valgt gir mulighet for å etablere kontrollorgan avgrenset til bare å gi tilbud om kontroll av traktorer gruppe T b). Det gjør det også enklere å skille kontrollorgan for tungbil og traktor, hvilket er svært nyttig både for Statens vegvesen som godkjenningsmyndighet, men spesielt for kjøretøyeiere som trenger oversikt over kontrolltilbudet for sine kjøretøy. Det er imidlertid ingenting i veien for å kombinere godkjenning som henholdsvis kontrollorgan 03 og 04 med kontrollorgan 05, dersom kontrollorganet ellers oppfylder kravene til lokaler og utstyr. Ser vi hen til forskrift om kjøretøyverksteder § 3 bokstav l, ser vi at traktorverksted er skilt ut i en egen verkstedkategori. Det blir følgelig også samsvar med denne inndelingen.

3.8 Endring av § 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

3.8.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd og endringer

§ 8 Krav til lokaler og teknisk utstyr for kontrollorgan

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

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

a) *Bremseprøver som er tilpasset de kjøretøyene 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 som er godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha rullebremseprøver som kan brukes 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) 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 påkrevd.*
- d) Egned lyskontrollapparat, samt kontrollområde i tråd med kravene gitt i merknad til Kjøretøyforskriftens §28.*
- e) Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha pedaljekk*
- f) Kontrollorgan godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal ha manometre og mellomstykke for måling av styre-/matetrykk og kloketrykk.*
- g) Avgassmåleinstrument i samsvar med kravene i forskrift av 21. desember 2007 nr. 1744 om krav til avgassmålere.*
- h) Lydmåler i samsvar med Presision Sound Level Meter, Type 1 eller bedre, som tilfredsstillter IEC 61672-1.*
- i) Røykmåler av type opacimeter, i samsvar med Rådsdirektiv 72/306/EØF vedlegg VII med senere endringer. Røykmålerens røykkammer med tilførselsslanger skal kunne brukes ned til -10 °C uten at eksosen kondenseres før eller inne i røykkammeret.*
- 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 tilfredsstillte 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 slitasetester med bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm og bevegelseshastighet på 5 – 15 cm/s.*
- m) Utstyr for OBD-avlesning for minimum kontroll av kjøretøyenes elektroniske utslippskontrollsystem som tilfredsstillter kravene i ISO-standard 15031 del 3- 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, 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) Bremsesprøver: Bruksmessig måleområde og målenøyaktighet i henhold til ISO 21069-1, anneks 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) *Røykmåler: 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.

Måleinstrumenter skal etter innregulering og endelig kalibrering oppfylle kravene til målenøyaktighet innenfor bruksområdene. Kontrollorgan må ha dokumentasjon som viser at kalibreringen er utført i henhold til dette.

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 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.

Forslaget til endring av annet ledd ble gjort for å understreke at det forutsettes at kontrollorganene har tilgang til og benytter nødvendig håndverktøy ved kontrollen. I kravet til nødvendig håndverktøy lå det i tillegg et krav om innretning for måling av dekkenes mønsterdybde og innretning for testing av el-kontakt.

Til annet ledd bokstav a) tok vi inn at bremseprøver må være i samsvar med ISO-normen som er nevnt i direktivet. Vi foreslo videre at bremseprøver for tunge kjøretøy ikke behøvde å ha en kapasitet på over 2 x 23 kN. Dette med utgangspunkt i at bremsekraften for tvillinghjul ikke burde overstige 23 kN for å unngå dekkskader på kjøretøyet og unødig belastning på bremseprøver. Dette ble nedfelt i kontrollinstruksen, og vil derfor være retningsgivende for hvor kraftig bremseprøver kontrollorganene må ha. Videre ble minimumskrav til overkjøringsvekt på bremseprøver for de enkelte kontrollkategoriene foreslått forskriftsfestet, samt at det i overgangsbestemmelsene ble satt en frist til 20. mai 2023 for overgang til bremseprøver i samsvar med ISO 21069, Anneks A, se § 31, syvende ledd.

Til annet ledd bokstav b) ble «kjøretøyløfter» foreslått erstattet med «kjørepaneløfter» med overgangstid frem til 1. januar 2019 for å anskaffe slik kjørebaneløfter, eventuelt arbeidsgrav, jf. § 31, femte ledd. Det ble presisert at krav om bruk av kjørebaneløfter (eller arbeidsgrav) ikke er en ny regulering, siden den har vært i overgangsreglene siden 2012. Videre ble minimumskrav til løftekapasitet på løfter for de enkelte kontrollkategoriene foreslått forskriftsfestet.

Til annet ledd bokstav c) foreslo Vegdirektoratet at forskriften skulle justeres i tråd med minstekravet i direktivet, som bare setter krav til at de som kontrollerer kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal ha retardasjonsmåler. I tillegg ble det tatt med at retardasjonsmåleren skal være *registrerende*, noe som er presisert i direktivet.

Til annet ledd bokstav d) foreslo vi å forskriftsfeste krav til planhet på selve oppstillings-/kontrollområdet hvor kjøretøyet står plassert ved lyskontrollen. Vi foreslo også krav til at selve kontrollområdet skal være oppmerket slik at det er tydelig hvor lyskontrollen skal utføres, noe som er særlig aktuelt for de tilfellene hvor kontrollorgan har flyttbare

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

Til annet ledd bokstav e) og f) ble uttrykket *biler* erstattet med *kjøretøy* for også å inkludere traktorer med trykkluftbremseanlegg. I tillegg ble det tatt med i punkt f) at manometer også kan være til bruk for måling av klokkestrykk. Det ble i tillegg presisert at det bare er krav til slikt utstyr for de kontrollorgan som er godkjent for å kontrollere kjøretøy med trykkluftmekaniske bremseser.

Til annet ledd bokstav g) ble det foreslått å fjerne siste del av punktet da dette gjelder avgassmålere senest tatt i bruk for 10 år siden.

Til annet ledd bokstav h) ble det foreslått å endre kravene til lydmåler slik at det er i tråd med gjeldende standard og beskrivelse i denne.

Til annet ledd bokstav j) foreslo vi en presisering ved at punktet også skulle gjelde tilgang til programvare – og ikke bare egen programvare – som er nødvendig for å innrapportere kontrollsedler mv.

Til annet ledd bokstav k) presiseres det at gasslekkasjeutstyr 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.

Til annet ledd bokstav l) ble det presisert 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. Vi gjør oppmerksom på at forslaget også innebar krav om at kontrollorgan for traktor må ha slitasjevarsler fra 1. januar 2019. I tillegg foreslo vi å ta inn kravene til bevegelsesmønster slik dette er beskrevet i direktivet.

Til annet ledd bokstav m) ble det tatt inn krav om at kontrollorgan må ha en enkel form for diagnoseutstyr/OBD-skanner i tråd med direktivets krav. Vegdirektoratet foreslo ikke noen overgangsregulering for dette, noe som innebar at kontrollorganene må ha slikt utstyr for OBD-måling fra 20. mai 2018. Det er åpnet for bruk av OBD-måling som alternativ både for avgass- og for røykmåling i direktivet, og vi foreslo dette også som alternativ i kontrollinstruksen for nyere kjøretøy som oppfyller bestemte avgasskrav. Dette er nærmere beskrevet i kontrollinstruksen. I tillegg til dette ble ISO-standarden oppdatert i forhold til aktuelle punkt.

Til forslag om nytt tredje ledd bemerket vi at direktivets krav i mindre grad er tilpasset kontroll av traktor. Det ble derfor foreslått generelle unntak fra utstyrskrav i henhold til direktivets beskrivelse. Når det gjaldt unntak fra krav til rullebremseprøver, så ble dette gjort betinget av at kontrollorganet har område hvor det kan kjøres retardasjonsprøve og hvor bremsevirkning kan kontrolleres i forhold til tilpassede krav i kontrollinstruksen.

Til forslaget om nytt fjerde og femte ledd bemerkes det at grunnlaget for å dele gjeldende tredje ledd i to nye ledd er 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 presisert hvilket utstyr som må kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan etter ISO/IEC 17025, og det er spesifisert hvilket måleområde de enkelte måleinstrumentene skal være kalibrert for, samt hvilken målenøyaktighet som skal legges til grunn ved akkreditert kalibrering. Det er i høringen tatt høyde for revisjonen av ISO/IEC 17025.

Forslag til nytt sjettede ledd viderefører kravet om at alt måleutstyr som er beskrevet i § 8 skal kalibreres. Det er videre gjort en presisering om at det skal brukes anerkjente kalibreringsmetoder samt at kalibreringen skal være sporbar.

Forslaget til nytt syvende ledd setter krav om at kontrollorganet må ha dokumentasjon for utført kalibrering. I tillegg er det foreslått en presisering for å sikre at måleinstrumentene oppfyller kravene til målenøyaktighet innenfor gitte bruks-/måleområder. Dette betyr at dersom de er utenfor grenseverdiene, så skal de innreguleres og så kalibreres på ny.

Forslag til nytt åttende ledd regulerer maksimalt intervall mellom kalibreringene slik dette er beskrevet i direktivet. Det presiseres også at nytt utstyr være kalibrert før det tas i bruk.

3.8.2 Høringsinstansenes merknader

BUS mener at utstyr må kalibreres etter fabrikantens anvisninger. Det er fabrikanten som har produktansvaret for utstyret. Hvis det derimot mangler slike kalibreringsanvisninger mener *BUS* at en god løsning vil være å kalibrere etter en ISO-standard.

NBF er av den oppfatning at fabrikanten har produktansvaret og at utstyret derfor må kalibreres i henhold til fabrikantens anvisninger. Måleinstrumenter med manglende eller mangelfulle kalibreringskrav fra fabrikant må kalibreres etter ISO-standard. Et slikt prinsipp legger til grunn at kalibrering som hovedregel skal skje i henhold til fabrikantens anvisninger, men dersom slike kalibreringsanvisninger fra fabrikant mangler eller er mangelfulle skal utstyret kalibreres etter en bestemt ISO-standard.

NAF er positive til i at krav om retardasjonsmåler oppheves for kjøretøy inntil 3500 kg. Det bør unngås innkjøp og kalibrering av utstyr som knapt nok brukes. De mener også at det er fornuftig at unntak for krav om akkreditert kalibrering av lydmåler gjøres permanent.

Virke er positiv til at forslaget § 8 bokstav a og b tar reelle hensyn hva gjelder behovet for traktorrelaterte tilpasninger for utstyr til retardasjonsmåling og praktisk kontroll av bremsevirkning. De mener videre at bokstav l og m ikke er hensiktsmessig utformet fordi bokstav l legger til opp til krav om slitasjetester også for traktor og at kontrollorgan for traktor må ha slik slitasjetester allerede fra 1. januar 2019. Fordelene ved bruk av de typene slitasjetestere som er egnet til bruk på traktorer gruppe T b), vil ikke stå i noe rimelig forhold til merkostnadene et slikt krav vil innebære.

Virke mener at fullgod testing av slitasje på hjuloppheng kan utføres etter en spesifisert kontrollrutine og bruk av andre verktøyer. Aktuell type slitasjetester for traktorer gruppe T b) må tåle over 7,5 tonn og vil koste 80–100 000 kr. I tillegg kommer bygningsmessige tilpasninger, slik at man må regne med merkostnader i størrelsesorden +/- 200 000 kr. Virke mener derfor det bør gjøres unntak for slitasjetester for traktorverksteder i § 8 bokstav l på samme måte som for utstyr til kontroll av bremsevirkning i bokstav a og b.

Bokstav m legger opp til OBD-avlesning som alternativ for kontroll av kjøretøys elektroniske utslippskontrollsystem, men de fleste traktorer gruppe T b) har ikke OBD-kontakt. Traktorene vil ha en diagnosekontakt som generelt ikke har styresystem eller gir måledata som er egnet til avgass- eller røykmåling. Kontroll av gass og røyk fra traktorer måles derfor direkte, dvs. på eksosrøret, og ikke indirekte gjennom OBD-avlesning. Virke mener derfor det bør gjøres unntak fra krav om diagnoseutstyr/OBD-skanner for traktorverksteder i § 8 bokstav m.

KIWA TI as påpeker at målenøyaktighet ikke er definert. De definerer målenøyaktighet som et mål for hvor nøyaktig instrumentet angir en måleverdi, mens det i høringsforslaget gis inntrykk av at det gjelder hvilke grenseverdier instrumentet skal angi for resultatet.

For noen av instrumentene er det henvist til ISO standard eller Rådskonklusjon hvor grenseverdiene for disse er oppgitt, mens det for andre henvises til fabrikantens krav til målenøyaktighet. Dette oppfattes også noe uklart siden fabrikantene oppgir hvor nøyaktig instrumentet kan måle (med hvilken oppløsning) og ikke hvilke avvik som tillates i forhold til en "riktig" referanseverdi.

Når det gjelder uttrykket «*i henhold til fabrikantens målenøyaktighet*» stiller de spørsmål til om dette er hvor nøyaktig instrumentet kan måle (med hvilken oppløsning/hvor mange desimaler), eller om det er ment hvilke avvik (fra en "riktig" referanse-verdi) som tillates før instrumentet eventuelt må innjusteres. I tillegg spør de til om det i så fall skal være opp til den enkelte fabrikant.

De påpeker utfordringen ved at det spesielt for lysjusteringsutstyr og retardasjonsmålere ikke er angitt noen grenser for hvor store avvik i måleresultat som aksepteres. Lysjusteringsapparat skal for så godt som alle fabrikanter justeres inn mot en 0-linje. Men hvor mye avvik fra denne 0-linjen som kan aksepteres før instrumentet skal innjusteres (er det 0,1 mm/m eller 1 mm/m?) sies det ikke noe om. For retardasjonsmålerne er det så vidt *KIWA TI as* kjenner til kun oppgitt med hvilken nøyaktighet de registrerer retardasjonen og ikke hvor mye avvik fra den "riktige" referanseverdien som kan/skal aksepteres (er det 0,1 eller 1 m/s²). Dersom dette skal følge hva fabrikanten oppgir vil det kunne variere fra fabrikant til fabrikant, og ikke alle fabrikanter oppgir verdier for dette. Her mener *KIWA TI as* at det også må tas hensyn til eldre måleutstyr hvor fabrikanten ikke er tilgjengelig. *KIWA TI as* mener også at det i slike tilfeller vil vært enklere og mer rettferdig om det ble oppgitt tillatte maksimalverdier av VD som skulle gjelde for alle.

På bakgrunn av dette vil *KIWA TI as* anbefale at det for alle instrumenttypene ble satt opp konkrete avviksgrenser, slik at det ble enklere både for kundene og for de som eventuelt

skal kontrollere resultatene av en kalibrering for å avgjøre om instrumentet er godkjent eller ikke.

Når det gjelder forslaget om at øvrige måleinstrumenter skal kalibreres etter fabrikantens anvisninger, eller alternativt av et akkreditert kalibreringsorgan, så spør de om øvrige måleinstrumenter kan kalibreres av "hvem som helst" etter fabrikantens anvisninger. Videre spør de om dersom et måleinstrument skal kalibreres av et akkreditert kalibreringsorgan, skal det da kalibreres etter fabrikantens anvisninger eller etter organets egne metoder/prosedyrer? KIWA TI as mener at denne formuleringen er noe forvirrende og uklar både med tanke på hvem som kan kalibrere og hvordan det skal/kan utføres.

KIWA TI as sin anbefaling er at dersom man med målenøyaktighet mener hvor nøyaktig et måleinstrument er i forhold til en referanseverdi (altså avvik i forhold til referanse), ville det vært mer entydig om det ble satt opp konkrete krav til størst tillatte avvik i forhold til en "riktig" referanseverdi.

Når det gjelder forslaget om en øvre grense for tid mellom hver kalibrering, spør KIWA TI as hvem som skal fastsette dette intervallet (fabrikanten, kunden, eller myndighetene). En risikerer da at samme type instrument fra ulike fabrikanter kan få ulike kalibreringsintervall. KIWA TI as mener at utstyr brukt til like typer målinger bør ha samme kalibreringsintervall slik at man unngår forskjellsbehandling i forhold til hvilken leverandør man har kjøpt utstyr fra.

KIWA TI as påpeker avslutningsvis at det synes å være en del begrepsforvirringer, blant annet knyttet til hva menes med målenøyaktighet. I kalibreringsøyemed er målenøyaktighet det beste avviket du kan måle en verdi/størrelse med. I denne sammenheng bør det ikke være fabrikantene som skal sette krav til dette. Det er også viktig at leverandører/fabrikanter ikke setter krav til hvilket utstyr som skal benyttes i en akkreditert kalibrering. Referanseutstyr/-instrumenter som brukes i en akkreditert kalibrering er det utstyret og de prosedyrene man er godkjent av hos Norsk Akkreditering.

ABL har blant annet merknader til § 8 bokstav a (bremseprøver). De mener at det må tas hensyn til uttalelse gitt i 2012 fra Standard Norge om at det ikke kan gjøres unntak for kapasitetskravet i ISO 21069-1 med hensyn til bremsemoment.

Til bokstav d (lyskontrollapparat) mener de at forskriften må minimum kreve at lyskontrollapparat og diagnoseutstyr tilfredsstillt dagens bilpark med dynamisk lys. Videre påpeker *ABL* at kontrollområdet må være i henhold til fabrikantens anvisninger

Til bokstav g (avgassmåler) mener *ABL* at det må kreves klasse 0-måler som tilfredsstillt dagens og fremtidige krav til forurensning/miljø. De ønsker også realistisk måling etter «tail pipe-prinsippet», og de viser til bilfabrikkenes tekniske spesifikasjoner etter typegodkjenningens dokumentene (bilens «plate values»). Slik måling vil avdekke eventuell omprogrammering av styreenheter som kan gi endrede utslippsverdier.

Til bokstav i (røykmåler) foreslår de at kravet om måling ned til –10 grader strykes. Videre påpeker ABL at for å få tilfredsstillende måleresultater på diesel må det foretas «tail pipe» målinger. En løsning er å innføre partikkelmåling. Det er per i dag ingen sensorer som kan måle utslippet ved OBD-måling.

Til bokstav k (påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevne kjøretøy) ber ABL om at Vegdirektoratet finner en annen egnet norm da IEC 61779 ikke lenger er i bruk.

Til bokstav l (slitasjetester) foreslår ABL at dette blir påbudt utstyr også ved kontroll av kjøretøy under 3500 kg.

Når det gjelder vedlikehold, kalibrering og justering av måleinstrumentene foreslår ABL at hovedkravet til kalibrering må være at instrumentene er kalibrert i henhold til fabrikantens anvisninger. Videre foreslår de at retardasjonsmåler skal kalibreres av akkreditert kalibreringsorgan, samt at de påpeker at manometer er en del av bremseprøveren og derfor må med under akkreditert kalibrering. Videre detaljer om forslaget ligger i høringsuttalelsen fra ABL.

Når det gjelder kalibreringsintervall foreslår ABL å videreføre den etablerte ordningen med ett års intervaller på alt verkstedutstyr og akkreditert kalibrering på utstyr som krever dette.

ABL har også fått utført en juridisk betraktning av hva som er kalibrering «etter fabrikantens anvisninger», og de har lagt denne ved høringsuttalelsen.

Automester foreslår at kravet om kjørebaneløfter for tyngre kjøretøy gis overgangsordning frem til 20. mai 2023. Dette med bakgrunn i at slik kjørebaneløfter er en svært kostbar investering, og da særlig for mindre verksteder i distriktene.

Statens vegvesen Region sør foreslår at kravet om kalibrering av nytt utstyr bør skilles ut i et eget ledd. Utover dette støtter de høringsforslaget til § 8.

Statens vegvesen Region øst foreslår at det blir klarere definert i forskriften hva som menes med «kjørebaneløfter». Videre mener de at kravet om lydmåler bør fjernes. På lik linje med retardasjonsmåler benyttes denne i liten grad og påfører virksomhetene unødvendige kostnader relatert til innkjøp og årlig kalibrering. Vi anser at pkt. 10 i kontrollinstruksen «forevises trafikkstasjon» er tilstrekkelig å benytte i de tilfeller det er aktuelt å sjekke lydnivå.

De påpeker også at i femte ledd «Måleinstrumenter i punkt a, d, g og i» mangler bokstav c i oppramsingen da retardasjonsmåler følger lenger ned i bestemmelsen under utstyr som kreve akkreditert kalibrering.

Statens vegvesen Region nord foreslår at det bør stilles krav om at kontrollorgan skal ha pedalkraftmåler til bruk ved kontroll av bremser. Videre foreslår de at det for bremseprøvere må presiseres at trykkluftmålere/manometer må være kalibrert opp til maks beregningstrykk for de kjøretøyene som kontrolleres. Videre foreslår de at øvrig utstyr kalibreres i henhold til fabrikantens avvisning (som i dag).

Statens vegvesen Region vest foreslår nærmere definisjon av kjørebaneløfter, blant annet med utgangspunkt i individuelle hjulløftere som brukes for tunge kjøretøy.

Statens vegvesen Region midt foreslår at bokstav k) (utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevne kjøretøy) sløyfes, og at kun kontrollorgan med behov anskaffer/må ha tilgang til slikt utstyr. De foreslår videre krav om slitasjetester til alle kjøretøy (for- og bakstilling) som et supplement til vanlig kontroll, mens krav til slitasjetester for traktor kan sløyfes. Traktorenes konstruksjon gjør testeren mindre egnet.

3.8.3 Vegdirektoratets vurdering

3.8.3.1 Innledning

Forskriftens § 8 er blitt en relativt omfattende bestemmelse, og det er også kommet mange høringsinnspill til den. Vi finner det derfor det mest oversiktlig å gå punktvis gjennom bestemmelsen og kommentere/vurdere de enkelte høringsinnspill under hvert enkelt punkt.

3.8.3.2 Annet ledd bokstav a

Til annet ledd bokstav a (bremseprøver) har vi vurdert innspillet fra ABL om at det må tas hensyn til uttalelse gitt i 2012 fra Standard Norge hvor de hevder at det ikke kan gjøres unntak for kapasitetskravet i ISO 21069-1 med hensyn til bremsemoment. Vi er imidlertid kjent med at også andre land har egne begrensninger når det gjelder bruk av bremseprøver til kontroll av tunge kjøretøy. De begrensningene som ligger i Kontrollinstruksen og som det vises til i § 8, annet ledd bokstav a er samsvarende med kravene som er lagt til grunn ved periodisk kontroll i Sverige. Vegdirektoratet finner ikke grunn til å pålegge kontrollorganene å investere i en bremseprøver som har høyere kapasitet enn det som kreves knyttet til kontrollpunktene i kontrollinstruksen. Vegdirektoratet finner derfor å opprettholde foreslåtte tekst.

Region nord foreslår at det bør stilles krav om at kontrollorgan skal ha pedalkraftmåler til bruk ved kontroll av bremses. Vi ser at slik pedalkraftmåler kan være nyttig og nødvendig ved enkelte kontroller og ved enkelte bremseprøvere. Vi finner likevel ikke å kunne innføre dette som et obligatorisk utstyrskrav. Kontrollorgan som tilbyr kontroll av kjøretøy som krever bruk av slikt utstyr (typisk 4-hjulstrekkere som krever at ett hjul testes av gangen), må benytte pedalkraftmåler for å kunne måle skjevhet. Vegdirektoratet anser at dette fremgår av ordlyden i første ledd «*teknisk utstyr skal være egnet til formålet*»

3.8.3.3 Annet ledd bokstav b

Til annet ledd bokstav b (kjørebaneløfter eller arbeidsgrav) er det fra regionene foreslått en nærmere definisjon av hva som menes med kjørebaneløfter. I tillegg er det spørsmål om individuelle hjulløftere som brukes på blant annet tyngre kjøretøy, kan regnes som kjørebaneløfter. Vegdirektoratet finner det ikke nødvendig å ta inn noen nærmere definisjon av kjørebaneløfter, men ønsker å presisere at en kjørebaneløfter er en løfter/løftebukk/»4-søyler» som løfter hele kjøretøyet på hjulene; altså uten at hjulene henger fritt. Hensikten

med kjørebaneløfter, alternativt arbeidsgrav, er at kjøretøyet skal kunne kontrolleres stående på hjulene under eksempelvis kontroll av hjuloppheng mv.

Automester foreslår en lengre overgangsperiode for kravet om kjørebaneløfter for tunge kjøretøy.

Vegdirektoratet finner det ikke hensiktsmessig å forlenge denne overgangsperioden da dette ikke er en ny regulering, men har vært i overgangsreglene siden 2012. I tillegg har de aller fleste kontrollorgan for tunge kjøretøy allerede arbeidsgrav og har dermed ikke et krav om kjørebaneløfter i tillegg.

Det vises forøvrig til § 31 *Overgangsregler* åttende ledd der det framgår at kravet til kjørebaneløfter trer i kraft 1. januar 2019.

3.8.3.4 Annet ledd bokstav c

Til annet ledd bokstav c (retardasjonsmåler) er det positive tilbakemeldinger fra flere høringsinstanser på forslaget om at kravet til retardasjonsmåler ikke skal gjelde for de som skal kontrollere kjøretøy til og med 3500 kg. Dette vedtas derfor som foreslått.

3.8.3.5 Annet ledd bokstav d

Til annet ledd bokstav d (lyskontrollapparat) har ABL kommentert at forskriften minimum må kreve at lyskontrollapparat og diagnoseutstyr tilfredsstillers dagens bilpark med dynamisk lys, samt at kontrollområdet må være i henhold til fabrikantens anvisninger. Vegdirektoratet er av den formening at endringene i bokstav d («egnet lyskontrollapparat») i hovedsak dekker utviklingen på kjøretøyene når det gjelder lys. Med utgangspunkt i kommentaren fra ABL, har vi i tillegg forskriftsfestet at lyskontrollapparatet skal være tilpasset kjøretøyene som kontrolleres. Vegdirektoratet vil følge med i utviklingen på dette området for eventuell endring av utstyrskravet. Når det gjelder kontrollområdet (planhet) mener vi dette er ivare tatt i endringen i bokstav d på generell basis. I den grad enkelte kjøretøy skulle kreve spesielle kontrollområder, er dette noe vi eventuelt må se nærmere på dersom det skulle dukke opp.

3.8.3.6 Annet ledd bokstav g

Til annet ledd bokstav g mener ABL at det må kreves klasse 0-måler som tilfredsstillers dagens og fremtidige krav til forurensning/miljø. Tabellen nedenfor viser forskjellen på klasse 0 og klasse 1 målere slik det fremkommer i forskrift om krav til avgassmålere.

Maksimale tillatte målefeil

Parameter **Klasse 0** **Klasse I**

CO-andel	± 0,03 % vol. ± 5 %	± 0,06 % vol. ± 5 %
CO ₂ -andel	± 0,5 % vol. ± 5 %	± 0,5 % vol. ± 5 %
HC-andel	± 10 ppm vol. ± 5 %	± 12 ppm vol. ± 5 %
O ₂ -andel	± 0,1 % vol. ± 5 %	± 0,1 % vol. ± 5 %

Vi ser at det kan være grunner for å definere hvilken klasse avgassmålere som skal kunne brukes ved PKK, og da særlig for nyere kjøretøy hvor grenseverdiene er lavere. På den andre siden ser vi også at det kan være ulemper med å binde opp pkkf til et klassekrav gitt i en annen forskrift. I tillegg ser vi at dette også kan bety at en del kontrollorgan må anskaffe ny avgassmåler uten at det nødvendigvis gir noen verdi i praksis knyttet til om kjøretøy med avgassrelaterede feil får mangelmerknad ved periodisk kontroll. Vegdirektoratet finner derfor ikke å kunne endre forslag til annet ledd bokstav g i denne omgang.

3.8.3.7 Annet ledd bokstav h

Til annet ledd bokstav h (lydmåler) foreslår Region øst at kravet om lydmåler fjernes med bakgrunn i liten bruk og høye kostnader til innkjøp og kalibrering. De mener at kontrollpunkt 10 (forevises trafikkstasjon) kan brukes i de få tilfellene det er aktuelt å sjekke lydnivået ved måling. Vi er enig i at lydmåler i liten grad benyttes, og at det på bakgrunn av dette kan reises tvil om nødvendigheten av den. Vedlegg II i direktiv 2014/45/EU beskriver imidlertid minimumskrav til utstyr, og det er blant annet listet opp lydmåler «dersom lydnivå måles». I kontrollinstruksen er det krav om støymåling dersom kontrolløren mener at støynivået kan være for høyt. Vegdirektoratet finner derfor ikke å kunne endre på kravet til lydmåler i denne omgang.

3.8.3.8 Annet ledd bokstav i

Til annet ledd bokstav i (røykmåler) foreslår ABL at kravet om måling ned til -10 grader strykes med bakgrunn i at dette er et særnorsk krav. Med bakgrunn i at en del kontrollorgan utfører røykmåling med bil og deler av røykmåleutstyret/slanger plassert utendørs, finner Vegdirektoratet ikke å kunne endre forslag til annet ledd bokstav i) slik at kravet om måling ned til -10 grader faller bort.

3.8.3.9 Annet ledd bokstav k

Til annet ledd bokstav k (utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevet kjøretøy) har ABL påpekt at Vegdirektoratet må finne en annen egnet norm da IEC 61779 ikke lenger er i bruk. Videre har Region midt foreslått å sløyfe kravet og videre foreslått at kun kontrollorgan med behov for dette må ha tilgang til slikt utstyr.

Vi har vurdert innspillene samtidig som vi har sett nærmere på kravet i direktivet både til selve utstyret og til kontrollen. Kravet er at man skal kunne påvise eventuell drivstofflekkasje, og det er ikke krav til at man skal kunne måle eller fastsette noen verdi for eventuell lekkasje. Vegdirektoratet finner med bakgrunn i dette å kunne fjerne de spesifikke kravene til selve måleapparatet og dets måleområde slik at teksten blir følgende: *Egnet utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i gassdrevne kjøretøy (LNG/CNG/LPG).*

Når det gjelder forslaget om at kun kontrollorgan som har kontroll av gassdrevne kjøretøy skal ha slikt måleutstyr, ser vi at dette vil kunne gjøre det vanskelig for eiere av slike kjøretøy å få foretatt periodisk kontroll. Sett i sammenheng med at dette heller ikke er særlig kostbart utstyr, finner Vegdirektoratet derfor å opprettholde dette kravet for alle kontrollorgan.

Det vises for øvrig til § 31 *Overgangsregler åttende ledd* der det framgår at kravet om gasslekkasjesøkeverktøy først trer i kraft 1. januar 2019.

3.8.3.10 Annet ledd bokstav l

Til annet ledd bokstav l (slitasjetester) er det kommet flere høringsinnspill. ABL foreslår slitasjetester for kjøretøy under 3500 kg. Region midt foreslår også krav om slitasjetester til alle kjøretøy, mens krav til slitasjetester for traktor kan sløyfes. Virke har også foreslått å fjerne kravet til slitasjetester ved kontroll av traktor.

Vegdirektoratet ser at det kan være gode grunner for å bruke slitasjetester også ved kontroll av mindre kjøretøy; altså kjøretøy under 3500 kg. Vi mener likevel at kontroll av disse kan utføres på tilfredsstillende måte uten slik tester, og vi vil derfor ikke utvide kravet om slitasjetester til å gjelde også for kjøretøy under 3500 kg.

Når det gjelder bruk av slitasjetester ved kontroll av traktor ser vi at det kan være gode grunner for å ikke kreve dette. Hovedgrunnen er ifølge Virke at hjuloppheng på traktor har en annen oppbygging enn på andre kjøretøy, samt at det er andre relevante måter å kontrollere dette på. Det kan også tillegges noe vekt at det er få traktorer som omfattes av kontrollordningen og at kontrollene kun kan utføres av kontrollorgan med særlig godkjenning. Slitasjetester er imidlertid beskrevet i direktivet som et minimumskrav til utstyr for kontroll av kjøretøy over 3500 kg, og det er dermed et utstyrskrav. I tillegg ser vi at også for traktor vil bruk av slitasjetester/crosscheck gi en viss nytteverdi til kontrollen. Vegdirektoratet finner derfor ikke mulighet til å fravike kravet om slitasjetester for kontrollorgan som skal kontrollere traktor. Vi finner likevel å kunne gi utsettelse på kravet frem til 1. oktober 2023, jf. § 31 åttende ledd. Dette med tanke på å få noe mer grunnlag og

informasjon også fra andre land for å kunne vurdere dette kravet. For øvrige kontrollorgan trer kravet i kraft fra 1. januar 2019.

3.8.3.11 Annet ledd bokstav m

Til annet ledd bokstav m (utstyr for OBD-måling) har Virke påpekt at gruppe T b) traktorer har diagnosekontakt men ikke OBD-kontakt. Vegdirektoratet er enig med Virke i at det vil ha liten hensikt å innføre et krav om utstyr for OBD-måling i denne omgang, og vi vil eventuelt vurdere et slikt krav ved en senere revisjon, dersom det anses som nødvendig. Ut fra dette finner vi å kunne endre tredje ledd slik at fritaket for traktor også omfatter bokstav m.

Det vises for øvrig til § 31 *Overgangsregler* åttende ledd der det framgår at kravet om utstyr for OBD-avlesning først trer i kraft 1. januar 2019.

3.8.3.12 Fjerde til tiende ledd

Kalibrering av utstyr og måleinstrumenter er blitt grundig kommentert av flere høringsinstanser. Vi finner det derfor riktig å gjøre en full gjennomgang av § 8, fra fjerde til siste ledd, med utgangspunkt i høringsuttalelsene og innspillene som er kommet.

Når det gjelder fjerde ledd har vi fjernet ordet «justeres» da vi ser at dette kan forveksles med justering knyttet til kalibrering. Vi forutsetter imidlertid at justering knyttet til bruk og vedlikehold av utstyr, slik dette måtte fremgå av bruksanvisninger og manualer, ligger implisitt i forskriftsteksten slik den foreligger nå.

Når det gjelder metode for kalibrering så vil Vegdirektoratet følge de faglige tilrådingene som beskriver akkreditert kalibrering i stor grad uavhengig av fabrikantens anvisninger. Dette begrunnes i hovedsak ut fra at kalibrering i henhold til fabrikantens anvisninger gir ulike toleransegrenser, eller maksimalt tillatte målefeil, og ulike måleområde hvor toleransene skal opprettholdes etter hvilket utstyr som brukes og hvem som er fabrikant av dette. I tillegg erfarer vi at kalibreringsfaget og –praksis i stor grad er uavhengig av fabrikantens anvisninger i andre sammenhenger. Vegdirektoratet opprettholder derfor forslaget om å endre på forskriften slik at akkrediterte kalibreringsorgan kan benytte akkreditert metode for kalibreringen. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at forskriften er tilpasset revisjonen av ISO 17025.

Vi har også valgt å følge faglige tilrådingene om å erstatte uttrykket «målenøyaktighet» med uttrykket «maksimalt tillatte målefeil» for i større grad å være i samsvar med andre forskrifter og beskrivelser, og for å være mer presise i det vi regulerer.

I de enkelte punktene i femte ledd har vi presisert og lagt inn måleområde og maksimalt tillatte målefeil for de instrumentene hvor det ikke var vist til felles standarder for dette. Det betyr at alle måleinstrumentene vil bli kalibrert i forhold til like/felles måleområde og maksimalt tillatte målefeil. Dette betyr at for eksempelvis bremseprøvere vil grenseverdiene for bremsekraft, last og lufttrykk være like uavhengig av type bremseprøver, samt at verdiene også vil være i samsvar med ISO 21069-1 annek A. Og når det gjelder kalibrering

av bremseprøvere, vil vi presisere at kalibreringen også innbefatter selve rullene siden det er selve bremsekraften som er ett av parameterne i kalibreringen. Når det gjelder ABL sin kommentar til punktene i femte ledd så har vi tatt inn bokstav c (retardasjonsmåler) i teksten. I tillegg har vi for å unngå misforståelser tatt inn en presisering om at utstyret det vises til er beskrevet i andre ledd.

Også når det gjelder kalibrering av øvrig utstyr/instrumenter i sjette ledd, hvor det ikke er krav om akkreditert kalibrering, så vil Vegdirektoratet endre forskriftsteksten slik at denne åpner for andre kalibreringsmetoder enn etter fabrikantens anvisninger. Forutsetningen er at kalibreringen utføres etter anerkjente kalibreringsmetoder og at kalibreringen er sporbar. Det settes ikke krav om at man skal bruke akkreditert kalibreringsorgan, men vi vil tro at på sikt vil kontrollorganene i stadig større grad benytte akkrediterte kalibreringsorgan også for dette utstyret.

I sjuende ledd har vi endret forskriftsteksten for dokumentasjon. Vegdirektoratet vil at dokumentasjonen klart beskriver at måleinstrumentene etter endelige kalibreringen er i henhold til beskrevne måleområder og maksimalt tillatte målefeil. Dette skal klart fremgå av dokumentasjonen slik at man ved tilsyn raskt kan konstatere at kalibreringen er i orden.

Når det gjelder åttende ledd har vi endret forskriftsteksten i tråd med de innspillene vi har fått slik at alt utstyr skal kalibreres hver 12. måned. Vegdirektoratet presiserer at kalibreringen skal skje innenfor den 12. måneden og at det ikke skal regnes fra dato til dato.

3.9 Endring av § 10 Teknisk leder og kompetent stedfortreder

3.9.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 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. Teknisk leder skal delta aktivt i arbeidet ved å veilede 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.

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

Vegdirektoratet foreslo i høringen endring av § 10 første ledd som innebærer at det fra ikrafttreden av endringsforskriften gjelder et krav om at teknisk leder og kompetent stedfortreder skal ha personlig godkjenning gitt av regionvegkontoret.

Slik Vegdirektoratet vurderte det, innebærer artikkel 13 nr. 1 og 2 i direktivet – 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.

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 forbindelse med tilsyn, innebærer den at det ikke kan foregå kontrollvirksomhet dersom teknisk leder ikke er fysisk tilstede til enhver tid. Regelen har vært begrunnet med at teknisk leder er den eneste i kontrollvirksomheten det 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 forslaget § 12. Slik Vegdirektoratet vurderte det, vil de skjerpete kravene til kontrollørenes 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.

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

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, ønsket 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.

3.9.2 Høringsinstansenes merknader

NBF støtter forslaget til endring av § 10, men viser likevel til at kravene til teknisk leder og kompetent stedfortreder har vært likelydende i både verkstedforskriften og forskrift om periodisk kjøretøykontroll. De ber om at det nå gjøres endringer i § 10 snarest mulig også innføres samme regler for teknisk leder i kjøretøyverksted.

BIL slutter seg til bilbransjeforbundets uttalelse.

NAF støtter forslaget til og begrunnelsen for å lempe på kravet til teknisk leders tilstedeværelse.

BUS AS sitt høringssvar samsvarer i innhold med det som Norges Bilbransjeforbund uttaler.

Statens vegvesen Region midt støtter forslaget til endring av § 10.

Statens vegvesen Region øst har – foruten at de kommenterer «uryddig begrepsbruk» – spørsmål om ha som forstås med uttrykket heltidsansatt. Det spørres konkret om to personer kan dele samme stilling, bruk av vikarbyrå mv.

Statens vegvesen Region sør støtter forslaget til og begrunnelsen for å lempe på kravet til teknisk leders tilstedeværelse.

3.9.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi registrerer at samtlige høringsinstanser som har uttalt seg er positive til de foreslåtte endringene i § 10.

Til anmodningen om snarest å iverksette endringer i verkstedforskriften slik at det blir samsvar med det som nå foreslås for teknisk leder i kontrollorgan, skal det opplyses at arbeidet med revisjon av verkstedforskriften først vil starte opp etter at forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy er trådt i kraft. Vi vil i denne sammenheng vurdere om det kan foretas en endring slik flere av høringsinstansene foreslår, herunder hvilke forutsetninger som må være oppfylt for kunne gjøre en slik endring. Vi vil likevel påpeke at hovedbegrunnelsen for å lempe på kravet om teknisk leders tilstedeværelse er skjerpete krav til kompetanse hos kontrollørene. Vi vil videre påpeke at det inntil videre, og med den endringen som nå gjøres, vil være slik at det kan foregå kontroller i virksomheten uten at teknisk leder eller stedfortreder er til stede, men ikke kjøretøyreparasjoner.

Vi ser at uttrykket «heltidsansatt» kan være egnet til uklarhet. Det er ikke opp til Statens vegvesen å bestemme tilknytningsformen/arbeidsavtalen. Om teknisk leder er arbeidstaker eller oppdragstaker er i så måte oss uvedkommende. Uttrykket «heltidsansatt» bør derfor erstattes med «heltidsbeskjeftiget». Bestemmelsen innebærer videre at man – som hovedregel – bare kan være teknisk leder ved ett kontrollorgan. Der virksomheten består av flere fysiske enheter, må det være en teknisk leder ved hver enhet.

Vi er etter dette kommet til at vi opprettholder vårt forslag til § 10 med den presiseringen i tredje ledd at teknisk leder skal være «heltidsbeskjeftiget».

3.10 Endring av § 11 Krav til teknisk leder

3.10.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 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.

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.

Vegdirektoratet foreslo i høringen at det i § 11 annet ledd ny bokstav e fastsettes 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 opphevet. Forslaget til oppheving må sees i sammenheng med forslaget om også å oppheve gjeldende syvende ledd. Slik Vegdirektoratet vurderte 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 forslagens § 10. 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 kontrollørens arbeid.

Forslaget til oppheving av syvende ledd må sees i sammenheng med forslaget til ny siste setning i første ledd som innebærer at teknisk leder skal være godkjent som kontrollør. Dette innebærer igjen 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.

3.10.2 Høringsinstansenes merknader

NBF støtter forslaget og vurderingene som ligger bak forslaget om å fjerne kravet til førerrett. Forbundet viser imidlertid til hva de har uttalt til § 10 om behovet for tilsvarende endring også i verkstedforskriften. Det uttales at det er innlysende av kravet til teknisk leder og stedfortreder av praktiske grunner bør reguleres med likelydende krav uavhengig av om rollen utføres i tilknytning til kontrollorganet eller kjøretøyverksted. Det vises i denne sammenheng til at et stort antall virksomheter godkjent av Statens vegvesen er både kontrollorgan og kjøretøyverksted med en og samme tekniske leder.

NBF uttaler også at de ser det som en selvfølge at teknisk leder er godkjent som kontrollør og selv utfører kontroller. Krav til teknisk leders førerrett kan med fordel bortfalle så lenge han har førerrett for de kjøretøyene han faktisk fører.

BIL støtter uttalelsen fra NBF.

BUS AS sitt høringssvar samsvarer i innhold med det som NBF uttaler.

VIRKE uttaler at det er grunnleggende forskjeller på konstruksjon av en arbeidsmaskin/ traktor og en bil/lastebil. Teknisk leder må derfor ha den teoretiske og praktiske helhetsforståelsen for tunge kjøretøy. Det forslås fra Virke at bilmekaniker for tunge kjøretøy ikke skal kunne kvalifisere til å være teknisk leder ved kontrollorgan for traktor, bare landsbruksmaskin- eller anleggsmaskinmekaniker. Virke har imidlertid ingen motforestillinger mot at personer med fagbrev som bilmekaniker for tunge kjøretøy kan godkjennes som kontrollører.

Statens vegvesen Region øst støtter forslaget om å oppheve førerkortkravet til teknisk leder. De viser til at det særlig for kontrollorgan 01 har vært stilt krav om førerkort klasse D1 uten grunn da det er få minibusser under 3500 kg i markedet.

Statens vegvesen region sør støtter både forslaget til ny kontrollorgankategori 05 og vilkårene som knyttes til denne kategorien.

3.10.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi registrerer at høringsinstansene i all overveiende grad støtter forslaget til endret § 11.

Til uttalelsen fra NBF, Bilimportørenes Landsforbund og BUS AS om forholdet til verkstedforskriften, vises det til våre vurderinger til § 10.

Virkes forslag om at bilmekaniker for tunge kjøretøy ikke skal kunne kvalifisere til å godkjennes som teknisk leder ved kontrollorgan 05 tas ikke til følge. Vi er av den oppfatning at selv om det er forskjeller mellom ordinære tunge kjøretøy og traktor hva gjelder konstruksjon og virkemåte, så er ikke disse forskjellene så omfattende spesielt hva gjelder traktorer gruppe T b) at dette skal diskvalifisere personer med fagbrev for tunge kjøretøy fra å være teknisk leder ved kontrollorgan 05. Dersom man kan akseptere at kontrollørene godkjennes med slik kompetanse, må man også kunne akseptere det samme for teknisk leder. Vi viser for øvrig til at verkstedforskriften § 9 sidestiller landbruksmekaniker og bilmekaniker tunge kjøretøy når det gjelder krav til teknisk leders kompetanse for å reparere traktor.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 11 *Krav til teknisk leder*.

3.11 Endring av § 12 Krav til kontrollører

3.11.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

12 Krav til kontrollører

Kontrollør for periodisk kontroll av kjøretøy skal være godkjent av regionvegkontoret. For å få godkjenning som kontrollør må vedkommende:

- 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringen at uttrykket personale i § 12 gjennomgående erstattes 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.

Det følger av forslaget 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. Dokumentasjon av gjennomført opplæring leveres elektronisk fra opplæringsvirksomhet direkte til godkjenningsmyndigheten. Forslaget er basert på direktiv 2014/45/EU artikkel 13 nr. 1 og 2 som 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 stilles det krav om 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.

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 forslaget første ledd, bokstavene a, b og c. Det legges imidlertid opp til rimelige overgangsordninger for kontrollører tilsatt i kontrollorgan før endringsforskriften trer i kraft.

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 har tolket dette som utdanning (fagbrev som mekaniker el.). Kravet til grunnkompetanse gjelder imidlertid ikke for kontrollører ansatt ved kontrollorgan og utfører periodiske kontroller før endringsforskriften trer i kraft, 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

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 har tolket dette som et krav omandel. Slik kravet er formulert i direktivet er det kun oppgitt som et grunnlag for tilbakekalling av godkjenning, ikke et grunnlag for godkjenning.

Vegdirektoratet sendte 15. desember 2017 nytt forslag til endring av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy § 12 første ledd og § 31 annet ledd på offentlig høring. Høringen gjaldt krav tilandel for teknisk leder og kontrollører i kontrollorgan

Bakgrunnen for ny høring av vandelskravet for teknisk leder og kontrollører er at opprinnelig forslag til overgangsordning for tekniske ledere og kontrollører tilsatt før 20. mai 2018 viste seg ikke å være forenlig med politiregisterlovens system. Det vises for øvrig til høringsnotat og høringsoppsummering vedr. forslag til endring av forskrift 13. mai om periodisk kontroll av kjøretøy – vandelskrav for kontrollører.

Forslaget til § 12 innebærer i utgangspunktet at også dagens kontrollører (tekniske ledere inkludert) må innrette seg etter de skjerpede kravene til kompetanse, vandel inkludert. 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 fagbrevkravet for de som er kontrollører ved kontrollorgan før 1. oktober 2018. Det foreslås i tillegg en egen tilpasset grunnopplæring i periodisk kjøretøykontroll for den samme gruppen. Det vises også til at det legges opp til rimelige overgangsordninger for dagens kontrollører for når og hvordan vandelskravet må være oppfylt.

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

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 som kan følges opp i tilsyn.

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.

Forslaget til fjerde ledd tar utgangspunkt i vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU der det fremkommer 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 yrkessjåføropplæringen, 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 yrkessjåførerbevis ble ervervet første gang. Vegdirektoratet vurderte det likevel slik at oppfriskningsopplæringen for kontrollørene som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll bør gjennomføres hvert tredje år. Forslaget ble begrunnet 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. Det ble i høringsnotatet bedt 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, jf. forslaget til femte ledd.

Forslaget til sjette ledd innebærer at kontrollører som ikke lenger oppfylder kravene til å være godkjent – på eget initiativ – plikter å melde fra om dette til godkjenningsmyndigheten. Bestemmelsen kan i utgangspunktet synes overflødig all den tid det legges opp til at innmelding av oppfriskningsopplæring skal tilflyte godkjenningsmyndigheten uten kontrollørens medvirkning. 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.

Forslaget til syvende og åttende ledd begrunnes med at etableringen av formelle utdanningskrav til kontrollørene gjør det nødvendig å innta samme regler for kontrollør som for teknisk leder hva gjelder å akseptere annen, likeverdig utdanning/opplæring. Det samme gjelder i forhold til tilsvarende kvalifikasjoner ervervet i EØS-stat all den tid kontrollør ved kontrollorgan fra 20. mai 2018 må betraktes som et lovregulert yrke.

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

3.11.2 Høringsinstansenes merknader

3.11.2.1 Første ledd – Kompetanse- og vandelskrav

3.11.2.1.1 Kompetansekrav

Telemark fylkeskommune uttaler at det er viktig å være trygg på at de som utfører kontrollene har gjennomført og bestått et godkjent utdanningsløp. De merker seg også at kontrollørene har plikt til å holde seg faglig oppdatert ved å delta i oppfriskningsopplæring, og at alle forstår og gjør seg forstått på norsk. Fylkeskommunen er positiv til forslaget til kompetansekrav og at dette blir forskriftsregulert.

NBF uttaler innledningsvis at de foreslåtte kravene til grunn- og oppfriskningsopplæring representerer noen av de mest omfattende endringene i høringen. Forbundet er enig i at den teknologiske utviklingen stiller stadig større krav til kompetanse hos kontrollørene, men mener likevel at omfanget og nivået i opplæringen som foreslås er for omfattende og kostbart. Det vises til at kontrollørene, som til daglig også er mekanikere, har en solid grunnkompetanse og erfaring. Det vises til at endringene i ny kontrollinstruks i all hovedsak knytter seg til kontrollmetode og at den i realiteten ikke medfører endringer. Norges Bilbransjeforbund ser derfor ikke behovet for å stille så omfattende opplæringskrav som foreslått. Det vises til at EU-direktivet heller ikke krever at Norge legger seg på et så høyt nivå som foreslått i høringen. Det uttales videre om den tilpassete grunnopplæringen som foreslås for kontrollører tilsatt før 20. mai 2018, at den i for liten grad tar hensyn til kompetansen disse allerede har, og at det i tillegg ikke tas hensyn til ulik individuell erfaring. Det anbefales at kontrollører tilsatt før 20. mai 2018 som har fagbrev og lang erfaring bør kunne gjennomføre en prøve for å dokumentere grunnkompetanse, og at heller de som ikke består prøven gjennomfører pliktig opplæring. Når det gjelder kravene til kontrollører tilsatt etter 20. mai foreslås det to separate løp for h.h.vis lette og tunge kontroller. Det vises for øvrig til at dette, sammen med optimal bruk av E-læring vil kunne redusere opplæringsomfanget vesentlig. Norges Bilbransjeforbund anslår at en varighet på 2 dager er tilstrekkelig. Forslaget om å redusere opplæringskravene er bl.a. begrunnet i ressursbruk og kostander både i form av opplæringskostnader og produksjonstap. Bilbransjeforbundet uttrykker for øvrig bekymring for om det vil være tilstrekkelig kapasitet i opplæringsmarkedet til å få kvalifisert alle kontrollører som ønsker det innen fristen 20. mai 2018.

BIL mener også at den foreslåtte opplæringen er for omfattende og medfører unødig store kostnader. De foreslår samme ordning som Norges Bilbransjeforbund har tatt til orde for. Bilimportørenes Landsforening uttrykker også bekymring for og mener at planen for gjennomføring av overgangsordningen for kontrollører tilsatt før 20. mai 2018 er urealistisk. Dette bør etter foreningens vurdering ha konsekvenser for omfanget av opplæringen.

BUS AS mener det er fornuftig å skjerpe kravene til opplæring, men er redd for at de er for omfattende både hva gjelder den ordinære grunnopplæringen og den tilpassete opplæringen forbeholdt kontrollører tilsatt før 20. mai 2018. Det anbefales at det sees til Nederland som kun har en obligatorisk test og frivillig opplæring. De mener at det ikke bør være av interesse for Statens vegvesen hvordan en kontrollører tilegner seg kunnskapen for å utføre

kontrollene korrekt. BUS AS er sterkt kritisk til hvordan overgangen for kontrollører tilsatt før 20. mai 2018 skal kunne gjennomføres i tide. Dette pga. frykt for at kapasiteten i opplæringsmarkedet er for liten.

3.11.2.1.2 Vandelskontroll

Justis- og Beredskapsdepartementet uttalte i opprinnelig høring at de ikke kan se at det i vegtrafikkloven er gitt tilstrekkelig hjemmel for å kunne innføre krav om politiattest for kontrollør for periodisk kontroll av kjøretøy. Det pekes på at det følger av politiregisterloven § 36 at vandelskontroll bare kan foretas når den har hjemmel i lov eller forskrift gitt i medhold av lov. Departementet viser til at det er vegtrafikkloven § 19 andre ledd som er hjemmel for å gi forskrifter om periodisk kjøretøykontroll og at denne ikke gir tilstrekkelig klar hjemmel for vandelskontroll.

Det vises for øvrig til høringsuttalelsene til fornyet vandelskontroll, jf. i høringsnotat vedr. forslag til endring av forskrift 13. mai om periodisk kontroll av kjøretøy – vandelskrav for kontrollører.

3.11.2.2 Annet ledd – Prøvekjøring og førerkort

Statens vegvesen Region midt sier seg enig i at det må finnes kontrollør(er) med førerrett for den aktuelle kontrollorgankategorien slik at prøving kan gjennomføres.

3.11.2.3 Tredje ledd – Norskkravet

Statens vegvesen Region midt sier seg enig i at det skal være et norskkrav, men ber om at det må utarbeides nærmere retningslinjer for regionvegkontorenes vurderinger.

3.11.2.4 Fjerde og femte ledd – Oppfriskningsopplæring

NBF uttaler at også omfanget av oppfriskningsopplæringen er for lang og foreslår den redusert til en dag. De foreslår videre at oppfriskningen gjennomføres hvert 4. år og ikke hvert 3. år som foreslått i høringen.

BIL foreslår at oppfriskningsopplæringen reduseres til en dag fordelt på teori og praksis, og at den gjennomføres hvert 5. år.

NAF sier seg enig i at intervallet for oppfriskningsopplæring bør være hvert 3. år.

Statens vegvesen region midt er enig i Vegdirektoratets forslag til og begrunnelse for at oppfriskningsopplæringen bør gjennomføres hvert 3. år.

Statens vegvesen Region sør stiller seg spørrende til kravet om oppfriskning hvert 3. år. Selv om de har forståelse for Vegdirektoratets forslag og begrunnelse, viser de til at det for andre områder, jf. bl.a. yrkessjåfør opplæringen, er et krav om regodkjenning hvert 5. år. Det anbefales at intervallet blir hvert 5. år.

3.11.3 Vegdirektoratets vurdering

3.11.3.1 Første ledd – Kompetanse- og vandelskrav

3.11.3.1.1 Kompetansekrav

Vegdirektoratet vil innledningsvis understreke at forslaget til § 12 første ledd ikke angir hva som skal være det nærmere omfanget av og innholdet i opplæringen. Det forslaget innebærer at det gjelder et krav om opplæring for å bli godkjent som kontrollør. Omfanget av og innholdet i opplæringen er hørt i forslag til ny kontrollopplæringsforskrift og oppsummeres og vurderes der.

Vi registrerer at ingen av høringsinstansene går mot forslaget om at det stilles krav til fagbrev og opplæring, ev. prøve, for å bli godkjent som kontrollør. Flere av bransjeorganisasjonene tar imidlertid til orde for en ordning med prøve i regi av Statens vegvesen og frivillig opplæring. Det vises bl.a. til ordningen i Nederland. Vegdirektoratet har vurdert denne løsningen, men kommet til at obligatorisk opplæring er det mest hensiktsmessige. Det vises i denne sammenheng til hva som er uttalt i høringsnotatet om dette spørsmålet (hensynet til en enhetlig og kvalitetsriktig kontrollgjennomføring samt utvikling av en særlig kontrollkompetanse i tillegg til reparasjonskompetansen som erverves gjennom fagbrevet). Når det gjelder henvisningen til ordningen i Nederland, så viser undersøkelser vi har gjort at strykprosenten ved prøve er meget høy (ca. 55 %), og at de fleste derfor er avhengig av å gjennomgå den frivillige opplæringen for å kunne bestå prøven. Ordningen innebærer – slik vegdirektoratet vurderer det – sløsing med samfunnets ressurser.

Vi registrerer også at flere av bransjeorganisasjonene gir uttrykk for bekymring mht. fristen for når tilpasset grunnopplæring for kontrollører skal være gjennomført. Det stilles spørsmål om kapasiteten i markedet for å kunne tilby tilstrekkelig opplæringskapasitet. Vegdirektoratet deler denne bekymringen, og viser til vårt forslag til overgangsordning slik dette kommer til uttrykk i forslaget til § 31. Vi er av den oppfatning at vi gjennom samarbeid med opplæringsbransjen og med en smidig overgangsordning skal kunne løse utfordringene knyttet til opplæringskapasitet.

Selv om det ikke kommentert spesielt av høringsinstansene har vi valgt å erstatte uttrykket «... tilpasset den kategori kontrollorgan vedkommende skal godkjennes for ...» i første ledd bokstav a og b med uttrykket «... tilpasset de kjøretøykategorier vedkommende skal godkjennes for...». Opprinnelig foreslått tekst ville – formuleringen tatt på ordet – stenge for at et kontrollorgan kan spesialisere kontrollørkompetansen slik at noen kontrollører bare kontrollører lette kjøretøy, mens andre igjen kontrollerer bare tunge. Det har ikke vært intensjonen med regelen.

3.11.3.1.2 Vandelskontroll

Vegdirektoratet er av den oppfatning at Justis- og Beredskapsdepartementets merknad til opprinnelig høring må bero på en misforståelse. Det ble i høringsnotatet gjort oppmerksom på at gjennomføringen av flere forskriftsbestemmelser, herunder også vandelskravet, var

betinget av endring av vegtrafikkloven § 19 andre ledd. Forslag om slik lovendring ble sendt på høring 3. juli 2016. Høringen er oppsummert, og lovbestemmelse som gir uttrykkelig hjemmel for å stille krav om vandel ble fremmet av Samferdselsdepartementet 17. november i Prop. 8 LS (2017–2018) (ny § 19 a). Forslaget til endring av vtrl § 19 a ble behandlet i Stortinget og endelig vedtatt som foreslått 19. april 2018. Bestemmelsen trer i kraft 1. oktober 2018.

Det vises for øvrig til Vegdirektoratets kommentarer til høringsuttalelsene til fornyet vandelhøring, jf. høringsoppsummering vedr. forslag til endring av forskrift 13. mai om periodisk kontroll av kjøretøy – vandelskrav for kontrollører.

3.11.3.2 Annet ledd – Prøvekjøring og førerkort

Vegdirektoratet presiserer at kravet i forslaget til § 12 tredje ledd innebærer at det er tilstrekkelig at det bare er en kontrollør i kontrollorganet som har de nødvendige føreretter for å kunne prøvekjøre kjøretøyene kontrollorganet rent faktisk kontrollerer forutsatt at denne kontrolløren er i stand til å foreta alt av prøvekjøringer.

3.11.3.3 Tredje ledd – Norskkravet

Vegdirektoratet presiserer at det allerede i dag fins retningslinjer for vurdering av norskkravet. Vi ser likevel behovet for ytterligere presisering og vil følge dette opp i reviderte retningslinjer som gjøres kjent for bransjen.

3.11.3.4 Fjerde og femte ledd – Oppfriskningsopplæring

Vi registrerer at de av høringsinstansene som har uttalt seg er enig i Vegdirektoratets forslag om at det skal være en ordning for oppfriskning. Høringssvarene spriker imidlertid mht. hva som bør være hyppigheten av slik oppfriskning.

Vi har spesielt merket oss uttalelsen fra Statens vegvesen Region sør og kommet til at hensynet til harmonisering med andre områder innenfor trafikant- og kjøretøyområdet bør veie tungt. Det må også forutsettes at kontrollorganene – i samarbeid med bransjeorganisasjoner vil sørge for en viss oppdatering i periodene mellom de pliktige oppfriskningskursene. Bransjeorganisasjonenes synspunkter vedr. kostnader og produksjonstap bør – selv om dette ikke kan være det avgjørende – også tas hensyn til. Vi endrer derfor ordlyden i § 12 femte ledd til godkjenningen slik at hyppigheten av oppfriskningsopplæringen settes til fem år regnet fra dato for gjennomført grunnopplæring.

3.12 Ny § 12a Gebyr for godkjenning

3.12.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

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.

Vegdirektoratet uttalte i høringsnotatet 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. De nærmere vilkårene for å etablere en gebyrordning fremkommer i Finansdepartementets rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15).

Vegdirektoratet var 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.

Vi foreslo 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. Forslaget er utformet slik at det må betales gebyr uavhengig av om søknaden fører til godkjenning eller avslag. Vegdirektoratet uttalte 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. Det ble spesielt bedt 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 kom med dette som grunnlag til at gebyrets størrelse skulle settes til kr 12 840.

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 ble foreslått satt 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 ble beregnet vesentlig lavere enn for kontrollorgan. Dette ble først og fremst begrunnet med at det her ikke vil være tids- og reisekostnader til befaring, samt at saksbehandlingen er vesentlig enklere.

Vegdirektoratet sendte 23. oktober 2017 på høring forslag til gebyrendringer i forskrifter knyttet til kjøretøy og førerkort m.m. – gebyrsatser for 2018. Det ble i denne høringen foretatt korrigeringer av tidligere forslåtte gebyrsatser godkjenning av kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør. Bakgrunnen for korrigeringene var dels feilberegninger og dels økte systemkostnader i forhold til det som ble foreslått i opprinnelig høring. Det vises for øvrig til høringsnotat (mime 15/227614).

3.12.2 Høringsinstansenes merknader

NBF uttaler at næringslivet, bilbransjen inkludert, betaler om lag 2 milliarder kroner i ordinære tilsynsgebyrer. Dersom godkjenning og tilsyn knyttet til kontrollorganer også skal bli gebyrfinansiert, vil dette påføre bilbransjen ytterligere kostnader. De støtter derfor ikke forslaget til ny § 12 a

BIL støtter uttalelsen fra Norges Bilbransjeforbund.

NAF har ingen innvendinger til forslaget om godkjenningsgebyr så lenge størrelsen er i samsvar med hva behandlingen av godkjenningsarbeidet koster.

BUS AS er skeptiske til forslaget og begrunner det med at bransjen utfører periodisk kontroll på vegne av det offentlige. Det vises til at kostnaden ved et slikt gebyr til slutt vil ende opp hos bileier.

ATL sier i sin uttalelse at de stiller seg undrende til gebyrets størrelse. De ønsker en nærmere begrunnelse for beregningsgrunnlaget.

NLF mener gebyrer bør holdes på et lavest mulig nivå av hensyn til sluttbruker. For at belastningen ikke skal oppfattes som urimelig i de tilfeller godkjenning ikke gis, kan løsningen være at det beregnes et mindre grunngebyr som alle må betale og at det utover dette ilegges et gebyr som må betales ved godkjenning.

Statens vegvesen Region nord og midt mener at det bare bør kreves gebyr dersom søknad fører til godkjenning. *Region midt* uttaler i tillegg at kommunikasjon med søker for å få tilstrekkelig grunnlagsmateriale for å behandle søknad bør resultere i at få søknader medfører avslag.

Statens vegvesen Region øst mener det blir feil dersom de som har søkt om godkjenning og fått avslag ikke skal betale gebyr. Dette fordi gebyret skal dekke medgåtte ressurser til søknadsbehandling. Det forslås i forlengelsen av dette at gebyret kreves inn forskuddsvis.

Statens vegvesen Region sør er av samme oppfatning som *Region øst*. De viser til at dette kan innebære en skjerpelse for søker og i forlengelsen av dette en mer effektiv saksbehandling. De foreslår alternativt at spørsmålet om godkjenningsgebyr først bør aktualiseres etter at man har vurdert søknaden og kommet til at det er grunnlag for realitetsbehandling.

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til forslaget til korrigerende av gebyrsatsene slik dette fremkommer i ny høring om gebyrsatser datert 23. oktober 2017.

3.12.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet registrer at bransjeorganisasjonene, Norges automobilforbund og Norsk Lastebileierforbund unntatt, er negative til å innføre en ordning med gebyr.

Regionvegkontorene støtter, i motsetning til bransjen, forslaget, men har en noe ulik holdning til hva som skal utløse gebyr.

Vegdirektoratet vil innledningsvis presisere at gebyret som foreslås er et rent godkjenningsgebyr, og at det ikke foreslås gebyr knyttet til tilsynsarbeidet. Videre at det er snakk om et gebyr som i størrelse skal speile kostnadene ved saksbehandlingen som leder frem til vedtak. Det presiseres videre at kravet om godkjenningsgebyr ikke gjøres gjeldende for kontroller som er tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018 og som godkjennes etter overgangsordning, jf. forslaget til § 31.

Vi har i høringsnotatet gjort rede for hvilke kostnadskomponenter som inngår i beregningen av de ulike godkjenningsgebyrene, herunder også hva som begrunner ulik størrelse på de samme gebyrene. Slik vi forstår Autoriserte trafikkskolers landsforbund ønsker de en nærmere redegjørelse for underlaget for våre beregninger. Vegdirektoratet er av den oppfatning at både kostnadskomponentene som inngår og gjennomsnittsberegningen av medgått tidsforbruk allerede er redegjort for i høringsnotatene, og at de er innenfor rammene av det som bestemmes av Finansdepartementet, jf. rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15).

Vegdirektoratet er, tross motforestillingene fra bransjen, av den oppfatning at det er riktig å innføre en ordning med godkjenningsgebyr basert på den klare forutsetning om at de speiler de faktiske kostnadene knyttet til saksbehandlingen, og ikke noe annet eller mer. Det vises i denne sammenheng også til hva departementet uttalte i Ot.prp. nr.17 (2007–2008) om innføring av godkjenningsgebyr for fartsskriververksteder. Departementet uttalte her at verkstedene er kommersielle aktører og at kostnadene til godkjenning og tilsyn, som andre kostnader ved næringsdrift, vil inngå i bedriftens grunnlag for å prise egne tjenester.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 12 a Gebyr for godkjenning, men finner det likevel riktig å presisere ordlyden for å gjøre det tydelig at godkjenningsgebyr bare skal betales ved første gangs godkjenning og ved utvidelse av godkjenning. Gebyrsatsene endres også i samsvar med det som ble foreslått i høring datert 23. oktober 2017.

Når det så gjelder spørsmålet om det skal betales gebyr uavhengig av om søknad om godkjenning fører frem til godkjenning eller ikke, er Vegdirektoratet enig i de betraktningene som Statens vegvesen Region øst og Region sør gir til kjenne. Grunnlaget for å kreve gebyr er ressursbruken knyttet til søknadsbehandlingen og ikke hva resultatet måtte bli.

Vi er, også det på samme måte som Region sør, av den oppfatning at unødige kostnader kan og bør unngås ved at det forut for formell søknad gis god informasjon om de nærmere vilkårene for å bli godkjent. Såkalte avvisningsvedtak; vedtak om ikke å realitetsbehandle en søknad f.eks. fordi det mangler tilstrekkelig dokumentasjon, skal heller ikke ilegges gebyr.

Hva som er å betrakte som første gangs godkjenning må bero på en konkret vurdering. Dersom f.eks. kontrollorganet får tilbakekalt sin godkjenning for en periode og deretter gis tilbake godkjenningen etter tilbakekallingsperioden, skal det ikke betales nytt gebyr. Virksomheten vil fortsatt være den samme. Noe annet blir det imidlertid dersom

virksomheten avvikles i tilbakekallingsperioden og det etableres ny virksomhet. I slike tilfeller vil det være riktig å kreve nytt godkjenningsgebyr selv om det kan være snakk om etablering i samme lokaler mv.

Gebyr for utvidelse av godkjenning vil utløses i de tilfeller et kontrollorgan, en teknisk leder eller en kontrollører som er gitt godkjenning for eksempel for kontroll av lette kjøretøy på et senere tidspunkt ønsker å utvide godkjenningen til også å dekke tunge kjøretøy.

Systemkostnader og ressursbruken for regionvegkontorene til å behandles slike søknader vil i all hovedsak være de samme som ved første gangs godkjenning.

Det skal ikke kreves gebyr i forbindelse med resertifisering av kontrollører etter gjennomført oppfriskningsopplæring. Dette begrunnes bl.a. med resertifiseringen i all hovedsak vil være elektronisk basert og krever minimalt av ressursbruk fra regionvegkontorenes side.

Systemkostandene knyttet til etablering og drift av registeret som håndterer resertifisering og utsendelse av nye kontrollørbevis er allerede dekket inn i gebyret ved første gangs godkjenning.

3.13 Ny § 12b Kontrollørbevis

3.13.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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.

Vegdirektoratet viste i høringsnotatet til at 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 av, navn på utstedelsesmyndigheten og utstedelsesdato. Sertifikatet skal utstedes av kompetent myndighet eller, hvor det er relevant, godkjente utdanningsinstitusjoner.

Det fremgikk 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 foreslo at kompetansebeviset også skulle inneholde utløpsdato i tillegg til de opplysningene direktivet krever skal være med. Dette ble begrunnet med at en kontrollør da vil ha et kompetansebevis som beskriver hvilken periode vedkommende er godkjent og når godkjenningen utløper.

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

3.13.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurdering

NBF ber om at vurderes et mindre format av kontrollørbeviset som kontrollørene kan ha på seg i tilfelle dette etterspørres. Det vises også til at mange kontrollorganer har behov for å kunne lagre kontrollørbevisene i ulike datasystemer, og at de derfor bør gjøres tilgjengelig i elektronisk format.

BIL støtter Bilbransjeforbundets forslag.

BUS AS forslår også at kontrollørbeviset kan utstedes i elektronisk format som enkelt kan lagres i et kvalitetssystem

De av høringsinstansene som har uttalt seg konkret til forslaget om kontrollørbeviset har ikke merknader til ordningen som sådan. Det foreslås likevel at kontrollørbeviset utstedes i et mer hendig format. Videre at det gjøres tilgjengelig elektronisk for kontrollorganene bl.a. til bruk i kvalitetsstyringssystemet.

Vegdirektoratet har forståelse for synspunktene som fremkommer, men vil i første omgang utstede beviset slik det er foreslått fra vår side. Utvikling av et bevis i bankkortformat vil bl.a. medføre økte kostnader som i neste omgang vil medføre en økning av godkjeningsgebyret for kontrollørene. Produksjonen og utsendelsen av bevis i A4-format vil være en integrert løsning i kontrollørregisteret som ikke medfører ekstrakostnader. Vi vil for øvrig vurdere om og ev. hvordan kontrollørbevisene kan gjøres enkelt tilgjengelig for kontrollorganene.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 12 b *Kontrollørbevis*.

3.14 Ny § 12c Habilitet

3.14.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

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).

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.

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 grunner for at det bør knyttes habilitetsregler til kontrollørenes gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll, og at disse bør fremkomme direkte i spesiallovgivningen.

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. 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.

Vegdirektoratet vurderte flere alternative løsninger for kontroll av kjøretøy som kontrollorganet selv eier eller råder over på annen har vesentlig økonomisk interesse i. Vi vurderte å stenge for kontroll av kjøretøy virksomheten selv eier, råder over eller har annen vesentlig interesse i

For å imøtekomme bransjens behov og samtidig ivareta direktivets strenge krav til objektivitet og upartiskhet, kom Vegdirektoratet likevel til at vi kan åpne for slike kontroller på visse vilkår. Det ble i annet ledd foreslått et krav om at kontrollorgan som kontroller 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).

3.14.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurderinger

NBF uttaler at betydningen og omfanget av den foreslåtte bestemmelsens første ledd kan misforstås siden forskriftsteksten er lite konkret. Det bør derfor tydeliggjøres når kontrollørene er å anse som inhabile.

BUS AS har samme innvendinger til forslaget til forskriftstekst som Norges Bilbransjeforbund.

NLF peker på forslaget om at det skal reageres strengt hvis det avdekkes feil ved kontroll av virksomhetens egne kjøretøy. *NLF* er kritisk til en slik ordning og vil fraråde at dette forskriftsfestes.

Statens vegvesen Region øst uttaler at habilitetsreglene bør innarbeides i selve forskriften. Det argumenteres for at kunnskapen om regelverket rundt habilitet er mangelfull både i forvaltningen og i bransjen.

Statens vegvesen Region midt er uenig i forslaget til § 12 c andre ledd. De viser til at flåteeiere og bilforhandlere må behandles på lik linje med kontrollører hva gjelder krav til habilitet.

Vegdirektoratet er enig i merknadene om at forslaget til § 12 c kan fremstå som lite presist og lite informativt til de bestemmelsen retter seg mot, og at det derfor er behov for å presisere den.

Innvendingen fra Statens vegvesen Region midt tas ikke til følge. Slik Vegdirektoratet vurderer det, er forslaget til § 12 c annet ledd, sammenholdt med forslaget til endring av § 14, et rimelig kompromiss. Forslaget tar rimelig hensyn til kontrollorganenes behov for praktiske løsninger samtidig som hensynet til objektivitet og kvalitet i kontrollgjennomføringen ivaretas gjennom krav til utforming og praktisering av særlige rutiner nettopp for dette formålet.

Vi bemerker for øvrig at det ikke er – slik NLF synes å mene – foreslått å forskriftsfeste hvordan det skal reageres dersom det avdekkes brudd på habilitetsbestemmelsene. Ev. brudd må her – som ellers i tilsyn – vurderes konkret og reageres forholdsmessig på.

3.15 Endring av § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem

3.15.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet å supplere gjeldende § 14 med to nye bokstaver i og j.

Forslaget til 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 førerrett. 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.

3.15.2 Høringsinstansenes merknader og Vegdirektoratets vurdering

NBF mener at de detaljerte kravene til rutinebeskrivelsene i § 14 første ledd j må tydeliggjøres langt utover det som skisseres i høringsnotatet. De mener det er av stor betydning at Vegdirektoratet informerer kontrollorganene om hvordan disse rutinene må være utformet for å dekke kravene, før disse kravene trer i kraft. Dersom det er ønskelig, tilbyr *NBF* å bidra i denne sammenheng.

Statens vegvesen Region sør synes de to nye punktene som skal inngå i kvalitetssystemet er gode. De mener punktene stemmer godt overens med de nye bestemmelsene som er kommet inn i forskriften (ikke full tilstedeværelse for teknisk leder og habilitet).

Forslaget fra Norges Bilbransjeforbund om at prosedyrebeskrivelsene i § 14 første ledd bokstav j må tydeliggjøres langt utover det som skisseres i høringsnotatet tas ikke til følge. Vegdirektoratet er av den klare oppfatning at utvikling og beskrivelse av prosedyrebeskrivelser i et levende kvalitetssystem må gjøres av kontrollorganene selv. Prosedyrebeskrivelser har den funksjon at det skal beskrive aktiviteter mv. «slik vi gjør det hos oss». Prosedyrene er ikke statiske, men skal vurderes og ev. forbedres ut fra de erfaringer man vinner, jf. prinsippet om ledelsens gjennomgang. De skal være tilpasset den enkelte virksomhets egenart og behov og kan således løses på ulike måter.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 14 Utforming og innhold av kvalitetsstyringssystem.

3.16 Endring av § 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører

3.16.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 16 Plikter som kontrollvirksomheten medfører

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 (understellsnummer eller kjennemerke), eller at kjøretøyet er endret slik at det må fremstilles hos godkjenningmyndigheten, 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet å oppheve gjeldende § 16 første ledd, men ellers videreføre bestemmelsen slik den er i dag.

Gjeldende forskrift § 16 første ledd 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. Begrunnelsen for reguleringen har vært 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 har også vært tillagt vekt. Forskriften § 16 første ledd er en nasjonal bestemmelse som er uavhengig av EØS-retten og som vi dermed 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 førerett som gir adgang til å kjøre kjøretøyene som kontrollorganet har godkjenning for. Spørsmålet etter er om det også bør lempes 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 vektklassen, spesialkjøretøy inkludert.

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 tillatelse 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.

3.16.2 Høringsinstansenes merknader

NBF er av den oppfatning at det er riktig å oppheve § 16 første ledd og overlate til kontrollorganene å avgjøre hvilke kjøretøy innenfor den aktuelle kjøretøygruppen det skal gi kontrolltilbud til. Samtidig påpeker de at det i fremtiden er viktig å opprettholde et godt og variert kontrolltilbud, også i distriktene. Skulle de foreslåtte endringene resultere i manglende kontrolltilbud til enkelte kjøretøyeiere, bør det etter *NBF* sitt syn raskt vurderes tiltak for å motvirke dette.

NAF mener diskrimineringsforbudet har vært strengt og at dette med fordel kan lempes på. De mener dette vil gjøre det enklere å få godkjent et kontrollorgan, men peker i likhet med *NBF* på at en mulig negativ virkning kan bli at bileiere av spesielle kjøretøy kan få vansker med å få kontrollert kjøretøyet sitt.

NLF mener at den foreslåtte endringen kan føre til redusert tilbud i deler av landet. De mener at det må være mulig å få utført kontroller ute i distriktene. Reglene kan ikke utformes slik at dette ikke lar seg gjøre. *NLF* går derfor imot den foreslåtte endringen.

Statens vegvesen Region øst støtter fjerning av diskrimineringsforbudet. Til fjerde ledd påpeker de at det bør jobbes med PKK-registeret slik at kjøreforbud kommuniseres direkte fra registeret til Autosys. Slik ordningen er i dag blir det for mange menneskelige ledd som gjør at innleggelse og sletting av kjøreforbud risikerer å ikke skje i tide.

Statens vegvesen Region midt slutter seg til at diskrimineringsforbudet oppheves i sin helhet.

Statens vegvesen Region sør er positive til at det nå blir en mildere tolkning av diskrimineringsforbudet ved at kravet til tak- og porthøyde forsvinner. De viser til at bransjen har ønsket dette lenge. De sier seg enige i at forslaget er et resultat av en god og praktisk rettet vurdering.

BUS ser ikke grunnen til at kontrollorganet er pliktig til å oppbevare en kopi av kontrollsedlene enten elektronisk eller på papir i minimum 2 år. De mener dette kravet bør ligge på dataleverandøren.

3.16.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet registrerer at både bransjen og regionvegkontorene i overveiende grad stiller seg positiv til fjerning av «diskrimineringsforbudet».

Vi er av den oppfatning at hensynet til å få kontrollert spesialkjøretøy må veies opp mot hensynet til at det kan opprettholdes et desentralisert kontrolltilbud for den store massen kontrollpliktige kjøretøy. Slik vi vurderer det, vil ikke opphevingen av «diskrimineringsforbudet» innebære at det ikke lenger fins et kontrolltilbud for spesialkjøretøy, men heller at eierne av denne gruppen kjøretøy kan få økte reise- og tidskostnader pga. at kontrolltilbudet for disse først og fremst vil være tilgjengelig i tettsteder og byer.

Vegdirektoratet vil for øvrig følge utviklingen og iverksette nødvendige tiltak dersom fjerningen av «diskrimineringsforbudet» skulle få utilsiktede konsekvenser, jf. kommentaren fra Norges Bilbransjeforbund og Norges Lastebileierforbund.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § endring av § 16 (fjerning av første ledd).

Vedrørende innspillet fra BUS til bestemmelsens tredje ledd, kontrollorganenes plikt til å oppbevare en kopi av kontrollseddelen i 2 år, er Vegdirektoratet enige. På bakgrunn av digitaliseringen av utstedelsen av kontrollsedlene, finner vi det ikke nødvendig at kontrollorganene skal pålegges en slik arkiveringsplikt. Kontrollsedler vil kunne lagres av dataleverandørene og Statens vegvesen lagrer alle kontrollsedler i eget elektroniske register. For å presisere dette ytterligere gjør vi også endringer i § 20 om innrapportering av resultater, se punkt 3.19.

Vegdirektoratet fjerner også § 16 tredje ledd. Vi anser dette som en presisering av å digitalisere kontrollsedlene, som var hovedformålet med vårt høringsforslag vedrørende innmelding av kontroller.

3.17 Endring av § 17 Gjennomføring av kontrollen

3.17.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 17 Gjennomføring av kontrollen

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 mangelmerkene ilagt ved 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 mangelmerknad gitt i kontrollinstruksen. Det skal legges en kommentar til mangelmerknader der det er nødvendig for å beskrive disse.

I høringsnotatet foreslo Vegdirektoratet endringer i § 17 første ledd av mer språklig karakter.

Videre foreslo vi endringer av beskrivelsene av mangelmerknadene i annet ledd for at disse skulle være mer i samsvar med direktivet og for å klargjøre innholdet og alvorlighetsgraden i mangelmerknadene bedre. Grunnet direktivets beskrivelse av langt flere kontrollpunkter og mangelmerknader hvor bedømming med 3er feil er aktuelt, var presiseringen av bedømmelsen til grunn for denne merkningen særlig viktig.

Forslaget til tredje og fjerde ledd ble tatt med for å klargjøre og presisere gjennomføringen av kontrollene bedre.

3.17.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt er enige i presiseringen av bedømmingen «mindre», «større» og «farlig». De mener den gir et tydelig språkbruk.

Statens vegvesen Region øst foreslår at § 17 starter med å fastslå at kontrolløren umiddelbart før kontrollen starter, oppretter kontrollen i datasystemet slik at kontrollen vises i PKK-registeret som påbegynt. Bakgrunnen for forslaget er at erfaring fra tilsynspersonell i Region øst gjør at de ser behov for en klargjøring/endring av § 17.

Region øst benytter sanntidsovervåking i forbindelse med stikkprøveovervåking i tillegg til overvåking av virksomheten som sådan. Ved å bruke sanntidslistene har de erfart at disse i stor grad nyttes for info om kjøretøy av de forskjellige kontrollorganene. De ser stor nytte i å kunne plukke ut kjøretøy på denne listen fremfor å velge ut kontrollorgan som sådan.

Sanntidslisten kan, hvis deres forslag gjennomføres, brukes til å målrette tilsynet gjennom å plukke ut eldre kjøretøy, eller spesielle kjøretøy som hybrider, el-biler eller gassdrevne kjøretøy. De mener derfor det er større sjanser for å få gode kontroller.

De mener videre at det må være andre måter å sjekke om et kjøretøy skal ha PKK eller kopi av en kontrollseddel enn å påbegynne en kontroll i systemet, og at det derfor bør presiseres at systemet kun skal brukes til hoved-/etterkontroll og ikke til oppslag. Region øst viser til samtaler med bransjen hvor det har vist seg at det å gjennomføre hele kontrollen i sanntid ikke vil medføre noe ulemper av betydning.

3.17.3 Vegdirektoratets vurdering

Region øst sitt forslag til endring i § 17, har ikke vært en del av høringen og tas derfor ikke til følge. En slik endring ville pålagt flere kontrollorganer å omlegge rutinene sine.

Vegdirektoratet opprettholder ordlyden i § 17 som foreslått, dog med den presisering at kjøretøy som i kontrollseddel får påført farlig feil/mangel som innebærer en umiddelbar fare for trafikksikkerhet eller miljø (mangelmerknad 3), skal gis bruksforbud umiddelbart. Siste setning i pkt. 4 i andre ledd tas ut da den anses som overflødig.

3.18 Endring av § 19 Kontrollseddel til kjøretøyeier

3.18.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 19 første ledd ble foreslått med følgende ordlyd:

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.

Vi foreslo endringer i § 19 for å gjenspeile de rutinene som gjelder etter endringene som er gjort i datasystemet for periodisk kontroll. Blant annet er det Statens vegvesen som produserer alle kontrollsedler med vedlegg, som overføres til kontrollorganene, slik at disse kan skrive ut kontrollseddelen umiddelbart etter innrapportering av resultatet av en periodisk kontroll eller etterkontroll.

3.18.2 Høringsinstansenes merknader

BUS mener at det er unødvendig å pålegge kontrollorganet å skrive ut kontrollseddel til den som fremstiller kjøretøyet til kontroll. Det må også være mulig å sende denne elektronisk. De peker på at en kontrollseddel vil være digitalt signert ved sending av kontroll fra kontrollorgan til Vegdirektoratet etter forskriften § 20, og at det ved firmabiler/tyngre kjøretøy ofte ikke er den som fremstiller en bil til kontroll som er riktig mottaker av resultatet av kontrollen.

Input Data kommenterer også at det bør være mulig med elektronisk signert kontrollseddel for dem som ønsker dette, og at en kontrollseddel kan sendes elektronisk til den som leverer bilen til kontroll.

3.18.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er enig i at en mer teknologinøytral ordlyd er nødvendig. Vi følger derfor *Input Data* og BUS sine innspill og korrigerer bestemmelsens første ledd. I stedet for «...skal gi utskrift til...» i andre setning, korrigerer vi til «...skal videreformidle kontrollseddel...», slik at bestemmelsen åpner for at eksempelvis kontrollseddel sendt per e-post til den som fremviser til kontroll blir en mulighet.

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

3.19.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

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

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 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.

I høringsnotatet foreslo vi endringer i pkkf. § 20 første ledd for å beskrive de nye innrapporteringsrutinene på bakgrunn av at kontrollører foreslås personlig godkjent. Endringen innebærer at det kun er en godkjent kontrollør hos et godkjent kontrollorgan som kan innrapportere resultat av egne gjennomførte periodiske kontroller og etterkontroller.

Vi foreslo også endringer i annet ledd for å beskrive at kontrollørens personnummer (evt. D-nummer) skal følge med i innrapporteringen slik at kontrolløren ved innrapportering kan identifisere seg ved bruk av ID-portens sikkerhetsnivå 4 (BankID, Buypass, Commfides, og BankID på mobil). Forslaget fordret følgelig at alle dataleverandørers systemer må innføre denne form for sikker identifikasjon.

3.19.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region sør synes denne endringen er en fornuftig følge i regelverket når godkjenning av kontrollører nå innføres. Det å kunne spore en periodisk kontroll tilbake til en godkjent kontrollør mener de bidrar til å skjerpe både datasikkerheten hos kontrollorganet og ansvar for egne utførte handlinger og vurderinger under en periodisk kontroll.

BUS ser nødvendigheten av å sikre at det er riktig person som utfører kontroll for å unngå misbruk. *BUS* har derfor ingen innvending mot bruk av ID-portens sikkerhetsnivå 4 og anser denne som en utbredt løsning, som de fleste kontrollører vet hvordan benyttes. *BUS* vil likevel presisere at identifikasjon av kontrollør må skje ved sending/innrapportering av kontroll. Det er først i dette øyeblikk at kontrollseddelen har en verdi. Det er derfor denne transaksjonen som det må sikres at utføres av riktig person og som derfor bør presiseres i forskriften.

NBF sitt inntrykk er at den foreslåtte løsningen er utbredt og trolig den løsningen som per dags dato er mest anvendelig og samtidig sikker. På bakgrunn av disse relativt enkle vurderingene mener *NBF* at løsningen virker fornuftig. De sier videre at det som kjent er flere leverandører av systemer som Vegdirektoratet har godkjent for innrapportering av kontrolldata. Det er grunn til å tro at disse leverandørene har erfaring og kompetanse som er relevant i dette tilfelle og Vegdirektoratet bør derfor i stor grad lytte til disse når det gjelder spørsmål om identifikasjon ved innrapportering.

NAF har et annet forslag til løsning for identifikasjon av kontrollørene, ved bruk av brukernavn og passord, samt programmet GUID. De mener denne løsningen sikrer at man ikke kommer i konflikt med EUs nye enhetlige personvernlovgivning fra 2018. De mener videre at denne løsningen vil redusere prosjektets risiko, at testingen ikke blir mer kompleks og at løsningen ikke krever lagring/mellomlagring av fødselsnummer. De mener også det er

et problem at dataleverandører må mellomlagre fødselsnummer etter Vegdirektoratets forslag og at PersonBankID kun er ment å skulle brukes i privat henseende. De viser til AnsattBankID, men mener dette vil kreve mengder med administrasjon som ikke er ønskelig.

Input Data stiller spørsmål om hva som skjer hvis det ikke er teknisk gjennomførbart å sende inn resultatet av en kontroll umiddelbart fordi vedkommende blir syk/skadet skal ha ferie osv. Er det mulig for andre og sende inn kontrollen så snart det er teknisk mulig? De mener også det kan være andre situasjoner hvor det kan oppstå et behov for at andre enn den som har tatt kontrollen bør kunne sende inn en kontroll. Ved skift ordninger, Input Data tenker da spesielt på tungbil, vil det ikke være mulig for to personer å samarbeide om en kontroll. En kontroll blir vanligvis da startet av en person og en annen fortsetter. Kan man ha et vedlegg til forskriften som omhandler dette? Skal nødseddel/midlertidig kontrollseddel fortsatt være mulig å utstede?

3.19.3 Vegdirektoratets vurdering

Slik BUS presiserer er meningen med Vegdirektoratets forslag til sikker identifikasjon at denne skal knyttes til kontrollørens innrapportering av kontroll. Vi mener dette kommer tilstrekkelig frem av vårt forslag til ordlyd i § 20, ettersom sjekk av kontrollørens identitet gjennomgående knytter seg til innrapportering av kontroller.

Vegdirektoratet har vurdert NAF sitt forslaget til alternativ løsning for sikker identifikasjon av kontrollørene. Først vil vi vise til at det er riktig at testing vil være noe mere komplisert enn i dag, slik NAF peker på. ID-Porten har egne testbrukere som kan brukes, men det kan være vanskelig å få egne testbrukere.

Videre vil vi imidlertid påpeke at bruk av ID-porten ikke innebærer at dataleverandørene må forholde seg til lagring av fødselsnummer i sine systemer, slik NAF hevder.

For å utføre tjenester på vegne av Vegvesenet er det nødvendig at kontrollør autentiserer seg hos ID-Porten som er en felles innloggingsløsning til offentlige tjenester på internett. Vegvesenet vil oppnå nødvendig sikkerhet for autentisering av sluttbrukeren.

Autentiseringen hos ID-Porten er basert på SAML 2.0 standarden som er utarbeidet av OASIS.³ Etter at kontrolløren har autentisert seg vil dataleverandøren motta en sikkerhetstoken i form av en SAML 2.0. SAML er signert og om ønskelig kryptert. SAML inneholder informasjonen om sluttbrukeren som Vegvesenet trenger, blant annet personnummeret. I kallet til Vegvesenet må dataleverandører sende SAML som parameter for å identifisere sluttbrukeren. Vegvesenet vil verifisere signaturen i SAML, slik at Vegvesenet vet at brukeren har autentisert seg hos ID-Porten, og på den måten få tak i fødselsnummeret

³ <http://saml.xml.org/saml-specifications>)

for å kunne gjøre en validering av at det er en godkjent kontrollør som har innrapportert kontrollseddelen.

Til NAF sitt innspill om at en løsning med ID-porten ikke gir mer sikkerhet for at innsender faktisk er den han/hun er, fordi det er dataleverandør som sender inn fødselsnummer, peker vi på at selv om dataleverandøren sender inn SAML som kommer fra ID-Porten, så er det ikke mulig å endre SAML da den er signert av ID-Porten. Det er ikke mulig for dataleverandøren å lage en egen SAML som er signert av ID-Porten.

Statens vegvesen kan kontrollere at informasjonen om brukeren kommer fra ID-Porten, da SAML er signert av ID-Porten.

Vedrørende problemer dersom systemet er nede viser vi til at sårbarheten ved at en løsning går ned gjelder uansett type autentiseringsløsning.

NAF peker på at forslaget om bruk av ID-porten kan komme i konflikt med at EU-land får ny og enhetlig personvernlovgivning fra 2018. SAML er signert og kan også krypteres for å øke sikkerheten. SAML vil bli overført over en kryptert forbindelse. Hvis ID-Porten endrer innholdet i SAML så vil Statens vegvesen tilpasse seg disse. Det vil ikke være nødvendig for dataleverandøren å gjøre noe endringer.

Til NAF sin merknad om at det er AnsattBankID som er ment brukt til å gjøre noe på vegne av bedriften, men som er en ordning som vil kreve mengder med administrasjon viser vi til at selv om en bruker autentiserer seg med BankID er det fortsatt SAML som blir returnert fra ID-Porten.

Vedrørende Input Data sine eksempler på at innrapportering av kontroller kan bli avbrutt grunnet sykdom/skade eller at to kontrollører ikke kan samarbeid om kontroll av tungbil, slik som i dag, mener Vegdirektoratet at det ikke kan tas spesielt hensyn til.

Problemstillingene de viser til mener vi er problemstillinger en må ta hensyn til også etter dagens ordning, ettersom en kontroll i dag skal kvitteres ut av én kontrollør. Dersom en kontrollør eksempelvis skader seg før denne får registrert en kontroll må en annen kontrollør overta «ansvaret» for denne kontrollen og ta denne på nytt. Likeså må én kontrollør melde inn en kontroll, som eksempelvis på tungbil gjennomføres i samarbeid med en annen kontrollør, og stå som ansvarlig for denne. Til forskjell fra «gammel» ordning vil nå kontrolløren som står som ansvarlig kunne få reaksjoner rettet mot seg som kontrollør fordi denne vil være personlig godkjent. Vegdirektoratet mener dette ikke har påvirkning på hvordan en kontroll skal innrapporteres, men heller gir et krav om bevisstgjøring av ansvaret man påtar seg som kontrollør.

Løsningen med nødseddel/midlertidig kontrollseddel er ikke ønskelig å opprettholde. Løsningen åpner for misbruk dersom systemet skulle være nede. Vegdirektoratet ser heller for seg en løsning hvor kontrollorganene melder inn kontrollene som er gjort mens systemet er nede når systemet igjen er i orden. Dersom en kontroll er gjennomført med bruksforbud som resultat, og kontrollfristen vil være ute når systemet fortsatt er nede, kan kontrollorganene ta kontakt med Statens vegvesen, slik at en begjæring om avskilting kan utsettes i motorvognregisteret. Slike løsninger vil være en del av kontrollorganenes

avvikshåndtering, og i det videre arbeidet med retningslinjer fra Vegdirektoratet og samhandlingsavtalene med dataleverandørene.

Som nevnt under kommentarene til § 16, se punkt 3.16, etter innspill fra ulike høringsinstanser har vi tatt inn sett at en presisering av Statens vegvesens adgang til å lagre informasjon vedrørende periodisk kontroller, jf. § 20 tredje ledd.

Vi har derfor føyd til et nytt tredje ledd i § 20: «Statens vegvesen lagrer informasjon om alle utførte periodiske kontroller i sitt elektroniske register». At Statens vegvesen vil ha slik informasjon lagret kommer klart frem av høringsforslaget, blant annet gjennom at det er Statens vegvesen som genererer og utsteder kontrollsedlene elektronisk til kontrollorganene. Det nye leddet i § 20 er følgelig kun ment som en presisering.

Vegdirektoratet har etter dette besluttet å opprettholde forslaget om bruk av ID-porten for pålogging. Vi finner det hensiktsmessig å endre ordlyden i § 20 siste ledd fra «Innrapporteringen skal inkludere kontrollørens personnummer/D-nummer, som benyttes for validering» til «Vegdirektoratet fastsetter nærmere krav til innmeldingen av data i Statens vegvesen sitt elektroniske register», slik at ordlyden er nøytral i forhold til eventuelle endringer i hvordan innrapporteringen skjer på i fremtiden.

3.20 Endring av § 21 Bruksforbud

3.20.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 21 Bruksforbud

Regionvegkontoret kan nedlegge bruksforbud, jf. vegtrafikkloven § 36, for kjøretøy som ikke er godkjent ved periodisk kontroll innen utløpet av kontrollfristen. Regionvegkontoret kan også nedlegge bruksforbud dersom kontrollorganet ved periodisk kontroll avdekker at et kjøretøy har farlige feil eller mangler som beskrevet i § 17 annet ledd.

Endringene vi foreslo i § 21 var for å tilpasse bestemmelsen om bruksforbud til de nye kontrollintervallene og kontrollfristene som er beskrevet i endringene av § 5, samt endringene i frist for etterkontroll som beskrevet i § 22.

3.20.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst har kommentarer til bestemmelsens annet ledd. De mener det rent administrativt bør være mulig å få til en ordning hvor bruksforbud legges direkte inn i Autosys via PKK-registeret. Ordningen vi har i dag hvor kontrollorganene skal sende beskjed til en utvalgt trafikkstasjon tror de er for dårlig. Det er mange ledd i saksbehandlingen som kan gi feil i flere omganger.

De spør også om det er slik at dersom det er foretatt kontroll og kjøretøyet har fått mangler slik at etterkontroll må gjennomføres innen 2 måneder, vil det gå ut begjæring på kjøretøyet da?

Statens vegvesen TK-tjenester spør også om det vil gå ut begjæring om avregistrering to måneder etter at et kjøretøy er framstilt til hovedkontroll hvis det ikke blir godkjent i en etterkontroll. Vil det fortsatt bli en påminning om manglende periodisk kontroll med

påfølgende ny frist hvis et kjøretøy ikke framstilles for kontroll innen fristen? De peker på at det etter dagens praksis vil bli tilskrevet eier og denne får en ny frist på to måneder etter utløpt kontrollfrist. De mener en videreføring av denne praksisen er nødvendig både av hensyn til publikum og vår veiledningsrolle.

De ser for seg to løp: Det ene er utløp av gyldig hovedkontroll før etterkontroll. Det andre er utløp av kontrollfrist og tilhørende begjæring om avregistrering. De peker på viktigheten av at forholdet mellom frist for godkjenning og perioden det går an å ta en etterkontroll i må være tydelig på kontrollseddelen som kunden mottar etter en hovedkontroll med mangler.

3.20.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet registrerer at det kanskje ikke kom klart nok frem i høringsnotatet, men det er slik automatisk innrapportering av bruksforbud, som region øst viser til, som vi foreslår som endring i denne høringsrunden. Bruksforbud vil automatisk bli resultatet av en kontroll med mangelmerknad 3. Vi ser at en presisering av dette er hensiktsmessig, og endrer derfor ordlyden fra «Regionvegkontoret kan...» til «Regionvegkontoret skal...» i begge setninger. Det fremgår da klart at dersom et kjøretøy ikke godkjennes innen utløpet av kontrollfristen, eller dersom det oppdages alvorlige feil eller mangler ved kontroll, vil regionvegkontoret ilegge kjøretøyet bruksforbud. For å få klart at det er innmeldingen av disse avvikene som genererer bruksforbudet, føyer vi også til «...avdekker *og innmelder* at et kjøretøy har farlige feil eller mangler...» i bestemmelsens siste setning.

Vegdirektoratet presiserer også at bestemmelsen om et kjøretøy vil begjæres avskiltet umiddelbart etter at kontrollfristen har gått ut uten at kjøretøyet er godkjent, også gjelder ved utløpet av fristen for godkjent etterkontroll. Dette vil kunne få den følge at selv om et kjøretøy fremvises godt innenfor kontrollfristen, kan det likevel begjæres avskiltet før kontrollfristen utløper, fordi det påvises mangler ved kontroll som ikke rettes innen tomånedersfristen for godkjent etterkontroll, jf. § 22 annet ledd. Bakgrunnen for dette er hensynet bak hele ordningen med periodisk kontroll: å sikre at kjøretøy på vegen er i god nok stand. Dersom det først avdekkes mangler på et kjøretøy, taler trafiksikkerhets- hensynet for å kreve kjøretøyet reparert for at det skal kunne benyttes i det videre. Det presiseres at dette er en skjerping av hva som er forvaltningspraksis etter gjeldende forskrift. Vi opererer i dag med en «nådefrist» på 2 måneder etter at kontrollfristen er overskredet før det foretas begjæring om avskilting.

Den opprinnelige fristen vil imidlertid være endelig frist dersom fristen for godkjent etterkontroll faller etter den opprinnelige kontrollfristen. Den opprinnelige kontrollfristen er kjøretøyet ytre ramme for kontrollintervallet, og det vil følgelig være direktivstridig å gi en frist ut over denne.

Vi gjør igjen oppmerksom på at kjøretøyeier alltid vil få opplyst kontrollfristen på kontrollseddelen denne får utdelt ved en periodisk kontroll og at kjøretøyeier kan søke opp

når et kjøretøy skal ha neste kontroll i tjenesten på Statens vegvesens nettsider.⁴ Vi mener derfor at kjøretøyeier vil informeres godt om når neste kontroll er.

K-tjenester etterspør videreføring av nåværende varsling om utløpt kontrollfrist, med ny tilleggsfrist på 2 måneder. Denne ordningen kan ikke videreføres, da en utvidet frist etter utløpet av kontrollfristen vil være i strid med direktivets rammer for kontrollintervallene på hhv. 4+2+2, 1+1+1 og 5 år (bevaringsverdige kjøretøy mellom 30 og 50 år), jf. forskriften § 5. Vi vil i det videre arbeidet frem mot iverksettelse av de nye endringene i stedet vurdere å varsle alle kjøretøyeiere på forhånd om at kontrollfristen nærmer seg. Eksempelvis 2 måneder før, slik som i dag.

3.21 Endring av § 22 Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest

3.21.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 22. Godkjenning av kjøretøy og kontrollattest

På grunnlag av resultatet av kontrollen avgjør regionvegkontoret umiddelbart etter innrapportert kontrollresultat om et kjøretøy godkjennes.

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.

Vi foreslo endringer i § 22 første ledd for å tilpasse bestemmelsen til de gjeldende rutinene for behandling av innrapporterte resultater eller periodiske kontroller og etterkontroller.

Forslaget til endringer i annet ledd gikk ut på å stille 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. Denne endringen var også et krav i direktivet, og måtte sees i sammenheng med endringene i § 20.

3.21.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region øst har kommentarer til annet ledd. De lurer på hva som skjer etter 2 måneder dersom etterkontrollen ikke er tatt. Videre mener de det bør presiseres at det må tas ny periodisk kontroll dersom etterkontroll ikke tas innen fristen. De spør også om hva som skjer med kjøretøy som har fått anmerkning slik at de må forevise kjøretøyet på trafikkstasjon. Slettes denne merkningen dersom kjøretøyet ikke fremvises innen 2-månedersfristen?

Statens vegvesen Region midt har tilsvarende merknad. Til § 22 andre ledd. De mener at et krav om ny hovedkontroll etter oversatt frist for etterkontroll må tydeliggjøres i bestemmelsen.

⁴ <http://www.vegvesen.no/kjoretøy/Eie+og+vedlikeholde/EU-kontroll/Kontrollfrist>

Statens vegvesen TK-tjenester lurer også på hva som skjer hvis det går mer enn to måneder fra kontroll til etterkontroll. De mener at det fornuftige vil være at hvis etterkontrollen kommer mer enn to måneder etter hovedkontroll, må ny hovedkontroll gjennomføres, og en systemsperr for innrapportering av etterkontroll må inn etter to måneder.

De forsto også notatet dithen at det er etterkontrollen (godkjenning) som er utgangspunkt for neste kontrollfrist. De mener det derfor blir det ekstra viktig at det er krav om ny hovedkontroll hvis fristen for etterkontroll overskrides.

3.21.3 Vegdirektoratets vurdering

Vedrørende følgene av å oversitte 2-månedersfristen viser vi til at det vil ilegges bruksforbud og gjennomgangen av dette under vurderingen av § 21 i punkt 3.20. For at dette skal komme klart frem finner vi det hensiktsmessig å føye til dette med bruksforbud også i § 22 annet ledd: «Dersom kjøretøy ikke blir godkjent ved periodisk kontroll, må påviste mangler utbedres og kjøretøyet godkjennes ved etterkontroll senest innen 2 måneder *for å unngå bruksforbud.*»

Vi finner det ikke nødvendig å presisere nærmere at manglende godkjent etterkontroll innen 2-månedersfristen fortsatt krever en godkjent etterkontroll av kjøretøyet. Dette mener vi følger klart av kontrollordningen selv og særlig når kjøretøy i disse tilfellene er blitt ilagt bruksforbud grunnet manglende godkjent periodisk kontroll.

Videre er fristberegningen slik TK-tjenester viser til. Ny frist for kontroll beregnes etter dato for gjennomført hovedkontroll, også ved godkjent etterkontroll.

3.22 Endring av § 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør

3.22.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 23 Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør
Regionvegkontoret fører tilsyn med kontrollorgan, tekniske ledere og kontrollører.

Kontrollorgan plikter å gi regionvegkontoret adgang til 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 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.

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet å endre gjeldende forskrifts første ledd ved at det – i tillegg til å bytte ut uttrykket virksomhet med kontrollorgan – er føyd til at det også skal føres tilsyn med teknisk leder og kontrollører. Det siste er en kodifisering av gjeldende praksis, men må sees i sammenheng med at det foreslås personlige godkjenninger for teknisk leder og kontrollør, jf. forslaget til endringer i §§ 11 og 12.

I annet ledd ble det foreslått presisert kontrollorganets plikt 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.

Forslaget til tredje ledd var nytt og anga hva som skal undersøkes i tilsynet. Slik forslaget er bygd opp reguleres det av 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. Forslaget var 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).

Tilsynet med kravene til etablering og drift av kontrollorgan 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 kontroll hvor det gjøres bruk av kjøretøy med mangler («mystery shopper») være nye elementer sammenlignet med hva som er vanlige tilsynsmetoder pr. i dag.

Forslaget til femte ledd var i det alt vesentlige identisk med gjeldende forskrift § 23 tredje ledd (to siste setninger). Teksten ble 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

3.22.2 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region midt støtter vegdirektoratets forslag.

Statens vegvesen Region øst uttaler at det er meget bra at det spesifiseres at man i tilsynet kan be om regnskapsdata for gjennomførte kontroller. Dette er en god presisering og viktig i forbindelse med avdekking av fiktive kontroller.

3.22.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet vil for ordens skyld presisere det å be om tilgang på regnskapsdata ikke følger direkte av forskriftsteksten, men utledes av uttrykket «fremvis og utlevere dokumenter som angår kontrollgjennomføringen». Vi er likevel enig i Region øst sine betraktninger om at innsyn i regnskapsdata kan være nødvendig bl.a. for å avdekke ev. fiktive kontroller, og at krav om slikt innsyn derfor er saklig begrunnet i det som skal undersøkes i tilsynet.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 23 *Tilsyn med kontrollorgan, teknisk leder og kontrollør*. Det presiseres for ordens skyld at det med uttrykket «kompetanse» – slik dette er brukt i forslag til § 23, jf. også § 24 – menes både utdanning, opplæring, praksis og vandel.

3.23 Ny § 23a Krav til tilsynspersonellet

3.23.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

23a Krav til tilsynspersonellet

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

Vegdirektoratet uttalte i høringsnotatet at 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 la til grunn at kravet om tilsynspersonalets uavhengighet vil være oppfylt gjennom å oppfylle forvaltningslovens habilitetsregler. Når det gjelder krav til teknisk kompetanse og opplæring, foreslo vi at Vegdirektoratet fastsetter dette. Vi gjorde oppmerksom på at kravene til tilsynspersonalet etter direktivet først kommer til anvendelse fra 1. januar 2023.

3.23.2 Høringsinstansens merknader

BUS er skeptiske til at det ikke stilles de samme eller strengere krav til tilsynspersonell enn til kontrollører som skal kontrolleres av dette personellet.

NBF har ikke kommentarer som retter seg direkte mot den foreslåtte forskriftsteksten, men ønsker å komme med merknader til opplysninger som fremkommer i høringsens

kommentarer til § 23a. NBF mener at tilsynspersonell prinsipielt bør ha tilegnet seg minst den samme opplæringen som kontrollørene, noe som innebærer både grunnopplæring og regelmessig oppfriskningsopplæring. I likhet med BUS stiller de et stort spørsmålstegn ved at tilsynspersonell, som forvalter regelverket, ikke trenger å tilfredsstille kompetansekrav før flere år etter at kontrollørene må tilfredsstille tilsvarende krav.

Statens vegvesen Region sør har ingen kommentarer til bestemmelsen annet enn at de forventer at tilsynet kurses like mye eller mer enn dem som skal bli godkjente kontrollører.

3.23.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har forståelse for merknadene som fremkommer fra høringsinstansene.

Kravene til nødvendig kompetanse for tilsynspersonellet vil – selv om kravet etter direktivet ikke trer i kraft før i 2023 – være ivaretatt langt tidligere enn hva som er den ytre fristen etter direktivet, jf. forskriften § 31 *Overgangsbestemmelser*.

Vi er enige i at tilsynspersonellet skal ha minst samme kompetanse som kontrollorganenes kontrollører i selve gjennomføringen av periodisk kjøretøykontroll. Dette fordrer igjen at tilsynspersonellet minimum har grunnkompetanse i form av fagbrev eller likeverdig kompetanse.

Tilsynspersonellet skal i tillegg gjennomgå en omfattende, spesialisert tilsynsutdanning på høyskolenivå gjennom Trafikant- og kjøretøystudiet i regi av Statens Vegvesen. Opplæringen gjennomføres i samarbeide med universiteter. Tilsynsutdanningen består av tre delmoduler:

- Opplæring i gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll med sikte på å kvalifisere tilsynet til å undersøke kvaliteten på kontrollarbeidet hos kontrollorganene.
- Opplæring for å kvalifisere tilsynet i å anvende regelverket som regulerer arbeidet med godkjenning av og tilsyn kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll i praktisk tilsynsarbeid (revisjonsmetodikk inkludert).
- Opplæring for å kvalifisere tilsynet til å foreta forsvarlige og grundige vurderinger der de bygger på saklige vurderingstemaer, vektlegger disse på en korrekt og hensiktsmessig måte, fastsetter forholdsmessige reaksjoner og kommuniserer disse slik at tilsynet innbyr til tillit og respekt.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil kravet til grunnkompetanse i form av fagbrev eller likeverdig kompetanse – sammen med den spesialiserte tilsynsutdanningen skissert foran – fullt ut dekke kravene i direktiv 2014/45/EU.

Vegdirektoratet mener fortsatt at det er mest hensiktsmessig at § 23 a reguleres slik at Vegdirektoratet gis myndighet til å fastsette de nærmere kravene til kompetanse og opplæring for tilsynspersonellet. Vi ser likevel at det er behov for å presisere hva det kan gis nærmere krav om.

3.24 Endring av § 24 Reaksjoner mot kontrollorgan

3.24.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 24. Reaksjoner mot kontrollorgan

Som ledd i tilsynet kan regionvegkontoret gi kontrollorgan 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. tvangsfullbyrdsloven § 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.

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. Artikkel 21 går ikke langt i å binde opp medlemsstatenes handlefrihet. Det stilles ikke nærmere krav til sanksjonenes art eller omfang.

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet, jf. første ledd, at gjeldende bestemmelse om tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg om retting av feil og mangler 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.

Slik Vegdirektoratet vurderte 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.

Vi foreslo videre i annet ledd 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

Forslaget til tredje ledd er en videreføring av gjeldende fjerde ledd, med tilsvarende ordlyd.

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.

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.

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.). Vi ba derfor spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Det er opp til forvaltningens skjønn – innenfor de rettslige rammene som 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 i nytt sjette ledd at skjønnet 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 syvende ledd er en videreføring av gjeldende annet ledd med samme ordlyd.

3.24.2 Høringsinstansenes merknader

Norges Bilbransjeforbund mener at forslaget til §§ 24 og 24 a representerer viktige endringer. De mener at de foreslåtte reaksjonsmulighetene gir tilsynspersonellet større

handlingsrom og bedre muligheter for god forvaltning sav forskriften. De støtter derfor forslaget. Det uttales likevel at man bør vurdere om ikke reaksjonen og tiden for tilbakekalling bør være lik for like forskriftsbrudd og ikke være avhengig av ev. tidligere tilbakekallinger.

Bilimportørenes landsforening støtter bilbransjeforbundets uttalelse.

Statens vegvesen Region midt er enig i forslaget og viser i denne sammenheng til positive erfaringer med tilsvarende bestemmelse på trafikkopplæringsområdet. De påpeker feil i første ledd ved at det er brukt uttrykket «arbeidet» i stedet for «kontrollen».

Statens vegvesen Region øst stiller spørsmål ved om ansvaret for inndrivning av tvangsmulkt bør ligge hos regionvegkontoret. Det antydes at Statens innkrevingsentral er bedre egnet til oppgaven. Det utales videre at dersom skyldkravet skal være et vurderingstema i forbindelse med tilbakekalling av godkjenninger, så begynner tilsynet å bevege seg i et juridisk landskap som det kan være vanskelig å manøvrere i. Region øst stiller også spørsmål ved om man ikke bør legge intervallet for første gangs tilbakekalling fra 1–6 måneder, ikke 3–6 måneder som foreslått. Dette begrunnes med at 3 måneder kan være vel lang ved første gangs tilbakekalling ved at man risikerer å lande på advarsel eller pålegg om retting i tilfeller som egentlig kvalifiserer for tilbakekalling. Ved for lange tilbakekallingsintervaller risikerer man også at virksomheten legger ned og at eierinteressene bak danner nytt selskap.

Statens vegvesen Region sør uttaler at de støtter forslaget om stansing som forvaltningsreaksjon. De uttaler ellers at advarsel som forvaltningsreaksjon bør plasseres etter reaksjonen tilbakekalling for å tydeliggjøres at advarsel er å regne som «gult kort» for virksomheten det gjelder.

3.24.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi registrerer at de av høringsinstansene som har uttalt seg i det alt vesentlige er enig i forslaget.

Vegdirektoratet er enig i at uttrykket «arbeidet» erstattes med det mer presise uttrykket «kontrollene». Vi er også enig i begrunnelsen bak forslaget om å endre kontrollintervallet ved første gangs tilbakekalling til «fra en til seks måneder».

Forslaget fra Region sør om å flytte forvaltningsreaksjonen advarsel etter reaksjonen tilbakekalling tas ikke til følge. Vår strukturering av § 24 bygger på at reaksjonene til rådighet skal beskrives «fra det mindre til det mer». Reaksjonen advarsel foreslås hjemlet i tredje ledd. Advarselen har i seg selv ingen direkte virkning, men medfører at det skal mindre til for at en godkjenning kan kalles tilbake ved neste overtredelse. Advarselen har som formål å skape en forbedring og slik at mottakeren får en tydelig oppfordring til å følge regelverket for fremtiden. Reaksjonen advarsel vil kunne nyttes i kombinasjon med pålegg om retting.

Norges Bilbransjeforbunds forslag om at tiden for tilbakekalling gjøres lik for like forskriftsbrudd og ikke avhengig av ev. tidligere tilbakekallinger, tas ikke til følge. Slik vi vurderer det, vil dette bryte med det grunnleggende prinsippet om at hver sak skal vurderes

konkret og prinsippet om saklig forskjellsbehandling. Omstendighetene bak en overtredelse vil kunne variere fra sak til sak og – i forlengelsen av dette – gi ulikt resultat. Normeringen av tilbakekallingstiden avhengig av om det er første gangs tilbakekalling eller ikke, ivaretar etter vår vurdering hensynet om å unngå usaklig forskjellsbehandling på en tilstrekkelig måte.

Til Statens vegvesen Region øst sitt spørsmål om ikke Statens Innkrevingsentral er bedre egnet til å kreve inn ev. ilagt tvangsmulkt skal det bemerkes at forskriftsteksten ikke er til hinder for en slik løsning ved at det inngås avtale om det. Forskriftsteksten presiserer bare at innkrevd tvangsmulkt ikke går til statens ufordelte inntekter men inngår i Statens vegvesens inntekter.

Vegdirektoratet er enig i Region øst sine betraktninger om at vurdering av skyld kan være krevende, men vi mener likevel at det er viktig å gjøre slike vurderinger. Dette ikke minst fordi vi gjennom forslagene til personlige reaksjoner legger opp til et mer fleksibelt reaksjonsinstitutt. Spørsmålet om tilbakekalling eller ikke må uansett vurderes i nært samarbeid med regionvegkontorets jurister.

Forslaget til § 24 opprettholdes, men justeres rent språklig.

3.25 Ny § 24a Reaksjoner mot teknisk leder og kontrollør

3.25.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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.

Gjeldende rett er at forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som følge av overtredelser av forskriften, 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.

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. 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.

Dagens ordning er lite tilfredsstillende. Det ble derfor foreslått at det knyttes reaksjoner/sanksjoner i form av pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning også til teknisk leder ved kontrollorgan.

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. Det ble i høringsnotatet uttalt at 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. 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.

I første og annet ledd foreslo vi at teknisk leder og kontrollør skal kunne ilegges reaksjonene pålegg om retting og advarsel, i likhet med gjeldende reaksjoner mot kontrollorgan.

Forslaget til tredje ledd ble utformet som en «skal-regel» og innebærer at godkjenningen tilbakekalles dersom teknisk leder og kontrollør ikke lenger oppfyller kravene til å være godkjent slik dette er regulert i forslag til forskriften § 11 eller § 12, jf. kommentarene til disse bestemmelsene.

Forslaget til fjerde ledd ble 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 (pålegg eller advarsel). Det vises for øvrig til omtalen til forslag til endret § 24. Vilket 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.

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.

3.25.2 Høringsinstansenes merknader

NBF merknader er gjengitt under § 24.

Statens vegvesen Region midt støtter forslaget.

Statens vegvesen Region øst viser til uttalelsen til § 24 hva gjelder intervallet for tilbakekallingstid ved første gangs tilbakekalling. De uttaler videre at det bør vurderes om det ikke kan gis pålegg om stansing til teknisk leder/kontrollør tilsvarende det som er foreslått i § 24. De stiller seg for øvrig positiv til at det nå foreslås reaksjoner mot teknisk leder og kontrollører.

Statens vegvesen Region sør viser til hva som er uttalt til § 24 hva gjelder plasseringen av forvaltningsreaksjonen og ber om endring tilsvarende det de har foreslått der.

3.25.3 Vegdirektoratets vurdering

Vi registrerer også her at de av høringsinstansene som har uttalt seg i det alt vesentlige er enig i forslaget.

Vi er også enig i begrunnelsen bak forslaget om å endre kontrollintervallet ved første gangs tilbakekalling til en til seks måneder og endrer bestemmelsen i tråd med dette.

Til spørsmålet fra Region øst om det ikke også kan gis pålegg om stansing til teknisk leder/kontrollør tilsvarende det som er foreslått i § 24, er vi av den oppfatning at stansingsrett som forvaltningsreaksjon først og fremst er et virkemiddel som egner seg i forhold til kontrollorganene som sådanne og ikke bør nyttes utover dette.

3.26 Endring av § 28 Klage

Nytt andre ledd i § 28 var ikke en del av høringen. Vi mener likevel at dette kan gjøres uten ny høring da dette kun er en presisering av gjeldende rett og av mer informativ karakter.

3.27 Endring av § 29 Unntak

3.27.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

I høringsnotatet foreslo vi følgende endringer i § 29 annet ledd:

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

I høringsnotatet foreslo Vegdirektoratet å videreføre gjeldende adgang for regionvegkontorene til å gjøre unntak fra forskriften, men også 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 var ikke ment å utvide adgangen til å få slike unntak. En slik adgang er fortsatt snever, jf. «særlig tungtveiende grunner».

3.27.2 Høringsinstansenes merknader

Det har ikke kommet inn noen merknader til forslaget om endringer i § 29.

3.27.3 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet opprettholder forslaget slik det står i høringsnotatet, dog med den presisering av adgangen til å gi unntak etter § 5 er avgrenset til første, andre og tredje ledd. Dette betyr i praksis at dispensasjonsadgangen etter § 5 er knyttet til søknader om utsettelse av kontroll dersom det foreligger særlig tungtveiende grunner.

3.28 Endring av § 30 Vedlegg

3.28.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 30 Vedlegg

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

Vegdirektoratet fant at tidligere vedlegg 2, Kontrollseddel, ikke lenger var nødvendig å ha som vedlegg til forskriften, ettersom det ikke lenger er kontrollorganene, men Statens vegvesen, som produserer kontrollsedlene. Eneste vedlegg til forskriften ble derfor foreslått å være Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy.

3.28.2 Høringsinstansenes merknader

Det har ikke kommet inn innspill til forslaget til endringene i § 30 fra høringsinstansene. Kommentarer som retter seg mot endringer i selve kontrollinstruksen behandles i denne høringsoppsummeringens Del II.

3.28.3 Vegdirektoratets vurdering

Forslaget til å kun ha Kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy som vedlegg til forskriften opprettholdes.

3.29 Endring av § 31 Overgangsbestemmelser

Forslaget til overgangsbestemmelser –slik disse ble fremmet i høringen datert 21. desember 2016 – bygde på den forutsetning at nødvendige lov- og forskriftsendringer for gjennomføring av direktiv 2014/45/EU i norsk rett skulle være vedtatt innen 20. mai 2017. Forsinkelser i gjennomføringen av lovprosessen har medført at dette ikke har vært mulig. Ny høring av vandelskrav har også endret forutsetningene for tidspunktet for iverksetting av nye krav til tekniske ledere og kontrollører.

Vegdirektoratet har etter dette kommet til at § 31 må omarbeides, og at det som en del av dette, må etableres rimelige overgangsordninger. Dette både for å sikre at vi også etter 1.

oktober 2018 har en virksomt tilbud for periodisk kjøretøykontroll samt gi kontrollorganene, tekniske leder og kontrollører rimelige frister for gjennomføring av pliktig opplæring i periodisk kjøretøykontroll.

Omarbeidingen av § 31 er, med unntak av vandelskravet som er hørt på nytt i egen høring, til gunst for de som reguleres av forskriften. Ny høring anses derfor overflødig.

Første ledd stadfester at kontrollorgan godkjent etter tidligere forskrifter samt tekniske ledere og kontrollører tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018 skal oppfylle denne forskriftens krav. Det samme gjelder tekniske ledere og kontrollører tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018. De påfølgende leddene angir unntakene fra hovedregelen i første ledd.

Andre til og med sjettede ledd gjør unntak for kravene i § 12 og 12 a og er dels begrunnet i hensynet til at nye regler ikke skal gis urimelig tilbakevirkning, dels er de begrunnet i at det skal gi rimelig tid for dagens tekniske ledere og kontrollører å innrette seg etter de nye kravene.

Det skal spesielt bemerkes at flere av høringsinstansene, men spesielt BIL, har gitt uttrykk for at omfanget av tilpasset opplæring for dagens kontrollører var for omfattende, jf. § 31 fjerde ledd som overlater til Vegdirektoratet å gi nærmere retningslinjer for opplæringen. Vegdirektoratet har – etter drøftinger med bransjeorganisasjonene og Samferdselsdepartementet – fastsatt retningslinjer for omfang og innhold av den tilpassete opplæringen. Omfanget er blitt noe redusert i forhold til det som var Vegdirektoratets opprinnelige forslag.

Det skal også bemerkes at det i høringen ble foreslått at kontrollører som ikke hadde gjennomført pliktig opplæring i periodisk kjøretøykontroll innen 20. mai 2018 skulle være avskåret fra å gjennomføre kontroller etter denne dato. Dette var flere av høringsinstansene sterkt kritiske til bl.a. med henvisning til kapasiteten i opplæringsmarkedet. Slik § 31 fjerde ledd er endelig utformet vil ikke dette lenger være en aktuell problemstilling. Kravet er nå utformet slik at opplæringen må være gjennomført før det kan gis godkjenning. Kravet til godkjenning for dagens kontrollører trer imidlertid først i kraft 1. oktober 2021, jf. § 31 andre ledd.

Unntakene i syvende til og med tolvte ledd er først og fremst begrunnet i hensynet til at kontrollorganene skal gis rimelig tid til å tilpasse seg endrete krav til kontrollgjennomføring og kontrollutstyr. Systemtekniske forhold gjør at ny kontrollinstruks mv. først kan gjøres gjeldende 8. februar 2019 og ikke 1. januar som opprinnelig foreslått.

Trettende ledd fastsetter at kravene til tilsynspersonellet, jf. § 23 a skal være oppfylt senest 1. oktober 2021. Dette er to år tidligere enn den ytre fristen slik dette reguleres i direktiv 2014/45/EU men samtidig som nye kompetansekrav til og krav til personlig godkjenning av kontrollører trer i kraft.

Del II – Forslag til endring av Kontrollinstruksen

Forslaget til endring av kontrollinstruksen er oppsummert i eget notat.

Del III – Forslag til ny forskrift om opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollopplæringsforskriften)

4 Innledning

Følgende høringsinstanser har avgitt uttalelse med merknader til ny kontrollopplæringsforskrift:

Autobransjens Leverandørforening (ABL)

Automester

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

Bilimportørenes landsforening (BIL)

BUS AS

Norges Bilbransjeforbund (NBF)

Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Scania

Statens vegvesen Region midt

Statens vegvesen Region nord

Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Region øst

Volmax AS

Innspillene fra høringsinstansene bærer preg av positivitet med tanke på at kontrollørene med den nye opplæringen får et kompetanseløft. *ATL* uttrykker at de er positive til nye krav om grunn- og oppfriskningsopplæring og til ny kontrollopplæringsforskrift som vil bidra til å ivareta kompetansen til disse. *Statens vegvesen Region midt* mener også at forslaget til ny kontrollopplæringsforskrift er godt gjennomtenkt, med visse likheter til trafikkopplæringsforskriften, som de har erfaring med fra 2005. *NLF* uttrykker også at de opplever det betryggende at kontrollørens kompetanse sikres gjennom opplæring.

Det er lite spesifikke kommentarer til innholdet i den ordinære grunnopplæringen skissert i forslag til ny kontrollopplæringsforskrift (kapittel 4 og 5), men mange høringsinstanser er av den oppfatning at omfanget av opplæringen er for omfattende og dermed kostbar for bransjen. Flere høringsinstanser finner det også urimelig at de som kun ønsker å kontrollere tunge kjøretøy må gjennomføre hele opplæringsløpet for lette.

Enkelte høringsinstanser opplever også oppfriskningsopplæringen som for omfattende. Noen mener at denne bør gjennomføres ved lengre intervaller enn tre år etter gjennomført grunnopplæring, som forslaget lyder.

Noen høringsinstanser har videre synspunkter på evalueringen av opplæringen og hvordan denne bør foregå.

Flere høringsinstanser stiller seg positive til at opplæring av kontrollørene kan gjennomføres gjennom e-læring. Dette vil ifølge disse bidra til en reduksjon i obligatorisk antall timer satt til opplæringen og igjen kunne medføre sparte kostnader for bransjen.

Merknader til overgangsordning (tilpasset grunnopplæring) for kontrollører og tekniske ledere tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018, er omtalt nærmere i punkt 3.28 og vil ikke berøres i Del III.

5 Høringsinstansenes merknader til forslagene og Vegdirektoratets vurdering av disse merknadene

5.1 Valg av modell – krav om obligatorisk opplæring

5.1.1 Høringsinstansenes merknader

AutoMester trekker frem at direktiv 2014/45/EU vedlegg 4 pkt. 2 foreskriver to alternativer for å sikre kontrollørens kompetanse; prøve eller opplæring. Kontrollopplæringsforskriften foreslår i § 4 annet ledd at elevene, i tillegg til å ha gjennomført obligatorisk opplæring, skal evalueres. *AutoMester* mener at Vegdirektoratet med dette stiller krav om både opplæring og prøve og at vi dermed innfører strengere krav for å sikre kontrollørens kompetanse enn direktivet gjør. De mener at en «evaluering», eller en prøve som de anser dette som, må innføres som et alternativ i samsvar med direktivet. Se *AutoMester* sitt forslag til endring av pkkf. § 12 første ledd bokstav b og en nærmere omtale av dette i punkt 3.11. Slik *AutoMester* ser det vil ikke forslaget de skisserer medføre økte kostnader eller administrative oppgaver for Statens vegvesen fordi avholdelse av prøve kan legges til opplæringsvirksomheten. De mener at prøvealternativet er beste løsning og henviser til pkt. 21 i direktivets fortale. De mener videre at dersom kontrollorganene pålegges grunn- og oppfriskningsopplæring i samsvar med forslaget slik det nå ligger, anslår de at det vil medføre en økt pris på periodisk kontroll av kjøretøy på minst kr. 2000 for å få dekket kontrollorganene sine kostnader.

Statens vegvesen Region øst anser det viktig å vurdere måloppnåelsen ved hjelp av objektive kriterier, og mener dette best kan oppnås ved at elevene må bestå en avsluttende eksamensoppgave. Alternativt kan måloppnåelse sjekkes ved hjelp av deksamener fordelt over opplæringsløpets gjennomføring. De tror dette vil gi en bedre oversikt over den kompetansen elevene tilegner seg. De mener at et mål om deltagelse, dvs. tilstedeværelse i 90 % av undervisningstiden, ikke gir noen garantier i så måte.

5.1.2 Vegdirektoratets vurderinger

Opprinnelig ble det fra Vegdirektoratets side antydnet både en obligatorisk opplæringsmodell og en prøve-/eksamensmodell; altså en modell mer på linje med føreropplæringen hvor det er obligatorisk opplæring i visse emner og deretter en avsluttende teoretisk og praktisk eksamen i regi av Statens vegvesen. Vår oppfatning er at en slik modell ville ha sikret

kontrollørene nødvendig kompetanse i størst mulig grad. Vi har imidlertid fått signaler om at det bør legges til grunn en ordning som oppfyller minimumskravene i direktivet, altså opplæring eller prøve/eksamen.

Hensikten med opplæring eller eksamen kommer best frem i fortalen til direktivet (punkt 33), hvor viktigheten av kontrollørens kompetansenivå understrekes sterkt, uavhengig av metoden:

«Høy standard ved de tekniske kontrollene krever at kontrollpersonalet har et høyt ferdighets- og kompetansenivå. Et opplæringsystem som omfatter grunnopplæring og jevnlig oppfriskningskurs eller en relevant eksamen, bør innføres. Det bør fastsettes en overgangsperiode som gir en smidig overgang for eksisterende kontrollpersonale til ordningen med jevnlig opplæring eller eksamen. For å sikre et høyt nivå på opplæring, kompetanse og kontroll, bør medlemsstatene tillates å fastsette ytterligere kompetansekrav og tilsvarende opplæringskrav.»

Dette er også Vegdirektoratets utgangspunkt for valg av modell; nemlig at vi ønsker en modell som gjør at fremtidige kontrollører skal ha et høyt kompetanse- og ferdighetsnivå. Vi mener at en opplæringsmodell ivaretar dette best.

Når det gjelder en ren prøvemodell vil dette kanskje vært 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 eksamen 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.

AutoMester mener at vi legger opp til en modell med både obligatorisk opplæring og prøve/eksamen. Vegdirektoratet er uenig i dette og mener at modellen vi går for er en opplæringsmodell, men at det i tillegg settes krav om at eleven må evalueres for å sikre at vedkommende har nådd de fastsatte læringsmålene og dermed tilegnet seg nødvendig kompetanse. Det kan tenkes ulike former for evaluering. Ved praktisk opplæring innen utførelse av kontroll (modul 6), vil eksempelvis evalueringen kunne være knyttet til hvordan eleven forstår kontrollinstruksen, hvordan han gjennomfører kontrollene, hvilke mangler som påpekes, hvilke vurderinger som gjøres osv. Evalueringen er dessuten en del av opplæringen og inngår i den oppsatte tidsbruken.

Automester foreslår videre et opplegg der den praktiske kontrolloplæringen i større grad gjennomføres ved utplassering av elev i et kontrollorgan, blant annet under veiledning av en erfaren kontrollør. Valg av modell er kommentert nærmere i punkt 5.1.

Statens vegvesen Region øst ønsker en ordning hvor måloppnåelsen vurderes ved hjelp av objektive kriterier, og mener dette best kan oppnås ved at elevene må bestå en avsluttende eksamensoppgave etter opplæring.

Vegdirektoratet har vurdert ulike løsninger for å sikre kontrollørens kompetanse men er kommet til at obligatorisk opplæring er det mest hensiktsmessige. Hensynet til en enhetlig og kvalitetsriktig kontrollgjennomføring samt utvikling av en særlig kontrollkompetanse som kommer i tillegg til reparasjonskompetansen ervervet gjennom fagbrev, er viktige momenter som ligger til grunn for valget. Det vises i denne sammenheng til hva som er uttalt i høringsnotatet med tanke på valg av modell.

5.2 Omfang av obligatorisk opplæring

5.2.1 Høringsinstansenes merknader

Flere høringsinstanser opplever omfanget av den obligatoriske opplæringen som for omfattende.

Region øst mener at opplæringen av kontrollører i periodisk kontroll av kjøretøy er omfattende.

AutoMester mener at kravet om grunnopplæring er for omfattende og vil utløse en betydelig risiko for at verksteder i distrikter med begrenset marked, ikke vil klare å opprettholde sin status som kontrollorgan. Dette vil igjen gjøre det tungvint for kjøretøyeiere å få kontrollert kjøretøyene sine.

BUS er skeptiske til omfanget av opplæringen og frykter at det vil påføre bransjen en unødvendig høy kostnad. De mener at det er viktig at Vegdirektoratet legger til rette for fleksible opplæringsplattformer, e-læring mv.

NBF mener at omfanget og nivået i opplæringen som foreslås er for omfattende og kostbart. Det vises til at kontrollørene, som til daglig også er mekanikere, har en solid grunnkompetanse og erfaring. Det vises til at endringene i ny kontrollinstruks i all hovedsak knytter seg til kontrollmetode og at den i realiteten ikke medfører endringer. De ser derfor ikke behovet for å stille så omfattende opplæringskrav som foreslått. NBF kommenterer videre at høringen informerer om at kravene til opplæring av kontrollører i andre land er streng, men det kommer ikke tydelig frem i hvilken grad kontrollørene i alle disse landene har en grunnkompetanse i form av fagbrev. Behovet for krav til tilleggsopplæring vil naturligvis variere avhengig av grunnkompetanse, og det er derfor relevant å vite hvilken grunnkompetanse kontrollørene i de andre landene har når nivået på opplæringen skal vurderes.

BIL mener at den foreslåtte opplæringen er for omfattende og vil medføre unødig store kostnader.

Se mer detaljerte merknader til omfanget av grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen og våre vurderinger av disse i punkt 5.15/5.16 og 5.17/5.18.

5.2.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har hatt som utgangspunkt at det å være kontrollør og utføre periodisk kontroll av kjøretøy i henhold til kontrollinstruksen innebærer noe annet enn det å være

bilmekaniker av yrke. I Norge er det ikke så lett å se denne forskjellen i og med at de aller fleste kontrollorgan også er bilverksteder, og de som utfører kontrollene er først og fremst bilmekanikere. Forskjellen er imidlertid relativt stor selv om begge virksomhetene bygger på bil-/kjøretøyteknisk forståelse. For en bilmekaniker er det reparasjonsvirksomheten og forståelsen for denne som er viktig. For en kontrollør er det kravene i kontrollinstruksen samt de tekniske forskriftskravene som til stor del ligger til grunn for kontrollgjennomføringen. I tillegg utgjør gjennomført kontroll grunnlaget for Statens vegvesen sin beslutning om kjøretøyet skal godkjennes eller ikke.

I andre land som har et klart skille mellom verkstedsdrift og kontrollvirksomhet, kommer dette tydeligere frem. Her er kravene til opplæring av kontrollørene også høyere enn de foreslåtte kravene i Norge. Det vises i den forbindelse til selve høringen.

Det påpekes fra *NBF* at dagens kontrollører, som til daglig også er mekanikere, har en solid grunnkompetanse og erfaring. *NBF* ser derfor ikke behovet for å stille så omfattende opplæringskrav som foreslått. Til dette ønsker vi å bemerke at kravet om grunnkompetanse som mekaniker ligger i direktivet som et grunnlag/basis for alle fremtidige kontrollører, og dette vil også gjelde for de andre landene som vi har sammenlignet oss med på opplæringssiden. Direktivet setter krav til opplæring eller prøving som påbygg til denne grunnkompetansen. De kompetansekravene direktiv 2014/45/EU setter opp i vedlegg IV, punkt 2 er følgende:

1. Kjøretøyteknologi (her er det listet opp 8 delemner innen kjøretøyteknologi)
2. Kontrollmetoder
3. Vurdering av mangler
4. Kjøretøytekniske krav
5. Forskriftskrav i forbindelse med kontrollutførelse
6. Regelverk vedrørende godkjenning, registrering og teknisk kontroll av kjøretøy
7. IKT-applikasjoner knyttet til kontrollene

Av disse 7 hovedkravene er det i hovedsak bare det første (kjøretøyteknologi) en bilmekaniker har grundig opplæring i gjennom sin utdanning. De 6 andre kravene vil de «nye» kontrollørene, som skal gjennomføre opplæringen etter kontrolloplæringsforskriften, ha liten opplæring og erfaring innen. Opplæringsforslaget har lagt stor vekt på at de som skal gjennomføre denne opplæringen, har god kunnskap om kjøretøyteknologi, noe som gjenspeiles i temaet «kjøretøyteknologi i ny grunnopplæring».

Når det gjelder de andre punktene så er hvert enkelt i seg selv omfattende og krevende. Eksempelvis kan det nevnes at de tekniske forskriftskravene knyttet til kontrollutførelse er å finne i hele 3 ulike forskriftsverk, avhengig av alder og type kjøretøy. Den enkelte kontrollør skal kunne finne frem til relevante bestemmelser i disse i forhold til de enkelte kontrollpunktene i kontrollinstruksen.

I lys av kravene i direktivet og hensynene bak den nye kontrolloplæringen, finner vi det vanskelig å se at en grunnopplæring tilsvarende 2 dagers varighet, slik *NBF* og *BIL* foreslår, vil være forsvarlig. Innspillene bærer preg av, slik vi ser det, manglende forståelse av hva

som er bakgrunnen for og formålet med det nye kontrolldirektivet og kompetanseløftet for kontrollørene.

Også sammenlignet med opplæring som gjennomføres av bransjen knyttet til merkespesifikk bilteknisk opplæring gitt av bilimportørene/–produsentene og mere frittstående opplæringsopplegg som biltekniker mv., og hvor opplæringen ofte er relativt omfattende i omfang, synes ikke den skisserte grunnopplæringen for fremtidige kontrollører å være spesielt omfattende.

Den nye grunnopplæringen skal erstatte dagens krav til opplæring/kompetanse for kontrollørene slik disse er beskrevet i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 12. Vi mener at kravene til dagens kontrollører også er relativt omfattende. Gjeldende bestemmelse lister opp følgende krav for kontrolløren:

«For 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.»*

I flere høringsuttalelser er det også kommet forslag om at en større del av opplæringen bør skje gjennom elektronisk basert opplæring, såkalt e-læring. Vegdirektoratet støtter bruk av e-læring på de fleste modulene, og vi ser at utstrakt bruk av e-læring vil kunne bidra til å effektivisere opplæringen. Med unntak av de praktiske modulene vil e-læring være formålstjenlig, og det er signaler fra opplæringsvirksomhetene sin side at også disse ser effektiviseringsgevinsten i bruk av e-læring. Utvikling og bruk av e-læringsmoduler er imidlertid en av flere undervisningsformer, og dette må i stor grad styres av opplæringsvirksomhetene.

Når det gjelder den økonomiske siden av opplæringen, behandles denne under punkt 8 (økonomiske og administrative konsekvenser). Vi vil likevel påpeke at det kan synes som om høringsuttalelsene legger til grunn at det er kontrollorganene/virksomhetene som skal dekke kostnadene knyttet til fremtidig opplæring av kontrollører. Det legges imidlertid opp til et åpent opplæringstilbud slik at enhver mekaniker som oppfyller grunnkompetansekravet, kan gjennomføre grunnopplæringen for å bli kvalifisert som kontrollør. Dette gjelder uavhengig av om vedkommende er i jobb hos en virksomhet som er godkjent som kontrollorgan eller ikke.

En nærmere omtale av innspill til omfanget av grunnopplæringen og vurderinger av disse innspillene er å finne i punkt 5.15/5.16. Omtale av endelig nytt modulbasert opplæringsløp for grunnopplæringen er å finne i punkt 5.15. Innspill til oppfriskningsopplæringen og vurderinger av disse omtales også nærmere i punkt 5.17/5.18.

5.3 Fritak fra kravet om obligatorisk opplæring

5.3.1 Høringsinstansenes merknader

AutoMester mener at Statens vegvesen, for å sikre kontinuitet i kontrollorganenes drift i forbindelse med iverksettelse av nye regler, også må vurdere om kontrollører med fagbrev for de aktuelle kjøretøykategorier som vedkommende kontrollerer, kan fritas fra kravet om opplæring eller avleggelse av prøve dersom de kan dokumentere å ha drevet regelmessig med kontroll i en minimumsperiode på for eksempel 2 år.

Norsk Scania as mener at man bør kunne fritas fra deler av grunnopplæringen for tidligere tilsvarende gjennomført opplæring av kontrollører i regi av bransjen. Det vises til at dette vil spare ressurser og kostnader og forhindre at kontrollører, som nettopp har gått kontrollørkurs gjennom Scania, må gjennomgå opplæring på nytt.

5.3.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har laget en overgangsordning for tekniske ledere og kontrollører tilsatt i kontrollorgan før 1. oktober 2018. I stedet for ordinær grunnopplæring, nærmere definert i kontrollopplæringsforskriften kapittel 4, kan disse gjennomføre en tilpasset opplæring etter nærmere retningslinjer fra oss. Dette er nærmere beskrevet under punkt 3.28. Forutsetningen for å kunne ta slik tilpasset grunnopplæring er at det må forutsettes at disse kontrollørene har opparbeidet seg kompetanse gjennom praksis og ved arbeidsplassopplæring og kursing innen periodisk kontroll, jf. dagens pkk-forskrift § 12. Når overgangsordningen er utgått vil alle fremtidens kontrollører måtte fullføre det ordinære opplæringsløpet. Etter 1. oktober 2018 vil kontrollørene ikke kunne kontrollere kjøretøy og derfor ikke ha mulighet til å opparbeide seg tilstrekkelig kontrollkompetanse eller erfaring innen periodisk kontroll av kjøretøy. Det er således ikke mulig å gjøre et fritak slik *AutoMester* foreslår i henhold til de nye kravene til opplæring av kontrollører. Innspillet tas ikke til følge.

Norsk Scania as sitt innspill med tanke på fritak for tidligere kurs for kontrollører i privat regi retter seg slik vi forstår det hovedsakelig mot tilpasset grunnopplæring, jf. 3.28. Problemstillingen kan likevel også være relevant for de som skal gjennomføre ordinær grunnopplæring. Vi velger derfor å knytte generelle kommentarer til innspillet.

Vi ser de utfordringer *Norsk Scania as* trekker frem og har forståelse for deres synspunkter, men innspillet tas ikke til følge med utgangspunkt i vurderingen nedenfor.

Vegdirektoratets forslag til grunnopplæring for kontrollører i periodisk kontroll av kjøretøy i henhold til kontrollopplæringsforskriften kapittel 4, og det nærmere innholdet i denne, tar utgangspunkt i kravene til opplæringstemaer satt i direktiv 2014/45/EU vedlegg IV punkt 2.

Opplæringen tar dessuten utgangspunkt i ny kontrollinstruks og er utviklet med tanke på trening i og samkjøring av periodisk kjøretøykontroll. Det stilles videre krav til de som skal tilby slik opplæring samt krav om tilsyn med disse og opplæringen de tilbyr. Vegdirektoratet har ikke anledning til å lempe på minimumskravene i direktivet.

Tidligere gjennomført opplæring i periodisk kjøretøykontroll, med unntak av obligatorisk kurs i bremseprøving, jf. gjeldende pkkf § 12 andre ledd nr. 4 bokstav e, er utelukkende basert på opplæring i privat regi uten at denne er godkjent av eller ført tilsyn med av Statens vegvesen hva gjelder omfang og innhold. Vi mener at dette i seg selv er et sterkt argument for ikke å kunne godkjenne tidligere gjennomført opplæring.

Når det gjelder kursene i bremseprøving og som retter seg mot kontroll av tunge kjøretøy, er disse godkjent av Vegdirektoratet. Dette er midlertid et kurs over 1 dag avgrenset til bremseprøving for kontrollører som skal utføre kontroll av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses. Om det skulle gi grunnlag for fritak, vil dette uansett bare dekke en liten del av den foreslåtte opplæringen.

Et annet argument for ikke å gi fritak for tidligere gjennomført opplæring er at det vil være vanskelig å sette en «foreldelsesfrist» for slik opplæring. Det vil i tillegg by på utfordringer å gjøre et slikt fritak generelt uten at det resulterer i usaklig forskjellsbehandling.

Vi velger etter dette å legge avgjørende vekt på at den foreslåtte grunnopplæringen har et delvis nytt innhold motivert ut fra hensynet til et felles kompetanseløft for pkk-kontrollørene. Det fremstår som utfordrende å finne frem til løsninger der vi differensierer for tidligere gjennomført opplæring all den tid vi ikke har oversikt over og innsikt i innholdet av den tidligere gjennomførte opplæringen. Slik vi ser det vil en anerkjennelse av tidligere gjennomført opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy ikke samsvare med kravene i direktivet. Tidligere gjennomført opplæring i privat regi er, slik Vegdirektoratet vurderer det, ikke et argument for å gi fritak for hele eller deler av grunnopplæringen, men heller et argument for å tillate en tilpasset opplæring for kontrollører tilsatt før 1. oktober 2018.

Vi opprettholder derfor vårt krav om at kontrollører skal gjennomføre enten tilpasset eller fullstendig opplæring i periodisk kjøretøykontroll etter læreplan godkjent av Vegdirektoratet for å kunne virke som kontrollører.

5.4 Generelle kommentarer til språk

5.4.1 Høringsinstansenes merknader

Statens vegvesen Region sør viser til at man bør være konsekvent når det gjelder bruken av stor eller liten bokstav etter bindestreken i §overskriftene og der §en inneholder en opplisting ordnet i bokstav a, b osv. De mener at det ser uryddig ut når man enkelte ganger etter bokstaven starter med stor bokstav og andre ganger med liten. De mener liten bokstav bør brukes.

5.4.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har gjennomgått samtlige overskrifter i målbestemmelsene og bestemmelsene som inneholder bokstavopplister i kontrollopplæringsforskriften. Vi har gjort endringer i tråd med *Region sør* sine anbefalinger.

Vi har også gjort andre endringer i forskriftens ordlyd i form av retting av skrivefeil og korrigeringer for å forenkle og tydeliggjøre språket. Slike endringer har ingen materiell betydning og vil ikke kommentere disse nærmere under den enkelte bestemmelse.

Når det gjelder grunnopplæringen har vi omstrukturert denne på bakgrunn av innspill fra høringsinstansene. Dette har medført flere justeringer i forskriften, spesielt i kapittel 4. Vi omtaler de nye modulbaserte opplæringsløpene i punkt 5.15. Vi ser ikke behov for å høre endringene da disse utelukkende er gjort for å tilfredsstille bransjen og kursarrangørene sitt ønske om uavhengige løp for kontroll av lette kjøretøy, tunge kjøretøy og traktor. På bakgrunn av dette vil også tallhenvisningen i forskriften forskyves fra ny § 17 og utover.

5.5 Forslag til § 1 Hva og hvem forskriften gjelder

5.5.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 1. Hva og hvem forskriften gjelder

Forskriften gjelder for opplæringsvirksomheter som skal tilby grunnopplæring og oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Forskriften omhandler krav til grunnopplæring og oppfriskningsopplæring, godkjenning av og krav til opplæringsvirksomheter, krav til personell, tilsyn og reaksjoner samt gebyr.

5.5.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør mener at når det henvises til gebyr mot slutten av bestemmelsen gir det inntrykk av at det er snakk om gebyr som en reaksjonsform. De foreslår i stedet å skrive «godkjenningsgebyr» etter ordet «opplæringsvirksomheter».

5.5.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet er enig i *Region sør* sin merknad og tilføyer dermed «for godkjenning» etter gebyr for å tydeliggjøre at gebyret det henvises til er et godkjenningsgebyr og ikke en reaksjonsform. Dette samsvarer også med endring i pkkf. § 1, jf. punkt 3.2.

5.6 Forslag til § 2. Definisjoner

5.6.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 2. Definisjoner

I denne forskriften legges følgende definisjoner til grunn:

Opplæringsvirksomhet: Virksomhet som har fått godkjenning av Vegdirektoratet i henhold til § 5 i denne forskriften.

Opplæringsansvarlig: person med det faglige, administrative og pedagogiske ansvaret ved en opplæringsvirksomhet og som oppfyller kravene i § 10 i denne forskriften.

Undervisningstid: 45 minutter undervisning.

Opplæringsplan: Plan som viser hvordan den enkelte opplæringsvirksomhet oppfyller forskriftens krav med de ressurser den har til rådighet. Planen skal gi opplysninger om virksomhetens opplæringspersonell, undervisningsmateriell, utstyr samt redegjøre for undervisningsmetoder, arbeidsmåter og gjennomføringen av de ulike modulene.

Kontrollør: person som er godkjent for å gjennomføre periodisk kontroll av kjøretøy etter forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy § 12 og som har fått kontrollørbevis etter samme forskrift § 12b.

5.6.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør stiller spørsmål ved om det heller blir naturlig å skrive «kan oppfylle» enn å bruke «oppfyller» i første setning i beskrivelsen av opplæringsplanen. De mener at dette vil harmonere bedre med det som står om opplæringsplan i § 5 tredje ledd bokstav c.

5.6.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet finner det mest naturlig å la forskriftsteksten stå slik forslaget lyder da vi mener at dette best beskriver hva vi ønsker av opplæringsvirksomhetene. Dette samsvarer også best med definisjonen av undervisningsplan etter trafikkopplæringsforskriften § 1–2 første ledd bokstav l og yrkessjåførforskriften § 2 siste ledd. Trafikkskoler og læresteder skal også ha en slik plan og fremlegge disse ved evt. tilsyn. Vi endrer imidlertid § 5 tredje ledd bokstav c fra «kan oppfylle» til «oppfyller» slik at det blir bedre harmoni mellom bestemmelsene, slik regionvegkontoret antyder. Vi tar således innspillet delvis til etterretning.

5.7 Forslag til § 3. Generelt om opplæringen

5.7.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

Vi foreslo en hjemmel i § 3 som 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.

Videre foreslo vi at 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.

Vi valgte å sette en begrensning på antall elever ved ordinær og praktisk undervisning bestemmelses tredje ledd. Denne begrensningen gjelder ikke dersom virksomheten ønsker å benytte seg av et e-læringsopplegg.

Vi foreslo også å stille krav til elevens deltakelse i grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen, jf. bestemmelsens fjerde og femte ledd.

5.7.2 Høringsinstansenes merknader

§ 3 tredje ledd – elevantallet

Statens vegvesen Region midt viser til sin erfaring med trafikkopplæringsforskriften (troff) og trekker frem kurs i sikring og merking av last, jf. troff § 27-1. Ved slike kurs kan inntil 4 elever øve sammen på å plassere, sikre og merke last. ATL sin erfaring er at 4 elever i enkelte tilfeller er nok for at alle elevene skal ha fokus på og ha mest mulig utbytte av den praktiske opplæringen. De stiller seg tvilende til forslaget på 6 elever i praktisk undervisning i modul 6, 6T og 6 Traktor i grunnopplæringen.

AutoMester mener at den praktiske opplæringen bør sikres gjennom 1 til 1 opplæring, og ikke i grupper på maksimum 6 elever. De mener med dette at den som vil bli kontrollør må læres opp av en annen erfaren kontrollør. De mener at dette i størst grad vil sikre kvaliteten på kontrollørens praktiske ferdigheter som kontrollør.

5.7.3 Vegdirektoratets vurderinger

§ 3 tredje ledd – elevantallet

Vegdirektoratet er av den oppfatning at en gruppe på 6 elever i praktisk undervisning i modul 6, 6T og 6 Traktor (nå kalt 6A, 6B og 6C (se punkt 5.15) i grunnopplæringen vil gi elevene et tilfredsstillende utbytte av opplæringen. Vi vil i denne sammenheng trekke frem yrkessjåførforskriften § 6 annet ledd som aksepterer et høyere antall elever til stede ved kurs i sikring av last etter bestemmelsene i § 46 bokstav b og ved kurs i ulykkesberedskap etter bestemmelsene i § 43 bokstav h. Vi vil ikke skjerpe kravet til maksimum antall elever som følge av *Region midt* og *ATL* sitt innspill i denne omgang. En slik skjerping ville dessuten ha medført ny høring. Vi tar imidlertid *Region midt* sin merknad til etterretning og vil vurdere hvorvidt 6 elever er et for høyt antall ved en evt. senere revidering av forskriften. Da har vi også skaffet oss mer erfaring med den nye kontrollopplæringen.

AutoMester sitt forslag med 1 til 1 opplæring er basert på en helt ny opplæringsmodell fra deres side. En slik modell er ikke hørt og er heller ikke i tråd med den nye kontrollopplæringsmodellen den nasjonale høringen gikk ut på. Slik vi ser det ville dette opplegget kreve enormt med ressurser fra tilsynet i Statens vegvesen for å kvalitetssikre at kontrollørene får den opplæringen og kompetansen som direktivet og

kontrollopplæringsforskriften krever. Vi ser det ikke tjenlig å bygge opp en kontrollopplæring slik *AutoMester* skisserer. Høringsinnspillet tas ikke til etterretning.

5.8 Forslag til § 4. Undervisning, evaluering av elev og læreplaner

5.8.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 4. Undervisning, evaluering 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.

Vi foreslo i første ledd 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. Vi foreslo å oppstille et krav om at opplæringen skal gjennomføres på norsk for å sikre en slik måloppnåelse i størst grad.

Videre foreslo vi at opplæringsvirksomhetene foretar en evaluering av elevene. Vi tenkte oss at en evaluering kan gjennomføres underveis i opplæringen, eksempelvis etter en eller flere gjennomførte moduler, eller etter gjennomført opplæring. I dette forslaget ligger at regionvegkontorene kan føre tilsyn med opplæringsvirksomhetenes evaluering av elevene, jf. forskriften § 30 tredje ledd bokstav c.

I høringen fremmet vi også forslag om en tilleggsopplæring, som kan gis dersom en elev underveis i opplæringen åpenbart ikke klarer de målene som er satt eller dersom en elev ikke består en evaluering eller prøve utført av opplæringsvirksomheten.

I tredje ledd foreslo vi en hjemmel til å fastsette en læreplan og utkastet til denne lå vedlagt høringsnotatet. Læreplanen anses ikke som forskrift.

5.8.2 Høringsinstansenes merknader

5.8.2.1 § 4 annet ledd – evaluering

Region sør er enig i at dersom det viser seg at en kandidat ikke består en evaluering eller prøve hos opplæringsvirksomheten så er dette i første omgang en sak som må løses mellom disse. De fremhever viktigheten i denne sammenhengen av å presisere at kursene gjennomføres på norsk, og det synes da naturlig at evaluering eller prøve også foregår på norsk.

Region øst mener at en evaluering av eleven best lar seg gjøre ved å gjennomføre systematiske deleksamener eller en altomfattende eksamen til slutt i opplæringsløpet.

BUS mener at det bør utformes en standardisert evaluering for å sikre at kontrollører bedømmes likt. De mener at dette ikke kan utarbeides av den enkelte opplæringsvirksomhet.

Volmax mener at evalueringen bør ligge innenfor det obligatoriske timeantallet satt til opplæringen. De mener at det bør settes et minimum tidsforbruk på evalueringen, for eksempel 1 time, og nærmere krav til hvilke evalueringsmetoder som kan benyttes; oppgaver, prøve, muntlig utspørring mv.

5.8.2.2 § 4 annet ledd – klageordning evaluering

Region midt mener at de som skal føre tilsyn med opplæringen også bør vurdere en slik klage for så eventuelt å reagere med en tilrådning/rapport til Vegdirektoratet.

Statens vegvesen Region nord mener at det bør være en klageordning for elever som ikke består en evaluering eller prøve hos opplæringsvirksomheten. Det vil fremstå som urimelig at elever ikke kan få en fornyet vurdering av en ikke godkjent evaluering, prøve eller opplæring.

5.8.3 Vegdirektoratets vurderinger

5.8.3.1 § 4 annet ledd – evaluering

Til *Region øst* sin merknad vil vi presisere at Vegdirektoratet har valgt å gå for en obligatorisk opplæringsmodell. Vi mener som nevnt at denne på best måte vil sikre at kontrollørene har tilegnet seg nødvendig kompetanse i periodisk kontroll av kjøretøy. Vi viser i denne forbindelse til våre kommentarer med tanke på valg av modell i punkt 5.1. Evaluering kan foregå på ulike måter, alt ettersom hva opplæringsvirksomheten finner mest hensiktsmessig. Det åpnes opp for evaluering underveis og helt til slutt, etter opplæringen er gjennomført.

Vi å bemerker i tillegg, jf. øvrige høringsuttalelser, at grunnen til at vi legger opp til at opplæringsvirksomhetene selv skal avgjøre hvordan evalueringen skal foregå, er at de er nærmest til å ha oversikt over elevenes utvikling og forståelse av faget, og er på den måten best egnet til å se hva eleven trenger av oppfølging. Vi ønsker derfor ikke å stille krav i forskriften til hvilke evalueringsmetoder de skal bruke og hvor mye tid de skal sette av til dette. Vi ønsker å legge opp til fleksibilitet rundt dette. Vi må imidlertid se hvordan evalueringen utarter seg hos opplæringsvirksomhetene og evt. vurdere å lage retningslinjer på et senere tidspunkt, dersom det skulle vise seg at evalueringen ikke skjer på en tilfredsstillende måte. Det kan videre nevnes at evalueringen skal være en del av den obligatoriske opplæringen – og innenfor det satte timeantallet som skal brukes i de enkelte modulene – og er ikke et tillegg til dette. Vårt forslag opprettholdes.

5.8.3.2 § 4 annet ledd – klageordning evaluering

Vegdirektoratet har forståelse for det *Region nord* belyser. Eleven har imidlertid all mulighet til å henvende seg til Statens vegvesen dersom en konflikt skulle oppstå mellom opplæringsvirksomheten og eleven, og denne ikke lar seg løse. Vi vil følge opp henvendelsen

og vurdere om denne danner grunnlag for en tilsynssak. Vi mener at vi ivaretar eleven sine interesser i en slik situasjon tilstrekkelig i første omgang.

Opplæringsvirksomhetene har hovedansvaret for opplæringen og evalueringen av eleven. Vi har tillit til at disse vil finne frem til en god løsning sammen, dersom det skulle oppstå en uheldig situasjon. Dersom dette skulle vise seg å bli et stort problem må vi vurdere å innføre en klageordning for eleven, i form av en evt. overprøving fra vår side. Vi opprettholder imidlertid vårt forslag slik det lyder.

5.9 Forslag til § 5. Godkjenning av opplæringsvirksomhet

5.9.1 Forslag til og begrunnelse for 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:

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

I høringsnotatet foreslo vi at grunnopplæring og oppfriskningsopplæringen for kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy kun kan gis av virksomheter godkjent av Vegdirektoratet.

Det ble foreslått at man kan få godkjenning i tre kategorier:

- 1. 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.

2. 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.
3. Kategori C Traktor: Siden kategori B Tunge ikke vil være fullt ut dekkende for kontroll av traktor, foreslo vi en ny kategori. Traktor er på flere områder et spesielt kjøretøy, og Vegdirektoratet mente derfor at kontroll av disse krever en viss form for spesialisert opplæring.

I tredje ledd foreslo vi konkrete krav til opplysninger som må følge en godkjenningssøknad.

I fjerde ledd foreslo vi å åpne for at det i spesielle tilfeller kan knyttes vilkår til et godkjenningsvedtak etter første ledd.

Vi foreslo å gi hjemmel til å holde register over hvilke opplæringsvirksomheter som til enhver tid er godkjent for å drive grunnopplæring og oppfriskningsopplæring. Forslaget innebærer at dagens kontrollorgan- og verkstedregister utvides til også å inneholde opplysninger om godkjente opplæringsvirksomheter.

5.9.2 Høringsinstansenes merknader

5.9.2.1 Vegdirektoratet som godkjenningmyndighet

ATL er enige i at Vegdirektoratet godkjenner opplæringsvirksomhetene og at regionvegkontoret fører tilsyn.

NBF stiller seg tvilende til at Samferdselsdepartementet blir klageinstans ift. kontroll- opplæringsforskriften. *NBF* mener at det er både viktig og klokt at Vegdirektoratet også er klageinstans i forhold til kontrollopplæringsforskriften. De viser til at Vegdirektoratet har et overordnet ansvar for forvaltningen av PKK og tilhørende forskrift, og anser det dermed naturlig at også direktoratet er øverste forvaltningsorgan for forskriften som skal regulere opplæringen på det samme området.

NAF mener at dersom opplæringen ikke gis av Statens vegvesen, men av private aktører, vil det kunne medføre at det blir flere aktører som vil gi opplæring. Dette vil igjen kunne bidra til ulik opplæring, slik de ser det.

5.9.2.2 Ambulerende virksomhet

Region sør har diskutert om virksomheter som ønsker å drive opplæring av pkk-kontrollører kommer til å belage seg på å være stasjonære eller ambulerende. Ved å være stasjonære er krav til klasserom, utstyr og adresse relevant. Dersom virksomhetene har mulighet til å være ambulerende mener de at det må vurderes om kravet til utstyr skal ligge hos opplæringsvirksomheten eller hos det kontrollorganet som ønsker at kurset skal gjennomføres i egne lokaler. Godkjente kontrollorgan skal ha dette utstyret i orden til enhver tid. Dersom det er mulig for denne type virksomhet å være ambulerende bør det også reguleres/ redegjøres for i denne bestemmelsen og i § 7. De presiserer at det er skrevet noe

om dette i høringsnotatet i kommentarer til § 7, men de mener dette temaet ikke kommer godt frem i selve forskriften.

5.9.2.3 Tredje ledd

Region sør foreslår å tilføye ordene «opplysninger om» etter «søknaden skal inneholde».

5.9.2.4 Siste ledd

Region sør anser setningen «Registeret vil inneholde personopplysninger om opplæringsansvarlig» som unødvendig og presiserer at denne bærer preg av ren opplysning. De stiller også spørsmål ved om registeret vil inneholde opplysninger om opplæringspersonellet.

5.9.3 Vegdirektoratets vurderinger

5.9.3.1 Vegdirektoratet som godkjenningsmyndighet

Vegdirektoratet deler ikke høringsinstansenes bekymring i forhold til at Vegdirektoratet godkjenner opplæringsvirksomhetene. Samferdselsdepartementet vil kun være klageinstans i de tilfeller en søker får avslag på godkjenning som opplæringsvirksomhet. De vil ikke være klageinstans i tilsynssakene som trolig vil utgjøre størsteparten av eventuelle klagesaker slik vi erfarer. Det vil være få opplæringsvirksomheter som vil tilby opplæring i henhold til kontrolloplæringsforskriften og på den måten også få potensielle klagesaker. Vi anser det viktig å ha god oversikt over og kontroll på tilbyderne av opplæring slik at dagens og fremtidens kontrollører sikres opplæring. Vi ønsker å ha et tett og godt samarbeid med opplæringsvirksomhetene slik at godkjenningsprosessen skrider frem på best mulig måte og innenfor forskriftens rammer.

På sikt kan vi vurdere å legge godkjenningsmyndigheten til regionene. Dette ble gjort i forbindelse med godkjenning av læresteder for yrkessjåførutdanning. Vi opprettholder imidlertid forslaget slik det lyder i denne omgang.

5.9.3.2 Ambulerende virksomhet

Det er vanskelig å si i hvor stor grad opplæringsvirksomhetene vil legge opplæring til egne lokaler eller om de i større grad vil tilby opplæring «ute»; altså legge opplæringen til områder i nærheten av de som skal gjennomføre opplæringen. Vegdirektoratet har lagt til grunn at det kan drives ambulerende virksomhet/opplæring utenfor opplæringsvirksomhetens lokaler forutsatt at opplæringsvirksomhetene til enhver tid har lokaler, utstyr, materiell mv. som er egnet og er i samsvar med kravene i forskriften. Dette gjelder også lokaler, utstyr og materiell som skal brukes i praktisk undervisning. Ansvar for å ivareta disse kravene tilligger i sin helhet opplæringsvirksomheten. Vegdirektoratet mener at dette kommer klart nok frem i § 7, hvor det er beskrevet at opplæringsvirksomheten skal *ha tilgang* på relevant utstyr og undervisningslokale som er nødvendig. Vi finner derfor ikke grunnlag for å gjøre ytterligere presiseringer rundt dette.

5.9.3.3 Tredje ledd

Vi tar *Region sør* sitt forslag delvis til etterretning og har gjort noen mindre tekniske forbedringer i ordlyden som følge av innspillet.

5.9.3.4 Siste ledd

Personopplysninger kan bare behandles dersom den registrerte har samtykket, eller det er fastsatt i lov at det er adgang til slik behandling, eller behandlingen er nødvendig av andre grunner. Dette følger av personopplysningsloven § 8, jf. § 2 nr. 1. For at vi skal kunne lagre og behandle opplysninger om opplæringsvirksomhetene og opplæringsansvarlig i vårt kursregister må vi ha behandlingsgrunnlag for dette i vårt regelverk, ellers har vi ikke hjemmel til å oppbevare opplysningene. Vi er derfor uenig med *Region sør* i at opplistingen av hva vårt elektroniske register vil inneholde er en ren faktaopplysning og dermed unødvendig. Slik vi ser det danner siste ledd i bestemmelsen hjemmel for at vi i det hele tatt kan oppbevare de opplysningene vi skisserer at registeret vil inneholde. På den måten anser vi denne presiseringen absolutt som nødvendig.

For ytterligere å tydeliggjøre hva registeret vil inneholde og hvilke personopplysninger som vil forekomme i dette, har vi gjort noen tilføyelser i ordlyden. Dette henger også sammen med videreutviklingen av vårt kursregister. Vi har fjernet «skal» fra «*Registeret skal inneholde*» i annet punkt og isteden erstattet dette med «*Registeret inneholder*», nettopp for å tydeliggjøre det registeret faktisk inneholder. Vi har føyet til at registeret også vil inneholde opplysninger om «*planlagt og gjennomført opplæring*» da dette vil registreres.

Opplæringsansvarlig har ansvaret for innmeldingen av elevene sin opplæring på opplæringsvirksomheten sine vegne. Vi ser imidlertid at det kan være behov for at opplæringsansvarlig delegerer dette ansvaret også til andre personer i virksomheten. Opplæringsansvarlig må navngi denne personen til Statens vegvesen slik at vi kan registrere vedkommende i kursregisteret. Dette innebærer at kursregisteret også vil inneholde personopplysninger om disse. Vi har derfor tilføyet avslutningsvis i leddets tredje punkt at registeret også vil inneholde personopplysninger om andre personer som melder inn oppøring på vegne av opplæringsansvarlig.

Vi har også fjernet siste punkt i leddet da vi etter nærmere ettertanke ser at denne blir overflødig. Det er en selvfølge at registeret skal være i samsvar med det til enhver tid gjeldende regelverk.

5.10 Forslag til § 6. Gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomhet

5.10.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

I høringsnotatet foreslo vi å kreve gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomheter. Gebyrets størrelse ble foreslått til kroner 25 670.

5.10.2 Høringsinstansenes merknader

ATL er av den oppfatning at gebyret er satt for høyt og ønsker en nærmere begrunnelse for beregningsgrunnlaget for beløpet.

Region sør stiller spørsmål ved om Vegdirektoratets krav om ny godkjenning vil utløse nytt godkjenningsgebyr. I så fall mener de at dette bør berøres nærmere i oppsummeringen. De stiller også spørsmål om hvorvidt risikoen for et nytt gebyr vil kunne virke slik at opplæringsvirksomhetene lar være å melde fra om endringer. Bør det evt. fremgå tydeligere hvilke endringer som vil utløse krav om ny godkjenning?

5.10.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet vil innledningsvis presisere at gebyret som foreslås er et rent godkjenningsgebyr, og at det ikke foreslås gebyr knyttet til tilsynsarbeidet. Videre at det er et gebyr som i størrelse skal speile kostnadene ved saksbehandlingen som leder frem til vedtak.

Vi har i høringsnotatet gjort rede for hvilke kostnadskomponenter som inngår i beregningen av de ulike godkjenningsgebyrene, herunder også hva som begrunner ulik størrelse på de samme gebyrene. Slik vi forstår *ATL* ønsker de en nærmere redegjørelse for underlaget for våre beregninger. Vegdirektoratet er av den oppfatning at både kostnadskomponentene som inngår og gjennomsnittsberegningen av medgått tidsforbruk er innenfor rammene av det som bestemmes av Finansdepartementet, jf. rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15).

Vegdirektoratet er, tross motforestillinger fra bransjen, av den oppfatning at det er riktig å innføre en ordning med godkjenningsgebyr basert på den klare forutsetning om at de speiler de faktiske kostnadene knyttet til saksbehandlingen.

Vegdirektoratet opprettholder etter dette sitt forslag til § 6. *Gebyr for godkjenning av opplæringsvirksomhet*, men finner det likevel riktig å presisere ordlyden for å gjøre det tydelig at godkjenningsgebyr bare skal betales ved *første gangs godkjenning* av opplæringsvirksomhet og ved *utvidelse av godkjenning*. Presiseringen vil også, slik vi ser det, imøtekomme *Region sør* sine merknader til en viss grad.

Hva som er å betrakte som første gangs søknad om godkjenning må bero på en konkret vurdering. Dersom f.eks. en opplæringsvirksomheten får tilbakekalt sin godkjenning for en periode og deretter gis tilbake godkjenningen etter tilbakekallingsperioden, skal det ikke betales nytt gebyr. Virksomheten vil fortsatt være den samme. Det kan også tenkes at en opplæringsansvarlig blir syk og virksomheten må få inn en ny opplæringsansvarlig som tilfredsstiller kravene i forskriften. Dette vil heller ikke generere et nytt gebyr. Noe annet blir imidlertid tilfellet dersom virksomheten avvikles i tilbakekallingsperioden og det etableres en ny virksomhet. I slike tilfeller vil det være riktig å kreve nytt godkjenningsgebyr, selv om det kan være snakk om samme etablering i samme lokaler mv. Vi finner det vanskelig å

konkretisere samtlige tilfeller som vil kunne utløse et nytt gebyr utover de endringer vi nå har gjort i ordlyden. Det må som nevnt foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle.

For å få godkjenning som opplæringsvirksomhet skal søknaden, ved første gangs godkjenning, blant annet inneholde opplæringsplan(er) for det eller de opplæringsløp (jf. § 5 annet ledd) de ønsker å tilby i grunnopplæringen samt for oppfriskningsopplæringen. For de virksomheter som ønsker å tilby tilpasset opplæring (jf. pkkf. § 31 tredje ledd) skal disse, ved sin søknad om godkjenning, i første omgang fremlegge opplæringsplan for den tilpassede opplæringen. For å få godkjenning må de imidlertid forplikte seg til å fremlegge opplæringsplaner for ordinær grunnopplæring og oppfriskningsopplæring på et senere tidspunkt fastsatt av Vegdirektoratet. Hele denne godkjenningsprosessen, gjennomgang av samtlige opplæringsplaner mv. vil kun utløse et gebyr.

Gebyr for utvidelse av godkjenning vil utløses i de tilfeller en opplæringsvirksomhet, som første gang f.eks. fikk godkjenning til å drive grunn- og oppfriskningsopplæring i kategori A Lette, og på et senere tidspunkt ønsker å utvide godkjenningen til også å tilby opplæring i kategori B Tunge (§ 5 annet ledd). Systemkostnader og ressursbruken for regionvegkontorene til å behandles slike søknader vil i all hovedsak være de samme som ved første gangs godkjenning.

Vi viser for øvrig til kommentarene til pkkf. § 12 bokstav a. der det også redegjøres for ny høring om korrigerende av størrelsen på gebyret.

5.11 Forslag til § 7. Administrative krav til opplæringsvirksomheten

5.11.1 Forslag til og begrunnelse for 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 tilfredsstillere 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.

I § 7 foreslo vi å stille administrative krav til opplæringsvirksomhetene, som har som formål å legge til rette for at undervisningen har tilstrekkelig faglig og pedagogisk kvalitet. De 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.

5.11.2 Høringsinstansenes merknader

5.11.2.1 Første ledd bokstav b

Region sør viser til at bestemmelsen bør slutte med «kravene i § 10».

5.11.2.2 Første ledd bokstav d

Region øst stiller spørsmål ved hvilket regionvegkontor det henvises til i bestemmelsens første ledd bokstav d. De ønsker å få presisert hvorvidt vi mener at det skal meldes fra til den regionen kurset arrangeres eller til den regionen tilsynsgruppen som har dette som eget område holder til.

BUS mener at hvor og når undervisning foregår bør være uten interesse for Vegdirektoratet. Innholdet av kurset og sporbarheten av deltagelse på kursene er det som bør være av interesse.

5.11.2.3 Første ledd bokstav f

Region sør stiller spørsmål ved om Vegdirektoratets krav om ny godkjenning vil utløse nytt godkjenningsgebyr. I så fall mener de at dette bør berøres nærmere i oppsummeringen. De stiller også spørsmål om hvorvidt risikoen for et nytt gebyr vil kunne virke slik at opplæringsvirksomhetene lar være å melde fra om endringer. Bør det evt. fremgå tydeligere hvilke endringer som vil utløse krav om ny godkjenning?

5.11.3 Vegdirektoratets vurderinger

5.11.3.1 Første ledd bokstav b

Vi etterkommer *Region sør* sitt forslag og endrer ordlyden i tråd med dette.

5.11.3.2 Første ledd bokstav d

Når det gjelder *region øst* sin merknad er utgangspunktet at opplæringsvirksomhetene skal melde fra til den region som har ansvaret for tilsynet med opplæringen. Hvordan tilsynsaktiviteten vil organiseres vil være et administrativt foreliggende som må avklares internt i Statens vegvesen. Dette er noe Vegdirektoratet må komme nærmere tilbake, i samråd med våre regioner.

Vegdirektoratet er uenig i *BUS* sin kommentar om at hvor og når undervisningen foregår ikke bør være av interesse for tilsynet. Regionvegkontoret skal følge opp at opplæringsvirksomhetene oppfyller kravene i kontrollør opplæringsforskriften gjennom tilsyn. Det de kan føre tilsyn med er listet opp i § 30 (nå § 31) tredje ledd. For å kunne føre tilsyn med at opplæringsvirksomhetene følger kravene i forskriften er vi, som vi også har påpekt i høringsnotatet, avhengig av kjennskap til lokalene de benytter til enhver tid.

5.11.3.3 Første ledd bokstav f

Region sør stiller spørsmål ved godkjenning og godkjenningsgebyr. Vi anser spørsmålet besvart i punkt 5.10. Vi ser derfor ikke behov for å omtale dette på nytt.

5.12 Forslag til § 8. Faglig og pedagogiske krav til opplæringsvirksomheten

5.12.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 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 etter forskriften.*

Vi foreslo blant annet å stille krav om at opplæringsplanene skal være oppdaterte, og at undervisningen rent faktisk må være i henhold til opplæringsplanen. Pliktene vedrørende opplæringsplaner har og til hensikt å mane til pedagogisk og faglig bevissthet hos lærestedet, samt at elever og tilsynsmyndigheten skal kunne forvente at den opplæringsplan som oppgis reflekterer det reelle undervisningstilbud.

5.12.2 Høringsinstansenes merknader

5.12.2.1 Bokstav b

Region øst mener at slik måloppnåelse kun kan bestemmes ved hjelp av objektive eksamener. Dersom måloppnåelse skal vurderes av lærer, mener de at det vil være problematisk i forhold til en elevklage. De mener at lærerens evaluering ikke kan etterprøves på en god måte. De gjør oppmerksom på at læreren i verste fall må forholde seg til 24 elever i en klasseromssituasjon.

5.12.3 Vegdirektoratets vurderinger

5.12.3.1 Bokstav b

Som nevnt innledningsvis så er det bestemt at det skal legges til grunn en ordning som oppfyller minimumskravene i direktivet, altså opplæring eller prøve/eksamen. Ut fra dette finner Vegdirektoratet ikke at det kan settes noe krav om eksamen slik *Region øst* foreslår. Når det gjelder kravet om måloppnåelse, jf. også § 4, så er hensikten med dette å sikre at elevene har oppnådd tilfredsstillende kompetanse innen de aktuelle modulene. Vi anser dette for å være en tilfredsstillende løsning i denne omgang.

Kravene om tilleggsopplæring er tenkt som en mulighet dersom opplæringspersonellet ser at eleven åpenbart ikke klarer de målene som er satt, og må ses på som en siste mulighet for disse tilfellene. 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 eller til regionene, som igjen vil kunne følge opp saken gjennom tilsyn. Vi finner det derfor ikke nødvendig å endre bestemmelsen slik den foreligger.

5.13 Forslag til § 9. Elevfortegnelse

5.13.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

Vi foreslo at opplæringsvirksomhetene skal føre fortegnelser over alle sine elever med nærmere krav til innhold. Regelen var 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.

Vi foreslo videre at disse opplysningene skal oppbevares i fem år.

Vi ba spesielt om høringsinstansenes syn på de personvernmessige sidene knyttet til føring av slik elevfortegnelse.

5.13.2 Høringsinstansenes merknader

Region midt mener at ordningen fra trafikkopplæring med elevfortegnelse bør kopieres og gjelde for opplæring av pkk-kontrollører.

Region sør setter spørsmål ved om kravet om «umiddelbar» ajourføring er litt strengt.

Region nord deler vårt syn på risiko for misbruk av personopplysninger.

NBF opplyser at de ikke har andre kommentarer til bestemmelsen utover at elevfortegnelsene og personopplysningene må oppbevares på en forsvarlig måte, og i henhold til de krav som personopplysningsloven stiller til føring-, ajourhold- og oppbevaring av slike fortegnelser.

5.13.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet er enig *NBF* sitt innspill om viktigheten av at elevfortegnelsene og personopplysningene oppbevares på en forsvarlig måte, og i henhold til de krav som personopplysningsloven stiller til føring-, ajourhold- og oppbevaring av slike fortegnelser. Dette er en forutsetning etter personopplysningsloven slik vi ser det.

Vi ser, etter ny vurdering, at kravet i bestemmelsens første ledd siste punktum, til at fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart etter at eleven har gjennomført opplæringen, er for strengt. Vi foreslår isteden å erstatte «umiddelbart» med «snarest mulig og senest 7 dager». På denne måten stiller vi krav om at fortegnelsen skal ajourføres snarest mulig og senest 7 dager etter at eleven har gjennomført opplæringen. Dette samsvarer også bedre med § 7 første ledd bokstav e med tanke på opplæringsvirksomhetenes krav til innmelding av

opplæring. Vi tar således *Region sør* sitt innspill til etterretning og ordlyden modifiseres slik vi har beskrevet.

5.14 Forslag til § 10. Opplæringsansvarlig og opplæringspersonell

5.14.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

Vi foreslo en ordning hvor opplæringsvirksomhetene har en opplæringsansvarlig som skal følge opp undervisningen som opplæringsvirksomheten gir. Den opplæringsansvarlige har ansvaret for at undervisningen holder nødvendig faglig og pedagogisk standard.

Vi foreslo å stille krav om at opplæringsansvarlig har kompetanse innen periodisk kontroll av kjøretøy. Bakgrunnen for at vi foreslo dette var at vi mener det er viktig at den som har det faglige ansvaret på vegne av opplæringsvirksomheten bør ha kunnskap om fagfeltet.

Vi foreslo også krav om at opplæringsansvarlig må kunne vise til undervisningserfaring. Vi stilte ikke krav om formell utdanning innenfor pedagogikk.

Vi formulerte ansvaret i annet ledd vidt. 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 ble følgelig relativt konkret formulert.

Vi anså det tilstrekkelig at øvrig opplæringspersonell har kompetanse tilpasset den modul i den kategori de skal undervise i.

Til slutt foreslo vi en hjemmel for at Vegdirektoratet kan pålegge opplæringspersonellet å gjennomgå opplæring i regi av Statens vegvesen før de begynner opplæring eller underveis i

opplæringen de gir. Dette kravet ble satt som en sikkerhetsventil for å sikre opplæringsvirksomhetenes kompetanse.

5.14.2 Høringsinstansenes merknader

5.14.2.1 Opplæringsansvarlig og opplæringspersonell

Region sør foreslår å tilføye «en tilfredsstillende» foran ordene «faglig og pedagogisk standard» i bestemmelsens tredje ledd, første setning. De viser til at det i bokstav c ser ut til at det mangler ord etter ordet «utarbeidelse».

Region øst mener at opplæringspersonell bør ha relevant fagbrev, pedagogisk utdanning samt erfaring fra gjennomføring av periodisk kontroll. Med pedagogisk utdanning mener de for eksempel veiledningskurs beregnet for lærebedrifter. De mener også at det bør stilles krav om praksis etter fagbrev, på lik linje med krav til teknisk leder.

5.14.3 Vegdirektoratets vurderinger

Kravene *Region øst* mener opplæringspersonellet bør ha, har vært diskutert tidligere i prosessen i forbindelse med utforming av forskriften. Det er positivt å ha pedagogisk utdanning når man skal drive med undervisning. Vi er på den måten ikke uenig med regionen i dette. Vi har likevel vurdert det slik at et krav om pedagogisk utdanning for de som skal drive med kontrollopplæring blir for strengt. Undervisningserfaring, god kompetanse på kontrollområdet, samt det forhold at vi stiller strenge krav til innholdet til opplæringen, er tilstrekkelig for å ivareta en god undervisning slik vi ser det. Kravene til undervisningspersonell må i henhold til dette vurderes i hvert enkelt tilfelle uten at det stilles direkte krav om hvilken kompetanse de må inneha.

Vi har for øvrig gjort noen justeringer i bestemmelsens ordlyd med utgangspunkt i *Region sør* sitt innspill til bokstav c. Vi er videre av den oppfatning at en tilføyelse av «en tilfredsstillende» foran ordene «faglig og pedagogisk standard» i annet ledd ikke vil gi ordlyden det meningsinnholdet vi ønsker. Opplæringsansvarlig har et faglig, pedagogisk og administrativt ansvar. Et ansvar er noe man har eller ikke har. Vi opprettholder dermed ordlyden i bestemmelsens annet ledd slik forslaget lyder.

5.15 Forslag til § 11. Modulbasert opplæringsløp for grunnopplæringen

5.15.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

Vårt forslag var at grunnopplæringen skulle 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 forutsatte at kategori A Lette var gjennomført.

Vi foreslo videre at disse modulene skulle gjennomføres i stigende nummerrekkefølge, men at modul 6, modul 6T og modul 6 Traktor likevel kunne gjennomføres når det passet best for den øvrige undervisningen, samt at de kunne deles opp i mindre enheter etter behov.

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

Timeantallet kan tilpasses dersom opplæringsvirksomheten legger opp til e-læring.

5.15.2 Høringsinstansenes merknader

NBF foreslår to separate opplæringsløp for kontrollører tilsatt etter 20. mai 2018 for henholdsvis lette og tunge kontroller. De viser til at dette, sammen med optimal bruk av e-læring, vil kunne redusere opplæringsomfanget vesentlig. *NBF* anslår at en varighet på 2 dager er tilstrekkelig.

BIL mener også at den foreslåtte grunnopplæringen er for omfattende. De foreslår i likhet med *NBF* separate løp for lette og tunge bestående av 2 dager for nye kontrollører, hovedsakelig bestående av praktisk kontrollgjennomgang. De ønsker ikke at en tungbilkontrollør skal gjennomgå det lette løpet før det tunge løpet slik forslaget lyder. De mener at kontrollørens kompetanse eventuelt kan følges opp gjennom en prøve.

Volmax mener at det ikke er logisk at en bilmekaniker med fagbrev på tunge kjøretøy først skal gå et opplæringsløp der 50 prosent av undervisningen skal være praktisk kontroll av lette kjøretøy. De trekker frem at det i dag er større grad av spesialisering innenfor kjøretøygrupper og størrelser. Dette mener de ytterligere forsterkes av foreslått endring av definisjonen for kontrollorgan 02, jf. pkkf. § 7. De mener at forslaget med at kategori A Lette må gjennomføres før kategori B Tunge, ikke vil gi noe faglig relevant utbytte. En tungbilkontrollør har ikke fagbrev som bilmekaniker lette og skal derfor ikke reparere/kontrollere slike kjøretøy. Dette innebærer også en stor kostnad for verkstedene/kontrollorganene i form av kursavgifter for sine kontrollører og tapt timesalg. De mener derfor at det bør legges opp til to parallelle opplæringsløp; ett for grunnopplæring i kontroll av lette kjøretøy og ett for grunnopplæring i kontroll av tunge kjøretøy. De foreslår

at de elevene som ønsker å kontrollere tunge og lette kan ta felles teorimoduler i et av løpene og en spesifikk teori- og praksisdel i hvert av løpene.

Virke stiller spørsmål ved om tillegget på 14 timer for kategori C Traktor, utover de 70 timene som kreves i kategori A Lette, er tilsiktet. De foreslår derfor å bytte ut traktormodulene 4 og 6, på tilsammen 14 timer, slik at de ikke kommer i tillegg for traktor, med de merkostnader det vil innebære for traktoropplæringens vedkommende.

Norsk Scania as mener også at det må lages 2 separate opplæringsløp og at det ikke må stilles krav til at en person som skal utføre PKK på tunge kjøretøy må ha gjennomført modul 3, modul 4 og modul 6 på lette kjøretøy først. De mener at det ikke er nødvendig å bruke tid og ressurser på disse modulene for lette da de mener at dette ikke vil ha noen spesiell god læringskurve for en person som skal utføre PKK på tunge kjøretøy. De mener at kjøretøygruppene er for forskjellige for å oppnå dette.

5.15.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratets forslag tok utgangspunkt i samme oppbygging av grunnopplæringen som i de andre nordiske landene. Her består opplæringen av en grunnopplæring som fører frem til godkjenning som kontrollør av lette kjøretøy. Deretter bygger man på denne grunnopplæringen med moduler som fører frem til godkjenning som kontrollør av tunge kjøretøy. For å bli kontrollør av tunge kjøretøy må opplæringsløpet for lette gjennomføres først. På samme måte som opplæringen for tunge kjøretøy foreslo vi også et eget påbyggingsløp som førte frem til godkjenning som kontrollør av traktor.

Flertallet av høringsinstansene foreslår en endring i oppbyggingen av grunnopplæringen i forhold til det vi foreslo i høringen. Vi har foreslått. Vi har, etter en ny gjennomgang valgt å omstrukturere grunnopplæringen for å etterkomme høringsinnspillene i større grad. Vegdirektoratet foreslår som følge av dette tre separate opplæringsløp; ett for lette, ett for tunge og ett for traktor. Disse vil omtales nærmere nedenfor.

De som kun ønsker å ha godkjenning som en type kontrollør, altså de som ikke skal godkjennes som kontrollør i flere kategorier, vil ha stor fordel av ny modell med 3 uavhengige opplæringsløp. Den største fordelen er at en slik modell vil ha et kortere forløp siden det fører direkte frem til riktig godkjenning. Dette er en fordel for de som kun ønsker å kontrollere tunge kjøretøy og traktor. For de som skal bli godkjente som kontrollører for flere kategorier vil endringen medføre at disse totalt sett må gjennomføre et noe lengre opplæringsløp. Dette kan imidlertid avhjelpest gjennom godskriving av deler av opplæringen, jf. 5.15.4.3.

Som følge av ny opplæringsmodell vil § 11 endres deretter. Den omtales nærmere nedenfor.

5.15.4 Begrunnelse for ny ordlyd i § 11 – ny opplæringsmodell

Ny § 11 lyder slik

§ 11. Modulbaserte opplæringsløp for grunnopplæringen

Grunnopplæringen legger opp til modulbaserte opplæringsløp bestående av

- a) modul 1, 2, 3A, 4A, 5, 6A, 7 og 8 for opplæring i kategori A Lette, jf. § 5 annet ledd.
- b) modul 1, 2, 3B, 4B, 5, 6B, 7 og 8 for opplæring i kategori B Tunge, jf. § 5 annet ledd.
- c) modul 1, 2, 3C, 4C, 5, 6C, 7 og 8 for opplæring i kategori C Traktor, jf. § 5 annet ledd.

Grunnopplæringen i kategori A Lette, B Tunge og C Traktor er tre selvstendige opplæringsløp.

Modul 1, 2, 5, 7 og 8 er felles moduler for opplæring i alle kategorier og skal kun gjennomføres ved første gangs grunnopplæring.

Modulene skal gjennomføres i stigende nummerrekkefølge. Modul 6A, 6B og 6C kan likevel deles opp ved behov og gjennomføres når det passer best i forhold til den øvrige undervisningen.

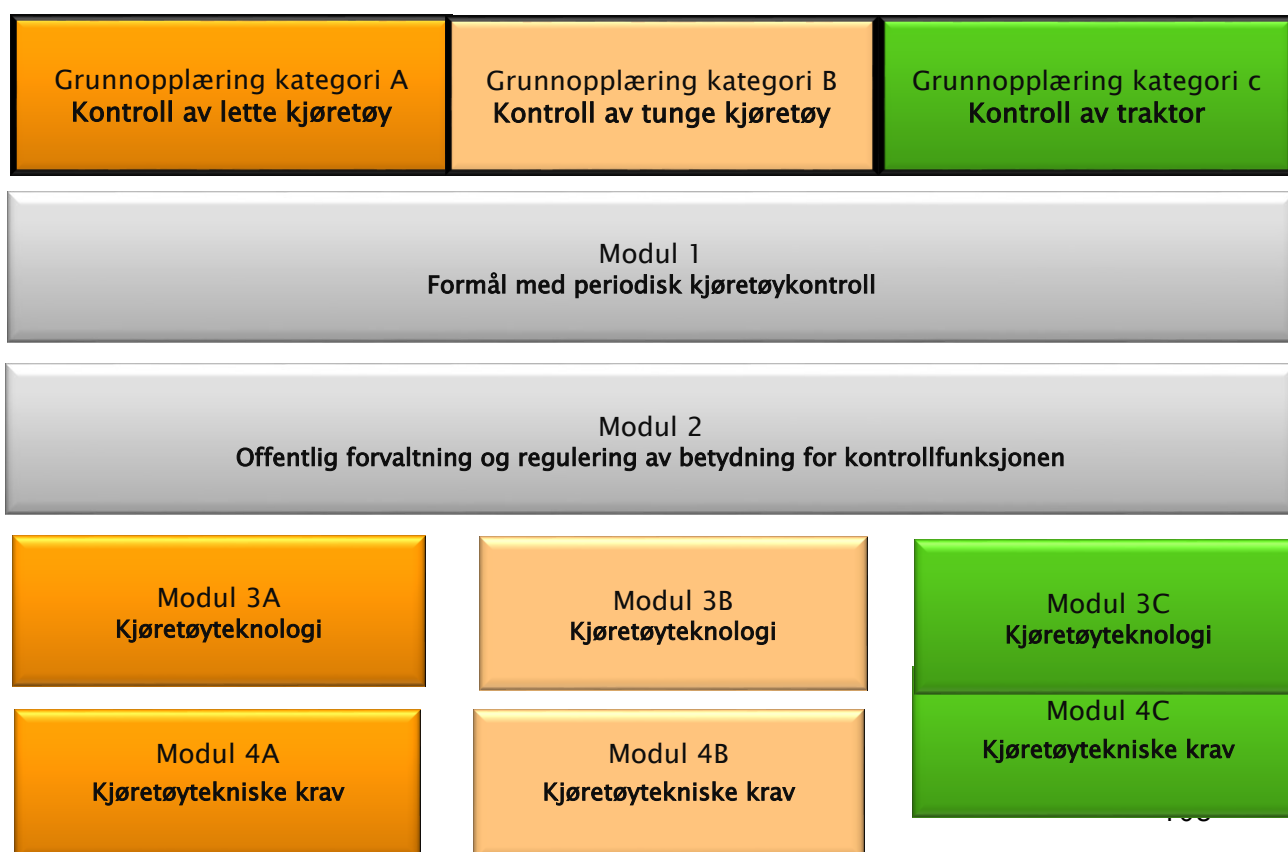
Vegdirektoratet kan gi retningslinjer for godskriving av gjennomført opplæring i de kategorispesifikke modulene 3, 4 og 6 for elever som allerede har gjennomført og fått godkjent en grunnopplæring.

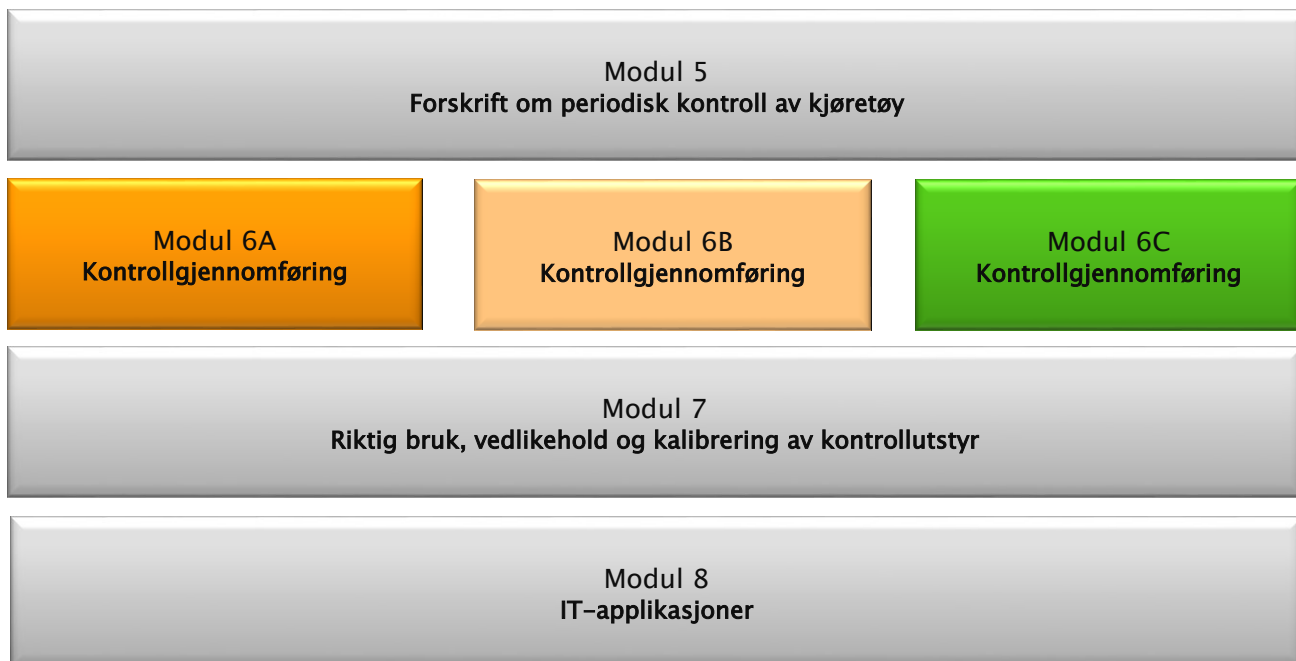
Grunnopplæringen består av 60 timer i kategori A Lette, 68 timer i kategori B Tunge og 60 timer i kategori C Traktor ved ordinær undervisning.

5.15.4.1 Tre uavhengige opplæringsløp – første ledd og annet ledd

Bestemmelsen fastsetter at grunnopplæringen skal skje i 3 separate opplæringsløp. Hvert enkelt løp gir separat kompetanse i den enkelte kontrollørkategori. Opplæringsløpene har samme oppbygging med 8 moduler i hvert løp.

Hver modul har et hovedmål og ofte flere delmål. Til sammen må eleven ha deltatt i undervisningen i alle 8 modulene for det valgte opplæringsløpet. Alle modulene inneholder delmål som skal oppnås slik at hovedmålet med opplæringen nås. Opplæringsløpene blir som følger:





Modulene 1, 2, 5, 7 og 8 er fellesmoduler og skal ha samme innhold i alle opplæringsløpene. Modulene 3, 4 og 6 skal være tilpasset det enkelte opplæringsløp.

Modulene skal gjennomføres i stigende nummerrekkefølge. Likevel kan modul 6A/modul 6B/modul 6C gjennomføres når det passer best for den øvrige undervisningen og deles opp i mindre enheter etter behov.

Tungbilopplæringen må gjennomføres av kontrollører som skal kontrollere kjøretøy over 3500 kg med trykkluftbremses. For kjøretøy mellom 3500 kg og 7500 kg med hydrauliske bremses er det tilstrekkelig med opplæring for lette kjøretøy. Traktormodulene må gjennomføres av kontrollører som skal kontrollere traktor.

Timetallene i tabellen nedenfor er oppgitt i undervisningstimer, og en undervisningstime er 45 minutter. Undervisningstimene er å betrakte som krav ved klasseromsundervisning.

	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy	Traktor
Modul 1	2 timer		
Modul 2	2 timer		
Modul 3 / 3T/3Traktor	4 timer	5 timer	4 timer
Modul 4 / 4T	10 timer	12 timer	10 timer
Modul 5	5 timer		
Modul 6 / 6T	30 timer	35 timer	30 timer
Modul 7	4 timer		
Modul 8	3 timer		
Totalt timeantall	60 timer	68 timer	60 timer

Læreplanen er ikke korrigeret i henhold til endringene i forskriften, og den er således ikke vedlagt høringsoppsummeringen. Denne vil foreligge på et senere tidspunkt.

5.15.4.2 Felles moduler – tredje ledd

Vi har lagt opp til at de modulene som er kjøretøynøytrale, er fellesmoduler. Det vil si at de er like i alle tre opplæringsløpene. Videre betyr dette at dersom en elev har gjennomført et opplæringsløp og vil gjennomføre et annet opplæringsløp, så er det ikke behov for å gjennomføre fellesmodulene en gang til. Man skal da bare gjennomføre de kategorispesifikke modulene (3, 4 og 6) for det aktuelle opplæringsløpet.

5.15.4.3 Retningslinjer for godskrivning av opplæring i kategorispesifikke moduler

Vi har i femte ledd åpnet opp for at Vegdirektoratet kan gi retningslinjer slik at også de kategorispesifikke modulene (3, 4 og 6) til en viss grad kan tilpasses og avkortes dersom man allerede har gjennomført et opplæringsløp. Rent konkret betyr dette at dersom man eksempelvis har gjennomført opplæringsløpet for lette kjøretøy og senere ønsker å gjennomføre opplæringsløpet for tunge kjøretøy, så kan det være aktuelt å tilpasse modulene 3, 4 og 6 for tunge slik at det som må kunne oppfattes som felles/lik lærestoff i forhold til modulene 3, 4 og 6 for lette, må kunne anses som gjennomført.

Vi ser imidlertid at dette kan bli komplisert, omfattende og krevende å få gjennomført riktig, fordi det da må utarbeides tilpasning for overganger mellom alle 3 opplæringsløpene og med alle 3 løpene som utgangspunkt; altså alle mulige overganger. Vi vil derfor måtte vurdere dette nærmere sett opp mot effektiviseringsgevinsten dette kan gi.

5.15.4.4 Omfang av grunnopplæring – siste ledd

Omfanget av grunnopplæringen er behandlet mer generelt i innledningen, under punkt 5.2. Når det gjelder selve lengden av de enkelte opplæringsløp så er denne en del endret, hovedsakelig som følge av omleggingen til 3 separate opplæringsløp for grunnopplæringen. Forslaget i høringen var at grunnopplæringen skulle bestå av 70 timer i kategori A Lette, 32 timer i kategori B Tunge og 14 timer i kategori C Traktor. Med bakgrunn i at opplæring for tunge og traktor skulle bygge på grunnopplæringen for lette kjøretøy, ville dette i praksis ført til at opplæring for tunge kjøretøy ville bestått av 102 timer mens opplæringen for traktor ville bestått av 84 timer.

Etter endringen vil vi som tidligere nevnt ha 3 separate opplæringsløp, og disse vil ha følgende timeantall for ordinær undervisning:

- Kategori A Lette 60 timer
- Kategori B Tunge 68 timer
- Kategori C Traktor 60 timer

Dette medfører at timeantallet for hvert enkelt opplæringsløp er blitt betydelig redusert med ny opplæringsmodell. Vi mener at vi med dette også har tatt delvis hensyn til høringsinnspillene som foreslår en langt kortere opplæring.

Vi vil presisere at timeantall vil kunne tilpasses ytterligere dersom opplæringsvirksomheten legger opp til e-læring. Dette kan opplæringsvirksomhetene benytte seg av i de teoretiske modulene i opplæringen. Læreplanen vil beskrive 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.

5.16 Forslaget til §§ 12–25 (nye §§ 12–26) – grunnopplæringen

5.16.1 Forslaget til og begrunnelsen for grunnopplæringens innhold og omfang

§ 12. Hovedmål for grunnopplæringen

Etter gjennomført grunnopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy skal eleven ha nødvendig kunnskap, ferdigheter og holdninger til å utføre periodisk kontroll av kjøretøy.

Eleven skal

- a) *ha kunnskap om nødvendig regelverk og retningslinjer*
- b) *kunne utføre periodisk kontroll av kjøretøy riktig og med rett resultat*
- c) *vise profesjonalitet i sin utførelsen av kontrolloppdraget*
- d) *kunne veilede kjøretøyeier om resultatet på en riktig måte.*

§ 13. Mål og timeantall for modul 1 – Formål med periodisk kontroll av kjøretøy

Etter gjennomført modul 1 skal eleven forstå bakgrunnen for, hensikten med og de overordnede målene for ordningen med periodisk kontroll av kjøretøy.

Eleven skal

- a) *kjenne til historisk bakgrunn for kontrollordningen nasjonalt og reguleringene innen EU (direktivkravene)*
- b) *drøfte hensikten med kontrollordningen*
- c) *drøfte målene for periodisk kontroll av kjøretøy.*

Modul 1 består av 2 timer grunnopplæring.

§ 14. Mål og timeantall for modul 2 – Offentlig forvaltning og reguleringer av betydning for kontrollfunksjonen

Etter gjennomført modul 2 skal eleven ha oversikt over den offentligrettslige reguleringen av periodisk kontroll av kjøretøy i Norge.

Eleven skal

- a) *kjenne til organiseringen av Statens vegvesen samt kontrollorganenes forhold til Statens vegvesen ved periodisk kontroll av kjøretøy*
- b) *kjenne til og finne aktuelle hjemler i vegtrafikkloven og forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy*
- c) *drøfte reguleringer rundt personvern og innsyn*
- d) *ha kunnskap om og diskutere etikkbegrepet og kunne sette dette i sammenheng med periodisk kontroll av kjøretøy.*

Modul 2 består av 3 timer grunnopplæring.

§ 15. Mål og timeantall for modul 3 – Kjøretøyteknologi lette kjøretøy

Etter gjennomført modul 3 skal eleven ha god kunnskap om de ulike kjøretøyteknologiske emnene for lette kjøretøy (kjøretøyets oppbygging, konstruksjon, virkemåte, hensikt mv.).

Eleven skal for modul 3

- a) ha god kunnskap om kjøretøyets bremsesystem (driftsbrems og parkeringsbrems)*
- b) ha god kunnskap om styringens oppbygging og funksjon på kjøretøy*
- c) ha god kunnskap om de ulike faktorene som har betydning for sikten i et kjøretøy*
- d) ha god kunnskap om de ulike lyktene, lys og lysutstyr samt andre elektroniske komponenter som er på kjøretøy*
- e) ha god kunnskap om hjuloppheng, hjul og dekk på kjøretøy*
- f) ha god kunnskap om kjøretøyets karosseri og ramme/chassis*
- g) ha god kunnskap om avgassutslipp og støy fra kjøretøy samt deres miljølemper.*

Modul 3 består av 4 timer grunnopplæring.

§ 16. Mål og timeantall for modul 3T – Kjøretøyteknologi tunge kjøretøy

Etter gjennomført modul 3T skal eleven ha god kunnskap om de ulike kjøretøyteknologiske emnene for tunge kjøretøy (kjøretøyets oppbygging, konstruksjon, virkemåte, hensikt mv.).

Eleven skal for modul 3T

- a) ha god kunnskap om trykkluftmekaniske- og elektroniske bremsesystem (driftsbrems og parkeringsbrems)*
- b) ha god kunnskap om hjuloppheng og styringens oppbygging og funksjon på tyngre kjøretøy, både bil og tilhenger til bil*
- c) ha god kunnskap om ramme, drag og bærende konstruksjoner på tyngre kjøretøy*
- d) kjenne til ulike typer påbygg på tunge kjøretøy (oppbygging og virkemåte).*

Modul 3T består av 3 timer grunnopplæring.

§ 17. Mål og timeantall for modul 4 – kjøretøytekniske krav lette kjøretøy

Etter gjennomført modul 4 skal eleven ha kunnskap om og kunne finne frem i nødvendige tekniske forskrifter av betydning for utførelse av periodisk kontroll av lette kjøretøy.

Eleven skal for modul 4

- a) ha kunnskap om og finne frem til aktuelle bestemmelser i forskrift om krav til kjøretøy, kjøretøyforskriften og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil*
- b) ha kunnskap om og finne frem til aktuelle bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy.*

Modul 4 består av 10 timer grunnopplæring.

§ 18. Mål og timeantall for modul 4T – kjøretøytekniske krav tunge kjøretøy

Etter gjennomført modul 4T skal eleven ha kunnskap om og kunne finne frem i nødvendige tekniske forskrifter av betydning for utførelse av periodisk kontroll av tunge kjøretøy.

Eleven skal for modul 4T

- a) ha kunnskap om og finne frem til aktuelle bestemmelser for tunge kjøretøy i forskrift om krav til kjøretøy, kjøretøyforskriften og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil*
- b) ha kunnskap om ulike spesialkjøretøy og deres oppbygning og ulike funksjoner.*

Modul 4T består av 8 timer grunnopplæring.

§ 19. Mål og timeantall for modul 4 Traktor – kjøretøytekniske krav traktor

Etter gjennomført modul 4 Traktor skal eleven ha kunnskap om og kunne finne frem i nødvendige tekniske forskrifter av betydning for utførelse av periodisk kontroll av traktor.

Eleven skal for modul 4 Traktor

- a) *ha kunnskap om og finne frem til aktuelle bestemmelser i forskrift om krav til kjøretøy, kjøretøyforskriften og forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor.*
- b) *ha kunnskap om og finne frem til aktuelle bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy.*

Modul 4 Traktor består av 4 timer grunnopplæring.

§ 20. Mål og timeantall for modul 5 – Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy

Etter gjennomført modul 5 skal eleven ha god kunnskap om og kunne bruke forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og dens betydning.

Eleven skal

- a) *kjenne til gjeldende kontrolldirektiv med vekt på direktivets fortale og de punktene som angår selve kontrollen*
- b) *ha god kunnskap om og finne frem i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy og kunne løse aktuelle problemstillinger med utgangspunkt i forskriften.*

Modul 5 består av 7 timer grunnopplæring.

§ 21. Mål og timeantall for modul 6 – kontrollgjennomføring for lette kjøretøy (kontrollinstruks, metoder, vurderinger og utstyr)

Etter gjennomført modul 6 skal eleven ha god kunnskap om og kunne gjennomføre riktige periodiske kontroller etter kontrollinstruksen på lette kjøretøy.

Eleven skal for modul 6

- a) *ha god kunnskap om og forståelse av gjeldende kontrollinstruks, samt finne frem i og bruke denne (finne kontrollpunkt, kontrollmetode og mangelmerknad/bedømming for lette kjøretøy)*
- b) *gjennomføre selvstendig kontroll av relevante kjøretøy med rett resultat i henhold til kontrollinstruksen.*

Modul 6 består av 35 timer grunnopplæring.

Den enkelte opplæringsvirksomhet må selv vurdere i hvor stor grad de vil kombinere teoretisk og praktisk opplæring i modul 6. Det skal likevel brukes 21 timer til praktisk opplæring i bruk av kontrollinstruksen i modulen.

§ 22. Mål og timeantall for modul 6T – kontrollgjennomføring for tunge kjøretøy (kontrollinstruks, metoder, vurderinger og utstyr)

Etter gjennomført modul 6T skal eleven ha god kunnskap om og kunne gjennomføre selvstendige periodiske kontroller etter kontrollinstruksen på tunge kjøretøy.

Eleven skal for modul 6T

- a) *ha god kunnskap om og forståelse av gjeldende kontrollinstruks samt finne frem i denne (finne kontrollpunkt, kontrollmetode og mangelmerknad/bedømming for tunge kjøretøy)*
- b) *gjennomføre selvstendig kontroll av relevante kjøretøy med rett resultat i henhold til kontrollinstruksen.*

Modul 6T består av 21 timer grunnopplæring.

Den enkelte opplæringsvirksomhet må selv vurdere i hvor stor grad de vil kombinere teoretisk og praktisk opplæring i modul 6T. Det skal likevel brukes 14 timer til praktisk opplæring i bruk av kontrollinstruksen i modulen.

§ 23. Mål og timeantall for modul 6 Traktor – Kontrollgjennomføring for traktor (kontrollinstruks, metoder, vurderinger, utstyr)

Etter gjennomført modul 6 Traktor skal eleven ha god kunnskap om og kunne gjennomføre selvstendige periodiske kontroller av traktor etter kontrollinstruksen.

Eleven skal for modul 6 Traktor

- a) *ha god kunnskap om og forståelse av gjeldende kontrollinstruks, samt kunne finne frem i denne (finne kontrollpunkt, kontrollmetode og mangelmerknad/bedømming for traktor)*
- b) *gjennomføre selvstendig kontroll av traktor med rett resultat i henhold til kontrollinstruksen.*

Modul 6 Traktor består av 10 timer grunnopplæring.

Den enkelte opplæringsvirksomhet må selv vurdere i hvor stor grad de vil kombinere teoretisk og praktisk opplæring i modul 6 Traktor. Det skal likevel brukes 7 timer til praktisk opplæring i bruk av kontrollinstruksen i modulen.

§ 24. Mål og timeantall for modul 7 – Riktig bruk, vedlikehold og kalibrering av kontrollutstyr

Etter gjennomført modul 7 skal eleven kjenne til og vite hvor man finner bruksanvisninger, retningslinjer og regelverk for riktig bruk, vedlikehold og kalibrering av kontrollutstyr og kunne bruke dette riktig.

Eleven skal

- a) *finne frem til hvordan det enkelte utstyret skal brukes riktig og bruke dette i sin rette sammenheng*
- b) *vite hvordan man vedlikeholder kontrollutstyret i henhold til krav fra fabrikant, samt kunne utføre slikt vedlikehold som bruker selv kan utføre*
- c) *kjenne til krav, rutiner og ansvar for kalibrering av kontrollutstyr.*

Modul 7 består av 5 timer grunnopplæring.

§ 25. Mål og timeantall for modul 8 – IT-applikasjoner

Etter gjennomført modul 8 skal eleven kjenne til de ulike IT-applikasjonene som berører periodisk kontroll av kjøretøy og bruken av de, samt viktigheten av å ha sikker tilgang til systemene.

Modul 8 består av 4 timer grunnopplæring.

Vi foreslo i bestemmelsene 12 til 25 å angi det nærmere innholdet i grunnopplæringens modulbaserte opplæringsløp definert i § 11, herunder definere de hovedmål og delmål eleven skulle oppfylle i hver enkelt modul i den kategori eleven skulle gjennomføre opplæring i. Innholdet i opplæringen tar utgangspunkt i de minstekrav til hva grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal omfatte etter direktiv 2014/45, vedlegg IV.

Vi presiserte i høringsnotatet at «læreplan for opplæring av kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy» vedlagt høringsnotatet, i tillegg til samme hovedmål og delmål oppstilt i §§ 12–25, beskrev utfyllende hovedmomenter.

Vi foreslo i tillegg å angi obligatorisk antall timer i hver enkelt modul for å sikre at opplæringen gjennomføres på en forsvarlig måte.

5.16.2 Høringsinstansenes merknader til §§ 12–25 – generelle merknader

AutoMester mener at modulene i grunnopplæringen, slik de er beskrevet i § 12–20 og § 24 kan beholdes, dersom det gis anledning til at den som vil bli kontrollør istedenfor kan avlegge prøve.

Region sør stiller spørsmål ved hvorfor det ikke er en bestemmelse for traktor tilsvarende §§ 15 og 16 (som gjelder henholdsvis lette kjøretøy og tunge kjøretøy), altså ideelt sett en bestemmelse i § 17. Til sammenlikning har man jo tatt med en bestemmelse for traktor i § 19, mens tilsvarende for lette og tunge finnes i de to foregående bestemmelsene. De lurer på om dette er en forglemmelse eller om det er en mening med det.

NAF viser til viktigheten av at opplæringen som gis er lik hos alle aktører. *NAF* mener at det, i tillegg til målkravene satt av Vegdirektoratet til opplæringen, også bør være detaljerte krav til hvordan kontrollpunktene i kontrollinstruksen skal gjennomgås.

5.16.3 Vegdirektoratets vurdering

Som nevnt innledningsvis under valg av modell (opplæring eller eksamen) så er det relativt klare signaler på at det skal velges enten opplæring eller prøve/eksamen. Vegdirektoratet finner på dette grunnlag ikke å kunne gå inn for en dobbel modell hvor det legges opp til at man kan velge enten opplæring eller prøve. Videre viser vi til at vi har vurdert ulike løsninger for å sikre kontrollørens kompetanse, men kommet til at obligatorisk opplæring er det mest hensiktsmessige. Hensynet til en enhetlig og kvalitetsriktig kontrollgjennomføring samt utvikling av en særlig kontrollkompetanse i tillegg til reparasjonskompetansen ervervet gjennom fagbrev, er viktige momenter som ligger til grunn for valget.

I forhold til *NAF* sitt innspill om mer detaljerte krav til hvordan kontrollpunktene i kontrollinstruksen skal gjennomgås, så vil vi forsøke å ta hensyn til dette på to måter. For det første vil det bli gjort en gjennomgang med praksisinstruktørene hos opplæringsvirksomhetene i forhold til kontrollinstruksen og de enkelte kontrollpunkt. Deretter vurderer Vegdirektoratet å utarbeide en retningslinje/fortolkningsnotat til kontrollinstruksen som vil være veiledende i forhold til enkelte kontrollpunkt.

Når det gjelder *Region sør* sitt høringsinnspill, så er dette endret i forbindelse med overgangen til tre separate opplæringsløp (se ny § 17). Dette har bidratt til en forskyving av samtlige bestemmelser i kontrollopplæringsforskriften.

5.16.4 Høringsinstansenes merknader til hovedmål for grunnopplæringen – § 12

Region øst uttaler at målsettingen er god, men svært omfattende. De påpeker at kunnskaper og ferdigheter kan måles, jf. innspill mht. eksamen (evaluering). Gode holdninger mener de at vi bare kan håpe på, men en forutsetning er at opplæringspersonell innehar tilstrekkelig kunnskap og undervisningskompetanse.

5.16.5 Vegdirektoratets vurdering

Vi ser ikke behov for å justere hovedmålet for grunnopplæringen på bakgrunn av *Region øst* sitt innspill. Når det gjelder *Region Øst* sitt ønske om en prøveordning så er dette kommentert og vurdert flere steder i denne høringsoppsummeringen. Vi ser derfor ikke behov for å gå ytterligere inn på det også her.

Det føres et godt tilsyn med opplæringen i yrkessjåfør opplæringen og trafikkopplæringen og vi vil dra erfaringer fra disse området i dette tilsynsarbeidet. Tilsynspersonellet som skal føre tilsyn etter kontrollopplæringsforskriften vil også få opplæring til dette gjennom vårt trafikant- og kjøretøystudium.

5.16.6 Høringsinstansenes merknader til modul 3T (nå 3B) – kjøretøyteknologi tunge kjøretøy – § 16

Norsk Scania as mener at modul 3 (Modul 3 T, nå modul 3B) med enkelhet også kan dokumenteres gjennom gjennomførte tekniske kurs i egen eller andres regi (for kontrolløren).

5.16.7 Vegdirektoratets vurdering

Vi har vurdert muligheten for evt. godskriving av tidligere kurs i punkt 5.3 og ser ikke behov for å kommentere dette ytterligere her.

5.16.8 Høringsinstansenes merknader til modul 6/6T/6 Traktor – kontrollgjennomføring – §§ 21, 22 og 23 (nå modul 6A/6B/6C – §§ 22,23 og 24)

AutoMester mener at forslaget i § 21 ikke i tilstrekkelig grad sikrer at kandidaten har den nødvendige kontrollferdighet. De foreslår derfor at § 21 tredje ledd endres slik:

«Opplæringsvirksomheten skal påse at den som vil bli kontrollør, har gjennomført minst 20 kontroller i den aktuelle kjøretøykategori vedkommende vil bli kontrollør for under veiledning av en kontrollør med minst 2 års erfaring som kontrollør. Disse kontrollene skal gjennomføres over en periode på minst 4 måneder. Opplæringsvirksomhetene skal sørge for relevant dokumentasjon av denne praktiske opplæringen.»

5.16.9 Vegdirektoratets vurdering

Hensikten med forslaget fra AutoMester er god; nemlig at det er ønskelig at de som skal gjennomføre opplæring som kontrollør har noe/en del erfaring og kjennskap til periodisk kontroll av kjøretøy før de begynner på opplæringsløpet. Vi har også inntrykk av at det i stor grad er slik en del av opplæringen for dagens kontrollører er blitt gjennomført. Vegdirektoratet vil også understreke viktigheten av at de som skal gjennomføre kontrolløropplæring i fremtiden, har god kjennskap til og har vært med/deltatt på periodiske kontroller av kjøretøy før de begynner på opplæringen.

Vi finner imidlertid ikke å kunne gå inn for endringen slik den er beskrevet av AutoMester. Dette begrunnes i hovedsak med at ordningen vil stenge for at en person som fyller kvalifikasjonene til å kunne bli kontrollør (fagbrev, vandel mv) da ikke vil ha mulighet for å kunne gjennomføre opplæringen dersom vedkommende ikke er ansatt ved en virksomhet som er kontrollorgan og hvor vedkommende kan få gjennomført praksiskravet. I praksis vil dette signalisere at det i stor grad bare er de personene som kontrollorganene selv ønsker å ha som kontrollører som vil få mulighet til å opparbeide seg praksis og dermed kunne gjennomføre opplæringen, mens opplæringsordningen er tiltenkt å gjelde for alle som fyller kravene til å gjennomføre den.

Vi vil igjen påpeke viktigheten av å ha den praksisen og kjennskapen til kontrollordningen som AutoMester her beskriver for de som har mulighet for å tilegne seg denne før gjennomføring av opplæringen, men vi finner det ikke riktig å innføre et krav om dette.

5.16.10 Høringsinstansenes merknader til modul 8 – it-applikasjoner – § 25 (nå § 26)

Region sør stiller spørsmål ved om det er viktigheten av å ha en «sikret» tilgang til systemene man egentlig tenker på. Å ha en «sikker» tilgang betyr vel ikke det samme?

5.16.11 Vegdirektoratets vurdering

Målet med modulen er at kontrolløren skal kjenne til hvilke IT-applikasjoner som er involvert i periodisk kontroll av kjøretøy, hvordan de ulike tjenestene som finnes skal benyttes samt viktigheten av å forhindre uautorisert tilgang. For å tydeliggjøre dette har vi gjort noen ytterligere presiseringer i ordlyden. Presiseringen endrer likevel ikke meningsinnholdet i bestemmelsen.

5.16.12 Høringsinstansenes kommentarer til e-læring

Flere høringsinstanser er positive til e-læring og ønsker at vi legger til rette for dette.

NBF og andre høringsinstanser fremhever viktigheten av å optimalisere e-læringen for å bidra til en mer effektiv- og rimelig opplæring.

NBF viser til kommentarer til § 11 i høringen med tanke på e-læring og at opplæringsvirksomheten selv kan bedømme andelen e-læring knyttet til de teoretiske modulene i opplæringen. Også i høringens foreslåtte læreplan gis det inntrykk av at opplæringsvirksomheten selv kan bedømme andelen e-læring. De mener at dersom det overlates til opplæringsvirksomhetene å avgjøre andelen e-læring vil man i praksis ikke få like opplæringstilbud. Slik vi tolker *NBF* mener de at muligheten for og andelen av e-læring bør presiseres nærmere i bestemmelsen.

Norsk Scania as mener at man bør se nærmere på muligheten for å legge opp til e-læring i modul 1, 2, 7 og 8. De mener også at det kan tilbys e-læring i modul 4.

5.16.13 Vegdirektoratets vurderinger

Vi er kjent med at flere av opplæringsvirksomhetene planlegger å utvikle gode e-læringsordninger. Det vil derfor trolig være opp til kontrollorganene/elevene å velge hvorvidt de vil gjennomføre klasseromsundervisning eller e-læring for en del av modulene/innholdet i opplæringen. På den måten mener vi også det vil være en markedsregulering i dette at man får en valgfrihet, og vi vil tro at dersom det blir større etterspørsel etter e-læring enn ordinær klasseromsundervisning, så vil dette også påvirke tilbudet om e-læring.

Vegdirektoratet støtter bruk av e-læring, men det er likevel viktig å presisere at utvikling og bruk av e-læringsmoduler er en av flere undervisningsformer, og vi mener dette i stor grad må markedstilpasses mellom kontrollorganene/bransjen og opplæringsvirksomhetene.

Vi ser ikke behov for å gjøre ytterligere presiseringer i forskriften med tanke på e-læring.

5.17 Forslag til § 26 (ny § 27). Oppfriskningsopplæring

5.17.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

For å beholde godkjenningen som kontrollør foreslo vi i høringsnotatet at vedkommende må gjennomføre oppfriskningsopplæring senest tre år etter forrige godkjenning ble gitt. Dersom godkjenningen er utløpt, vil kontrolløren ikke lenger kunne gjennomføre eller melde inn kontroller.

Vi foreslo at innholdet i oppfriskningsopplæringen tar utgangspunkt i de samme emnene som ligger i grunnopplæringen, med hovedvekt på kontrollinstruksen og endringer i teknologi og aktuelt regelverk.

Vi foreslo at oppfriskningsopplæringen, i likhet med grunnopplæringen, skal skje gjennom et modulbasert opplæringsløp, bestående av 2 moduler i kategori A Lette, 2 moduler i kategori B Tunge og 2 moduler i kategori C Traktor. Kategoriene er frittstående og består av 14 timer hver.

5.17.2 Høringsinstansenes merknader

Region midt er enig i Vegdirektoratets forslag til og begrunnelse for at oppfriskningsopplæringen bør gjennomføres hvert tredje år.

Region sør stiller seg spørrende til kravet om oppfriskning hvert tredje år. Selv om de har forståelse for Vegdirektoratets forslag og begrunnelse, viser de til at det for andre områder, jf. bl.a. yrkessjåfør opplæringen, er et krav om regodkjenning hvert femte år. Det anbefales at intervallet blir hvert femte år.

AutoMester er enig i behovet for oppfriskningsopplæring. De påpeker imidlertid at den beste måten å sikre at kontrollørene har tilstrekkelig kjennskap til den teknologiske utviklingen på er å legge til rette for at kontrolløren ikke bare driver med kontroll, men også med reparasjon.

NBF uttaler at omfanget av oppfriskningsopplæringen er for lang og foreslår den redusert til en dag. De foreslår videre at oppfriskningen gjennomføres hvert fjerde år og ikke hvert tredje år som foreslått i høringen.

BIL foreslår at oppfriskningsopplæringen reduseres til en dag fordelt på teori og praksis, og at den gjennomføres hvert femte år.

NAF sier seg enig i at intervallet for oppfriskningsopplæring bør være hvert tredje år.

5.17.3 Vegdirektoratets vurderinger

Det fremstår for Vegdirektoratet som om det er felles enighet om behovet for oppfriskningsopplæring. Vi registrerer samtidig uenighet i omfang og hyppighet av oppfriskningsopplæringen. Flere ønsker et lengre intervall.

Etter nærmere vurderinger finner vi at hensynet til harmonisering med andre områder innenfor trafikant- og kjøretøyområdet bør veie tungt med tanke på hyppigheten av oppfriskningsopplæringen. For å sikre at trafikksikkerheten ivaretas i tilstrekkelig grad forutsetter vi at opplæringsvirksomhetene og kontrollorganene, i samarbeid med bransjeorganisasjoner og Statens vegvesen, vil sørge for viktige oppdateringer av betydning for kontrollfunksjonen i periodene mellom de pliktige oppfriskningskursene. Bransjeorganisasjonenes synspunkter vedr. kostander og produksjonstap er også tatt hensyn til i denne sammenheng.

Vi endrer derfor ordlyden i bestemmelsens første ledd (ny § 27) til følgende:

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

Hyppigheten av oppfriskningsopplæringen er også vurdert i punkt 3.11.3.4.

Når det gjelder omfanget (timeantallet) og strukturen på oppfriskningsopplæringen opprettholder vi vårt forslag og gjør ingen endringer rundt dette. Vi er uenig i *NBF* og *BIL* sitt forslag om en reduksjon til en dag og mener at et slikt omfang ikke vil gi en tilfredsstillende opplæring i henhold til kontrolldirektivet. Det vil også være mulig å utforme deler av oppfriskningsopplæringen som e-læring, noe som kan gjøre opplæringen mer fleksibel og mindre kostnadskreven.

5.18 Forslaget til §§ 27–29 (nye §§ 28–30), oppfriskningsopplæringen

5.18.1 Forslaget til og begrunnelsen for grunnopplæringens innhold og omfang

§ 27. Hovedmål for oppfriskningsopplæringen

Etter gjennomført oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll av kjøretøy skal eleven ha fått oppfrisket og oppdatert sine kunnskaper og ferdigheter til å utføre periodisk kontroll av kjøretøy.

§ 28. Mål og timeantall for modul A/modul AT/modul A Traktor – Oppfriskning med særlig vekt på kontrollinstruksen

Etter gjennomført modul A/modul AT /modul A Traktor skal eleven ha gjennomgått og fått oppdatert kunnskap om gjeldende kontrollinstruks.

Modul A/modul AT/modul A Traktor består hver av 7 timer oppfriskningsopplæring.

*§ 29. Mål og timeantall for modul B/modul BT/modul B Traktor – Endringer i teknologi og regelverk
Etter gjennomført modul B/modul BT/modul B Traktor skal eleven ha fått oppdatering på relevante endringer i kjøretøyteknologi samt endringer i regelverk av betydning for kontrollfunksjonen.*

Modul B/modul BT/modul B Traktor består hver av 7 timer oppfriskningsopplæring.

Vi foreslo i bestemmelsene §§ 27 til 29 å angi det nærmere innholdet i oppfriskningsopplæringens modulbaserte opplæringsløp definert i § 26, herunder definere de hovedmål og delmål eleven skulle oppfylle i hver enkelt modul i den kategori eleven skulle gjennomføre opplæring i. Innholdet i opplæringen tar utgangspunkt i de minstekrav til hva grunnopplæringen og oppfriskningsopplæringen skal omfatte etter direktiv 2014/45, vedlegg IV.

Vi presiserte i høringsnotatet at «læreplan for opplæring av kontrollør i periodisk kontroll av kjøretøy» vedlagt høringsnotatet, i tillegg til samme hovedmål og delmål oppstilt i §§ 27–29, beskrev utfyllende hovedmomenter.

Vi foreslo i tillegg å angi obligatorisk antall timer i hver enkelt modul for å sikre at opplæringen gjennomføres på en forsvarlig måte.

5.18.2 Høringsinstansenes merknader

NBF og BIL ener at omfanget av oppfriskningsopplæringen er for omfattende. Det er likevel ingen konkrete kommentarer til innholdet i oppfriskningsopplæringen skissert i bestemmelsene. Se høringsinstansenes merknader til oppfriskningsopplæringen i punkt 5.17.2.

5.18.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vi opprettholder vårt forslag og gjør ingen endringer i omfanget av og innholdet i oppfriskningsopplæringen. Se også våre vurderinger av oppfriskningsopplæringen i punkt 5.17.3.

5.19 Forslag til § 30 (ny § 31). Tilsyn med opplæringsvirksomhet

5.19.1 Forslag til og begrunnelse for 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.*

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.

Forslaget til ordlyd i § 30 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.

Vi vurderer, avhengig av antall godkjente opplæringsvirksomheter og geografisk spredning, om det kan bli aktuelt med å spesialisere tilsynet til en eller et fåtall regionvegkontorer.

5.19.2 Høringsinstansenes merknader

Region øst mener at tilsynets oppfølging av elevens måloppnåelse, jf. bestemmelsens tredje ledd bokstav c, kun kan gjennomføres ved at det må kunne fremlegges delprøver/-eksamener for de ulike modulene. Uten slike objektive kriterier mener de at det vil være svært vanskelig å føre tilsyn med om elevene har nådd målene.

5.19.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vi viser til det som er omtalt innledningsvis under punktet om valg av modell og ser ikke behov for å kommentere dette nærmere.

5.20 Forslag til § 31 (ny § 32). Krav til tilsynspersonellet

5.20.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 31. Krav til tilsynspersonellet
Vegdirektoratet fastsetter krav til kompetanse og opplæring for personer som fører tilsyn etter denne forskriften.

Av direktiv 2014/45/EU art. 14, jf. vedlegg V følger det at det skal stilles krav til tilsynspersonalets tekniske kompetanse, opplæring og uavhengighet. Vegdirektoratet la til grunn at kravet om tilsynspersonalets uavhengighet vil være oppfylt gjennom forvaltningslovens habilitetsregler. Når det gjelder krav til teknisk kompetanse og opplæring, foreslo vi at Vegdirektoratet fastsetter dette. Etter direktivet kommer kravene til tilsynspersonalet først til anvendelse fra 1. januar 2023. Høringsinstansenes merknader

Det har ikke kommet inn noen merknader til forslaget.

5.20.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet opprettholder forslaget slik det står i høringsnotatet.

5.21 Forslag til § 32 (ny § 33). Reaksjoner mot opplæringsvirksomhet

5.21.1 Forslag til og begrunnelse for 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. tvangsfullbyrdsloven § 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.

I forslaget til § 32 hjemler vi reaksjoner ovenfor opplæringsvirksomhetene, som i det vesentlige er bygd opp og har samme innhold som forslaget til reaksjoner ovenfor kontrollorgan. Forslaget til første ledd bygget imidlertid på den forutsetning at det foreligger vesentlige avvik fra kravene i § 30 tredje ledd.

5.21.2 Høringsinstansenes merknader

Region sør viser til bestemmelsens annet ledd og tvangsmulkt som «engangsbeløp eller som en mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt». De stiller spørsmål ved om man heller bør benytte «dagmulkt» eller døgmulkt» i stedet for bare «mulkt» for å få tydelig frem at denne påløper dag for dag, dersom det er det som er ønskelig. De trekker frem arbeidsmiljøloven § 18-7 som bruker beskrivelsen «løpende tvangsmulkt for hver dag eller uke eller måned som går etter utløpet av den frist som er satt for å oppfylle pålegget inntil pålegget er oppfylt».

5.21.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet opprettholder vårt forslag til reaksjonsbestemmelse. Vi gjør likevel noen tekniske justeringer med tanke på tallhenvisningene.

Vedrørende *Region sør* sin merknad til tvangsmulkt mener vi at «mulkt som løper fra det tidspunktet en gitt frist for retting er overskredet og til retting er foretatt», slik vi foreslo i høringen, tydelig får frem at det dreier seg om en døgmulkt. Vi opprettholder således ordlyden i bestemmelsen slik forslaget lød. Det vises for øvrig til omtalen i pkt. 3.23.

5.22 Forslag til § 33 (ny § 34). Klage

5.22.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 33. Klage

Enkeltvedtak fattet av Vegdirektoratet etter denne forskrift kan påklages til Departementet.

Enkeltvedtak fattet av regionvegkontoret etter denne forskrift kan påklages til Vegdirektoratet.

Vi foreslo å forskriftsfeste klagemuligheten og hvilken myndighet klagen skal rettes mot.

5.22.2 Høringsinstansenes merknader

Vi har ikke mottatt noen merknader til forslaget.

5.22.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet opprettholder forslaget slik det står i høringsnotatet.

5.23 Forslag til § 34 (ny § 35). Unntak

5.23.1 Forslag til og begrunnelse for 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.

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

Vegdirektoratet foreslo 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.

5.23.2 Høringsinstansenes merknader

Det har ikke kommet inn noen merknader til forslaget.

5.23.3 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet opprettholder forslaget slik det står i høringsnotatet.

5.24 Forslag til § 35 (ny § 36). Ikrafttredelse

5.24.1 Forslag til og begrunnelse for ordlyd

§ 35. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft den 20. mai 2018.

Vi foreslo ikrafttredelse i tråd med direktivkravet 20. mai 2018.

5.24.2 Høringsinstansenes merknader

Det er ingen merknader til ikrafttredelsesdato.

5.24.3 Vegdirektoratets vurderinger

Dato for ikrafttreden settes til 1. oktober 2018.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Innledning

De økonomiske og administrative konsekvensene av endringene i forskrift om periodisk kjøretøykontroll og ny kontrollopplæringsforskrift retter seg dels mot kontrollorganene og kontrollørene som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll, dels mot offentlige myndigheter som forvalter reglene om periodisk kontroll og i siste instans også kjøretøyeierne.

6.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for kontrollorganene/kontrollørene

Gjennomføringen av forskriftene vil gi økte kostnader ved at det stilles krav til grunn- og oppfriskningsopplæring av kontrollører og teknisk leder samt gebyr ved personlig godkjenning av de samme.

Økte kostnader i form av behandling av gebyr for personlig godkjenning av kontrollører og tekniske ledere samt gebyr for behandling av godkjenning av kontrollorgan vil bare gjelde for kontrollorgan som etableres samt personer som tilsettes etter 1. oktober 2018, jf. § 31 i forskrift om periodisk kontroll. Hva dette vil medføre av kostnader for bransjen totalt sett er vanskelig å anså, men basert på de forutsetninger som er lagt til grunn ved beregning av gebyrsatsene vil de årlige kostnadene – bransjen sett under ett – beløpe seg til ca. 2,5 – 3 millioner kroner. Det er imidlertid ikke opp til Vegdirektoratet å bestemme om kostnadene, spesielt til gebyr for behandling av søknader om personlige godkjenninger, skal belastes kontrollorganene eller om det er personene selv som må bære disse utgiftene. Kostnader knyttet til godkjenning av kontrollorganer vil uansett utgjøre den største posten, med ca. 1,5 – 2 millioner kroner.

Kontrollorganene, ev. kontrollør eller teknisk leder selv, vil i tillegg få økte kostnader ved at disse må gjennomgå grunn- og oppfriskningsopplæring i periodisk kontroll. Pliktig opplæring av kontrollørene gis av private opplæringsvirksomheter. Prisfastsettingen

reguleres ikke i vegtrafikklovgivningen, men bestemmes av opplæringsvirksomhetene selv ut fra prinsippet om fri prisfastsettelse. Det er derfor vanskelig å si noe eksakt om hva kurskostnadene vil være. Undersøkelser i markedet gir oss likevel en viss indikasjon.

Kostnadene til gjennomføring av tilpasset grunnopplæring (gjelder kontrollører og tekniske ledere tilsatt før 1. oktober 2018) er antydnet å ligge på ca. 10 000 kr pr. kursdeltaker. I tillegg kommer tapt produksjon og reise-/oppholdsutgifter i forbindelse med opplæringen. Det er i dag ca. 10 000 kontrollører knyttet til ca. 2400 kontrollorganer her til lands. Økte kompetansekrav til kontrollørene vil imidlertid kunne føre til en viss spesialisering av kontrollørrollen og, i forlengelsen av dette, en viss reduksjon i antall kontrollører. Dersom vi tar som forutsetning at det vil være ca. 8000 kontrollører som etterspør tilpasset opplæring, så vil de rene kurskostnadene for bransjen sett under ett beløpe seg til ca. 80 millioner kroner.

Etterspørselen etter ordinær grunnopplæring (gjelder kontrollører og tekniske ledere tilsatt etter 1. oktober 2018) er anslått til å være ca. 450 årlig. Kostnadene til gjennomføring av ordinær opplæring er tilsvarende antydnet til å ligge på ca. 25 000 kr pr. kursdeltaker. Også her kommer tapt produksjon og reise-/oppholdsutgifter i forbindelse med opplæringen i tillegg. Samlet årlig kostnad for kontrollorganene, ev. kontrollørene selv, i form av rene kurskostnader vil etter dette beløpe seg til ca. 11 – 11,25 millioner kroner.

Gjennomføringen av ordningen med oppfriskningskurs hvert femte år, for å kunne opprettholde godkjenningen som kontrollør, vil også påføre kontrollorganene, ev. kontrollørene selv, kostnader. Prisen på oppfriskningskurs er antydnet å ligge på ca. 5000 kr pr. kursdeltaker.

Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EU innebærer at det foretas endringer i kontrollinstruksen for gjennomføring av periodiske kontroller. Endringene vil imidlertid ha liten betydning for ressursbruken knyttet til selve gjennomføringen av kontrollene.

Forskrift om periodisk kjøretøykontroll § 16 første ledd som betegnes som «diskrimineringsforbudet», oppheves. Dagens ordning er at kontrollorganene må tilby kontroll til alle kjøretøyeiere, uavhengig av merke/type og med krav om at det skal dekke etterspørsel etter kontroll av alle størrelser kjøretøy innenfor kontrollorganets godkjenning. 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/størrelser. De får da også i større grad selv bestemme hvordan de skal innrette og investere i kontrolllokaler (bl.a. tak og porthøyde) så lenge de oppfyller forskriften § 8. Opphevingen av § 16 første ledd vil etter Vegdirektoratets vurdering bidra til en mer kostnadseffektiv drift av kontrollorganene.

Skjerperte krav til habilitet i gjennomføringen av kontroller betinger at kontrollorganene etabler egnede rutiner og prosedyrer i kvalitetssystemet. Vi antar imidlertid at det er snakk

om mindre kostnader som uansett vil påløpe i forbindelse med utvikling og forbedring av kvalitetssystemet.

6.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for kjøretøyeierne

De økte kostandene til opplæring av og godkjenning av kontrollører mv. er alle kostnader som – selv om de kan utlignes på ca. 1,4 millioner kontroller som gjennomføres årlig – vil ventelig medføre økte priser for å få gjennomført periodisk kontroll. Det er imidlertid også her vanskelig å si noe eksakt om hvordan og hvor mye de nye kravene vil påvirke prisfastsettingen. Prisen for gjennomføring av kontrollene fastsettes av kontrollorganene selv. All den tid det er fri prisfastsettelse og prisen allerede i dag varierer mellom kontrollorganene, er det begrenset hva vi kan uttale oss om dette spørsmålet. Vi antar likevel at kostnadene knyttet til opplæring og godkjenning av kontrollører med videre vil gi ikke ubetydelig økning av prisene på periodisk kontroll.

6.4 Økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter

Gjennomføringen av forskriftene vil i innebære økt ressursbruk for regionvegkontorene og Vegdirektoratet ved at det innføres krav til personlig godkjenning av kontrollører samt godkjenning av og tilsyn med opplæringsvirksomhetene som skal tilby opplæring i periodisk kontroll.

Kravet til godkjenning og regodkjenning av kontrollørene vil – selv om det legges opp til elektroniske løsninger som skal lette saksbehandlingen – kreve ekstra ressurser hos regionvegkontorene. Det at de personlige godkjenningene kan tilbakekalles på nærmere angitte vilkår, trekker i samme retning.

Opplegget for personlig godkjenning av kontrollører på overgangsordning (tilsatt før 1. oktober 2018), noe som utgjør den store massen, jf. § 31, vil i all hovedsak kunne håndteres ved hjelp av elektroniske løsninger som reduserer ressursbruken i regionene vesentlig sett i forhold til det å måtte behandle den enkelte godkjenning i manuell løsning. Det er vanskelig å angi ressursbruken konkret, men det er likevel realistisk å konkludere med at omfanget av tilsynet med kontrollorganene i perioden frem til tilpasset opplæringen av dagens kontrollører er gjennomført må vike prioritet og reduseres med mindre det tilføres ekstra ressurser.

Ressursbruken til personlig godkjenning av kontrollører og tekniske ledere vil være kreve ekstra ressurser all den tid det kreves gjennomgang av dokumentasjon av vandel ved hjelp av politiattest, dokumentasjon av om man oppfylder kravet til fagbrev (gjelder kontrollører tilsatt etter 1. oktober 2018) og dokumentasjon av gjennomført opplæring. Arbeidet med slike godkjenninger vil rent ressursmessig konkurrere med tilsynet med kontrollvirksomheter og opplæringsvirksomheter med mindre tilsynsseksjonene i regionene tilføres ekstra ressurser.

Arbeidet med godkjenning av og tilsyn med opplæringsvirksomhetene som skal tilby pliktig opplæring i periodisk kontroll vil kreve ekstra ressurser. Dette er en ny oppgave som vil konkurrere med tilsynet med kontrollorganene.

Kostnadene til utvikling av nytt kurs- og kontrollørregister er foreløpig beregnet til ca. 7 millioner kroner.

Kravet til gebyr ved godkjenning av kontrollører, tekniske ledere, kontrollorganer og opplæringsvirksomheter genererer nye inntekter til staten. Inntektene fra godkjenningsgebyrene vil i all hovedsak, rent økonomisk, kunne kompensere for den økte ressursbruken som godkjenningsarbeidet innebærer. De vil også kompensere for økte systemkostnader til etablering og drift av elektroniske registre for registrering av godkjenninger, gjennomført opplæring mv.

Det følger av direktiv 2014/45/EU at det skal stilles krav til tilsynspersonellets tekniske kompetanse og opplæring. Kravet er tatt inn i forskrift om periodisk kjøretøykontroll § 23 a der det fremgår at Vegdirektoratet fastsetter krav til kompetanse og opplæring for personer som fører tilsyn etter denne forskriften. Tilsvarende bestemmelse er tatt inn i kontrolloplæringsforskriften § 32. Statens vegvesen har imidlertid allerede et tilbud om opplæring av tilsynspersonellet gjennom Trafikant- og kjøretøystudiet som er et høyskolestudium i samarbeid med Universitetet i Agder. Studieopplegget er under revisjon for å sikre at innholdet oppfyller de nærmere kravene i direktivet, og revidert studieopplegg tas i bruk allerede fra høsten 2017. Studiet bygges om i forhold til dagens modell bl.a. ved at det legges opp til at tilsatte i tilsynsseksjonene skal gjennomgå samme opplæring i periodisk kjøretøykontroll som kontrollørene i kontrollorganene. Omfanget av opplæringen av tilsynspersonellet vil likevel ligge på noenlunde samme nivå som i dag.

Ordningen med dynamisk kontrollfrist med utgangspunkt i registreringsdato til erstatning for dagens ordning med sluttsifferstyring der siste siffer i kjennemerket angir kontrollmåneden, jf. § 5, jf. også opphevingen av gjeldende § 6 som gir regler om endret frist for kontroll, vil gi en effektivitetsgevinst for Statens vegvesen. Behovet for å søke om endret kontrollmåned reduseres og faller etter hvert bort. Det brukes i dag mer enn 1,5 – 2 årsverk til behandling av slike søknader, klagesaksbehandling inkludert, regionene og Vegdirektoratet sett under ett.

Kravet om at kontrollørene skal ha slik vandel at vedkommende finnes skikket som kontrollør og dokumentert ved ordinær politiattest, jf. § 12, medfører økt ressursbruk for politiet som er rette myndighet for utstedelse av slike attester. Erfaringstall indikerer at omfanget av nye kontrollører hvert år er ca. 450. I tillegg kommer dagens kontrollører som skal ha levert politiattest senest 1. oktober 2021. Hva dette innebærer av ressursbruk hos politiet har vi ikke oversikt over. Politidirektoratet har heller ikke i sitt høringsvar omtalt dette spørsmålet.