



## Statens vegvesen

### Notat

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

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Lars-Erik Kjellesvig - 22073232  
Vår dato: 05.11.2012  
Vår referanse: 2012/035758-037

## Oppsummering av høring - Ny kontrollinstruks periodisk kjøretøykontroll

### 1 Innledning

Vegdirektoratet sendte 21. mars 2012 på høring forslag til endring av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy med blant annet ny kontrollinstruks. Høringsfristen var 25. juni 2012.

13. juli 2012 presenterte Europakommisjonen sitt forslag til ny forordning for periodisk kjøretøykontroll. Forslaget innebærer en rekke endringer. Selv om det foreløpig bare er på forslagsstadiet i EU og det således kan bli en rekke endringer i forslaget før det eventuelt vedtas av Rådet og Europaparlamentet, er det naturlig at vi ser hen til forslaget innhold på enkelte områder så lenge dette er innenfor rammene av høringsforslaget vårt. Vi følger det videre arbeidet med forordningsforslaget nøye.

I det følgende vil vi kort redegjøre for antall høringsinnspill og hvem som har svart på høringen. Deretter går vi nærmere inn på de konkrete høringsinnspillene. Vi bemerker at vi har valgt å dele opp høringsoppsummeringen i de ulike temaene som høringsbrevet berørte. Under hvert enkelt tema vil vi så først gjør rede for høringsinstansenes syn, før vi kommer med vår vurdering og konklusjon i forhold til vedtagelse. Inndelingen i ulike temaer tilsvarer den vi valgte i høringsbrevet. Vi begynner med innspill av mer generell karakter, før vi gjennomgår innspillene til endringene i pkk-forskriften og de temaene som ble særskilt løftet frem i høringsbrevet. Dette gjelder blant annet bremsekontroll av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses og kontrollpunkter utover direktivets minimumskrav. Deretter vil vi redegjøre for de innspillene som har kommet til selve kontrollinstruksen i tilknytning til de enkelte kontrollpunkter. De deler av høringen det ikke er kommet innspill til vil ikke bli berørt i nevneverdig grad. Dette gjelder også for kontrollpunkter som ikke er kommentert av høringsinstansene.

## 2 Høringssvar

### 2.1 Antall

Vegdirektoratet sendte brev til 69 høringsinstanser og mottok høringssvar fra 28 av disse. Av disse hadde 4 høringsinstanser ingen merknader til de foreslåtte forskriftsendringene.

### 2.2 Ingen merknader

Arbeidstilsynet, Justis- og beredskapsdepartementet, Landsorganisasjonen i Norge, og Forsvarsdepartementet opplyste at de ikke hadde merknader til forslaget.

### 2.3 Generelle merknader til forslaget

#### 2.3.1 De ulike høringsinstansenes merknader

*Finansnæringens Fellesorganisasjon* ga uttrykk for at de fullt ut støtter alle tiltak som kan øke trafikksikkerheten i Norge.

*NHO Transport* er generelt positive til forslaget, men stiller spørsmål ved hensiktsmessigheten av å sende forslaget på høring nå. Høringsinstansen mener det ville være riktig å utsette høringen av forslaget til Vegdirektoratet har besluttet å gjøre endringer i dagens ordning eller ikke. NHO Transport etterlyser også en angivelse av tidsperspektiv både for implementering av Kommisjonsdirektiv 2010/48/EU og for Vegdirektoratets vurdering av eventuell omlegging av dagens pkk-ordning. Høringsinstansen er enig i at den teknologiske utviklingen på kjøretøyområdet nødvendiggjør oppdatering av reglene om periodisk kjøretøykontroll, herunder kontrollmetoder og ytterligere presiseringer av hva som skal kontrolleres. NHO Transport støtter forslaget om bytte av navn til kontrollinstruks.

*Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)* mener at utvidelsen av antall kontrollpunkter er fornuftig i forhold til den teknologiske utviklingen og at kontrollmetode og krav til utstyr og kompetanse følger naturlig av dette. Videre påpeker ATL at vellykket gjennomføring av ny kontrollinstruks forutsetter tilgjengelige ressurser til investeringer.

*Norges Automobil-Forbund (NAF)* er generelt positive til de foreslåtte endringene. NAF støtter også navnebyttet fra veiledning til instruks.

*Norges Bilbransjeforbund (NBF)* mener det bør utarbeides en veiledning både til forskriften og til kontrollinstruksen som vil gjøre det lettere å forstå innholdet i kravene og hva kontrollorganogodkjenningen og den periodiske kjøretøykontrollen faktisk innebærer. Dette vil igjen kunne bidra til en enhetlig fortolkning, både i bransjen og i Statens vegvesen. NBF foreslår at bransjeforumet Verksted- og kontrollorganforum gis i oppgave å lage en slik veiledning. NBF er også opptatt av at bileierne må få god informasjon om endringene slik at

de kan se sammenhengen mellom nye krav og økte kontrollpriser, noe som er viktig for at bileierne ikke skal oppfatte bilbransjen som en kostnadsdrivende bransje.

*Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)* uttaler at periodisk kjøretøykontroll har begrenset trafiksikkerhetseffekt og at det derfor er viktig at kontrollen rettes inn mot punkter som kan ha en viss sikkerhetseffekt. KNA forutsetter at Vegdirektoratet foretar en streng vurdering av kontrollkravene slik at publikum ikke påføres unødvendige kostnader.

*Input Data* ser et behov for å kunne tilby elektronisk signatur for de som ønsker dette. Høringsinstansen ønsker derfor at Statens Vegvesen tar stilling til om det kan godkjennes at elektronisk signatur brukes opp mot Pkk seddelen.

*Autobransjens leverandørforening (ABL)* mener Vegdirektoratet bagatelliserer tidsbruken knyttet til nye kontrollpunkter og uttaler at de nye punktene samlet sett vil ta en del tid. Videre mener høringsinstansen at en del punkter er for vagt formulert, noe som kan gi grobunn til forskjellige avgjørelser, både av kontrollører og av tilsynsmyndigheten. ABL ønsker også en presisering av hvilke krav det skal kontrolleres mot.

*Region vest* støtter navneendringen fra veiledning til instruks og mener dette vil tydeliggjøre at innholdet er faktiske krav om hvordan kontrollene skal gjennomføres og bedømmes.

*Norsk Scania AS* er også positive til navnebyttet da dette strammer inn likhetsprinsippet.

*Østenstad HMS Rådgivning* anmoder Vegdirektoratet om å utarbeide retningslinjer for tilsyn parallelt med ferdigstilling av forskriftsendringen slik det ble gjort i forbindelse med forskriftsendringen i 2009, for at man skal slippe usikkerhet og tilfeldigheter ved tilsyn. Høringsinstansen anbefaler også at samtlige foreslåtte endringer i pkk-forskriften med unntak av ny § 8 tredje ledd også gjøres samtidig i verkstedforskriften.

### 2.3.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet har forståelse for NHO Transport sitt ønske om tidsperspektiv og å vite mer om en eventuell omlegging av dagens pkk-ordning, men Norge er allerede sent ute med implementeringen av Kommissjonsdirektiv 2010/48/EU, så en slik utsettelse er ikke mulig. Vi vil imidlertid ta hensyn til både egne planer om revisjon av pkk-ordningen og senere mottatte forslag til forordning, ved fastsettelse av ikrafttredelsesdato for mer kostbare investeringer osv.

Vi noterer oss NBFs ønske om veiledning til forskriften og kontrollinstruksen. I forhold til forskriften, så viser vi til Vegdirektoratets fortolkningsnotat som vil bli oppdatert i samsvar med forskriftsendringene når disse er vedtatt. Vi vil vurdere behovet for en veiledning til kontrollinstruksen på et senere tidspunkt. Vi er enig i at det kan være hensiktsmessig å involvere Verksted- og kontrollorganforum i et eventuelt arbeid med slik veiledning, men en slik veiledning vil - i den grad den skal lages - måtte komme fra Vegdirektoratet. Vegdirektoratet er som NBF opptatt av å informere kjøretøyeiere i forbindelse med vedtagelse av regelverksendringene.

I forhold til KNAs kommentar så bemerker Vegdirektoratet at formålet med periodisk kjøretøykontroll er å ivareta trafikksikkerhets- og miljøhensyn. Vi foretar dessuten for alle kontrollpunkter som ikke er obligatoriske, en vurdering av nytteverdi opp mot kostnader knyttet til kontrollpunktene.

Vegdirektoratet vil komme tilbake til Input Data sitt ønske om elektronisk signatur på et senere tidspunkt.

Vi noterer oss at ABL mener de nye punktene vil føre til en viss økning i tidsbruk pr. kontroll og at enkelte punkter er vagt formulert. I forhold til ønsket om angivelse av hvilke krav det skal kontrolleres mot, bemerker vi at ulempen med å innta de spesifikke kravene er at gjeldende krav endres ofte, hvilket igjen ville medføre stadige behov for oppdateringer av kontrollinstruksen. Da denne har forskriftstatus, vil endringene måtte gjøres som forskriftsendringer, noe som innebærer en relativt tidkrevende prosess. Vi mener derfor den valgte formen er mer hensiktsmessig.

Vi noterer oss Østenstad HMS Rådgivning sitt innspill om å vedta tilsvarende endringer i verkstedforskriften, men dette er noe vi vil vurdere på et senere tidspunkt.

### **3 Om krav til kalibrering**

#### **3.1 Innledning**

I høringsbrevet ble det foreslått to alternativer; alternativ a som innebærer en innskjerping av dagens krav, og alternativ b med krav om ISO-sertifisering.

#### **3.2 Generelle kommentarer til kalibreringsforslaget**

*Norsk Scania AS* er helt enig i forslagene som fremkommer og viser til at ISO-/interne godkjenninger allerede er satt i system hos de fleste aktører.

*Hyundai Motor Norway AS* mener det er positivt at det blir pålegg om kalibrering av verktøy.

*Kombimatic AS* mener at rullebremseprøvere må kalibreres av et uavhengig organ med nødvendig kompetanse. Høringsinstansen tar ikke stilling til om det bør kreves ISO-sertifisering, jf. alternativ b, men mener det vesentlige er at kalibreringen ikke kun gjøres opp mot interne kontrollpunkter (veker o.l.), men at kalibrering gjøres ved å sammenligne oppnådde måleresultater for bremsevirkning på rulleprøveren med faktiske retardasjonsmålinger på veg for samme testobjekt (bil eller henger).

### 3.3 Høringsinstanser for alternativ a

*NHO Transport* mener det er av stor trafikksikkerhetsmessig betydning at vedlikehold og kalibrering til enhver tid er sikret og støtter derfor alternativ a.

*Østenstad HMS Rådgivning* anbefaler alternativ a, men foreslår følgende ordlyd: ”eller det skal ha kalibreringsavtale med et kalibreringsorgan som kan dokumentere (kvalitetssikre) at de har nødvendig kompetanse med opplæringsplan, nødvendig verktøy og kalibreringsutstyr med dokumentasjon på kalibrering og vedlikehold, tilgang til nødvendig forskriftsverk, gjeldende standarder og kalibreringsveiledninger samt at de kan vise til sporbare verdier for måleinstrumentene og usikkerhet i foretatt måling”

*Autobransjens leverandørforening (ABL)* anbefaler alternativ a men at det presiseres at kalibreringen utføres i overensstemmelse med aktuelle NS-ISO-standarder som f.eks. ISO-21069-1, Annex b når det gjelder bremseprøvere. ABL mener dette må ses i sammenheng med kravene til – og bruken av – kvalitetsstyringssystemet. Høringsinstansen foreslår følgende ordlyd i § 8 femte ledd, tredje og fjerde punktum: «Kontrollorgan må dokumentere at vedlikeholdet og kalibreringen er utført i henhold til fabrikantens anvisninger/spesifikasjoner og at aktuelle NS-ISO-standarder legges til grunn samt egne referansers verdi (sporbarehetskjede), og usikkerheten i foretatt måling. Det skal føres kontrollbok.»

### 3.4 Høringsinstanser for alternativ b

*Langø Service AS* mener alternativ b, krav om ISO-sertifisering av den som skal kalibrere kontrollutstyr, er det eneste som vil bringe kalibreringsarbeidet opp på riktig nivå.

*Norges Bilbransjeforbund* anbefaler i den grad det er behov for presisering av krav til vedlikehold og kalibrering av utstyr forslaget alternativ b.

*Norges lastebileier-Forbund og Maskinentrepenørenes Forbund* støtter alternativ b. De mener alternativet sikrer uavhengig kontroll av måleutstyret og de påpeker også viktigheten av at kundene har tillit til at kontrollutstyr er pålitelig og gir samme resultater over alt.

*Region nord* mener alternativ b bør innføres. *Region midt* er enig men vil ha overgangsordning.

*Region vest* anbefaler også alternativ b, men mener at det er uklart om kravet om ISO-sertifisering gjelder bare ved avtale med kalibreringsorgan eller om det også gjelder hvis kontrollorganet selv skal foreta kalibreringen.

*Region øst* anbefaler i likhet med de øvrige ovennevnte regioner alternativ b og viser til at kompetansen til kalibreringsorganer i dag er veldig variabel. Regionen påpeker at et mulig problem kan bli at man ved krav om ISO-sertifisering blir stående uten kalibreringstilbud i markedet. Videre mener *Region øst* at det også bør dokumenteres i kalibreringssertifikatet at utstyret er justert innenfor visse referanseverdier (sporbarehet).

*Region sør* anbefaler også alternativ b med krav om ISO-sertifisering, men mener dokumentasjonskrav bør stå i § 14 siste ledd om utforming og innhold av

kvalitetsstyringssystemet. Hvis man likevel går for alternativ a foreslår Region sør en endring av ordlyden ved at siste punktum deles opp: «*Kontrollorganet må dokumentere at vedlikeholdet og kalibreringen er utført i henhold til fabrikantens anvisninger. I tillegg må kontrollorganet dokumentere egne referansers verdi (sporbahetskjede) og usikkerheten i foretatt måling*».

### 3.5 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet vurderer kvaliteten på kalibreringsarbeidet som så viktig i forhold til kontrollkvaliteten og dermed også trafikksikkerheten at kravene til kalibreringsorgan bør skjerpes. Vi anser på denne bakgrunn et krav om ISO-sertifisering som det mest betryggende alternativet. Dette vil også gjøre tilsynsarbeidet enklere og vil bidra til å styrke like konkurransevilkår i bransjen.

Til Region vest sitt spørsmål vil vi bemerke at kravet om ISO-sertifisering retter seg mot den som utfører kalibreringen uavhengig av om det er kontrollorganet selv eller ekstern virksomhet. I forhold til Region østs bekymring for at man blir stående uten kalibreringstilbud i markedet, viser vi til at det vil bli gitt overgangsperiode slik at relevante aktører gis tid til å ISO-sertifisere seg.

I forhold til ABLs forslag om å tilføye krav om kalibrering i henhold til relevante standarder, viser vi til at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll art. 11 (2) og (3) oppstiller krav om vedlikehold og kalibrering i samsvar med fabrikantens anvisninger. Dette samsvarer godt med kravet i pkk-forskriften § 8 tredje ledd, første punktum. Vegdirektoratet vurderer det derfor som unødvendig å gjøre den foreslåtte tilføyelsen.

Vi er således enig med flertallet av høringsinstansene og vedtar alternativ b med krav om ISO-sertifisering.

## **4 Nye krav til kontrollutstyr**

### 4.1 Utstyr for å spinne opp hjul på tunge kjøretøy

#### 4.1.1 Innspill

*NHO Transport* støtter kravet om det aktuelle kontrollutstyret.

*Region øst* støtter kravet om utstyr for å spinne opp hjul på tunge kjøretøy og mener det bør gis en overgangsordning for innkjøp av utstyret.

*ABL* støtter kravet om utstyret, men anbefaler at minste hastighet blir fastsatt til 40 km/t, eller helst mer. De viser i den forbindelse til at dagens utstyr tillater hastigheter langt over 40 km/t.

*NBF* mener den foreslåtte kontrollmetoden er uegnet og at utstyret derfor er unødvendig. Dette begrunnes med at hjulet ikke er i kontakt med underlaget slik at hjullageret ikke er belastet i tillegg til at rotasjonsstøy vanskeliggjør avdekking av støy fra hjullageret.

*Man Truck & Bus Norge AS* kan ikke se at dette punktet er relevant da det finnes flere enkle metoder for å kontrollere hjullager. De fremhever også at bilens elektroniske systemer varsler når hjullagerslakken blir for stor. Høringsinstansen mener at punkt 5.1.3. dekkes opp av punkt 5.1.3 i direktiv 2010/48/EU. På denne bakgrunn anbefaler Man at utstyrskravet og den tilhørende kontrollmetoden fjernes.

*Norsk Scania AS* mener at utstyret ikke avdekker feil i hjullagrene som følge av at hjul som roterer så raskt lager lyd som overdøyer ubelastet hjullager. Høringsinstansen mener dagens metode med oppjekking og dreining for hånd er en mye sikrere metode.

*Østenstad HMS Rådgivning* anbefaler at punktet tas opp med Arbeidstilsynet og eventuelt andre som måtte ha innsigelser. Høringsinstansen viser til at et hjul (som kan bestå av to komplette hjul med felg, bremsetrommel og nav, og til sammen kan veie flere hundre kilo) som roterer i en hastighet på 40 km/t er farlig og ved uhell kan medføre store skader på kontrolløren eller andre personer.

#### 4.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet tar innspillene til etterretning og vil vurdere behovet for krav om slikt utstyr nærmere. Kontrollmetoden utgår dermed fra kontrollinstruksen i denne omgang.

### 4.2 Nye krav til rullebremseprøver for kontrollorgan med godkjenning til å kontrollere kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

#### 4.2.1 Innspill

*NHO Transport* støtter de foreslåtte kravene til rullebremseprøver.

*Region øst* støtter kravet som foreslått med forbehold om overgangsordning for innkjøp.

*Region vest* mener kapasitetskravet bør presiseres i forskriftsteksten i forhold til om det siktes til motorenes moment eller bremseprøvernes akselvekt.

*ABL* er uenig i Vegdirektoratets tolkning av ISO-standard 21069-1. Høringsinstansen mener Vegdirektoratet tar feil når man i høringsbrevet hevder at direktivet ikke stiller tekniske krav til rullebremseprøveren. *ABL* mener at så lenge direktivet klart sier at kontrollen skal utføres i henhold til ISO 21069-1 eller tilsvarende metoder, så er dette ensbetydende med at direktivet krever oppfyllelse av standarden fullt ut, og at det ikke er anledning til å utelate deler av

standardens tekst, slik Vegdirektoratet i dette tilfelle gjør gjennom formuleringen «*med unntak av kapasitetskrav mht bremsemoment.*» ABL viser til at Standard Norge deler denne oppfatningen.

I forhold til kapasitetskravet til rullebremseprøvere mener ABL at det for kjøretøy med aksellast inntil 4 tonn (tillatt totalvekt inntil 7500 kg) kreves bremseprøver med kapasitet 14 000 kN. For kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg (aksellast 11,5 tonn) bør det kreves kapasitet 40 250 kN. Til støtte for dette viser ABL til ISO 21069-1 Annex A.

ABL mener at forslaget kan resultere i veldig ulike krav til selve prøveren, og ulike resultater ved målingen.

ABL viser til at det i ISO 21069-1 står presisert at: «The test shall be carried out with the highest achievable braking forces and with the corresponding brake actuator pressure beneath the locking limit of the wheels». ABL ber Vegdirektoratet vurdere sin tolkning på nytt, og foreslår å fjerne dagens krav til kapasitet på bremseprøver (opp til 13 tonn aksellast). De viser i den forbindelse til at Danmark krav om at bremseprøveren skal kunne teste kjøretøy med 10 tonns aksellast, noe som kan ha sammenheng med EUs krav til maksimal totalvekt. ABL mener det ikke er nødvendig å ha bremseprøver for aksellaster som ikke er tillatt i Norge og anbefaler derfor sterkt at kravet til aksellastkapasitet for bremseprøvere reduseres fra 13 tonn til 11,5 tonn for tungbilkontrollorgan. ABL mener dette samsvarer bra med Sveriges praksis med maksimal bremsekraft 20 kN for tvillinghjul og viser til at man med to hjul pr. aksel er nær opp til 40 250 kN slik det er beskrevet i ISO 21069-1.

ABL viser til at Standard Norge har uttalt at hvis en metode skal anses som tilsvarende til ISO 21069 i direktivets forstand, så må det kunne dokumenteres at metoden er minst like «streng» eller «god» som standarden. På denne bakgrunn mener ABL man nærmest kan utelukke dette alternativet ettersom det ville være uhyre kostbart å dokumentere «*tilsvarende metode*».

Avslutningsvis bemerker ABL at både svenske og danske myndigheter har bekreftet at kravene i respektive land er i overensstemmelse med ISO 21069-1.

*Standard Norge* mener Vegdirektoratet ikke har anledning til å gjøre unntak for en del av standarden som det henvises til i direktiv 2010/48/EU, da dette vil medføre at det i Norge stilles mindre strenge krav enn det direktivet legger opp til. Høringsinstansen viser videre til at Standard Norge vil fastsette ISO 21069-1, ISO 21069-2 og ISO 21995 som nasjonale standarder og ber derfor om at det i forskriften henvises til NS-ISO 21069-1 og NS-ISO 21995.

*Norges Lastebileier-Forbund og Maskinentrepenørenes Forbund* mener det bør stilles krav om at rullebremseprøveren kan registrere aktuelt akseltrykk.

*Østenstad HMS Rådgivning* mener det må avklares om det fortsatt er mulig å få eller beholde godkjenning med plateprøver (gjelder opp til 3500 kg). Eventuelle endringer i krav til kapasitet (belastning), nye krav om minimum bredde og lignende må avklares før endringen settes i kraft. Høringsinstansen mener at det må utarbeides et notat om temaet som foreligger samtidig med forskriftsvedtagelsen hvis spørsmålet ikke avklares av selve forskriftsteksten. Dette for å unngå misforståelser og forskjellsbehandling.



#### 4.2.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet mener det fremgår klart nok av forskriftsteksten at det er bremsemoment det stilles krav om og ikke akselvekt, jf. formuleringen «*kapasitetskrav med hensyn til bremsemoment*».

Videre anser vi det som unødvendig å kreve mulighet til registrering av aktuelt akseltrykk på bakgrunn av vårt valg av kontrollmetoder innenfor rammene av ISO 21069.

I forhold til ABLs og Standard Norges innspill om forholdet til ISO-standarden, bemerker vi at direktivet stiller krav om at medlemsstatene når de gjennomfører bremsekontroll av tunge kjøretøy skal følge standardene gitt i ISO-standarden eller andre tilsvarende metoder. ISO-standarden inneholder blant annet beskrivelse av flere ulike kontrollmetoder for kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses. Vegdirektoratet legger til grunn at Norge oppfyller sine direktivforpliktelser gjennom den foreslåtte åpningen for to av kontrollmetodene i ISO-standarden. Vi bemerker i den forbindelse at det samme må gjelde dersom man kun åpner for én av standardens beskrevne kontrollmetoder. Annex A til standarden, som ABL viser til, omhandler tekniske krav til rullebremseprøvere. Vi opprettholder vårt standpunkt om at det ikke er nødvendig å kreve rullebremseprøvere som oppfyller kravene i Annex A så lenge vi bare åpner for bruk av henholdsvis referanseverdimetoden og ettpunkts-metoden. Så lenge norsk kontrollregelverk krever kontroll i tråd med de to metodene, vil direktivets krav om kontroll av bremsevirkning under punkt 1.2.2. være oppfylt.

I forhold til ABL sin anførsel om at Sveriges praksis med maksimal bremsekraft ved prøve av tvillinghjul er begrenset til 20kN samsvarer bra med det som er beskrevet i ISO 21069-1 siden man ved to hjul pr. aksel er nær opp til standardens krav (for eksempel 40250kN ved 11,5 tonns aksel er nevnt), bemerker Vegdirektoratet at dette etter vårt syn er feil. Videre er vi heller ikke enig i ABL sitt innspill om at det med henvisning til ISO 21069-1 Annex A bør kreves at en 4-tonns rullebremseprøver skal ha en kapasitet mht. bremsemoment på 14000 kN og at en 11,5 tonns rullebremseprøver skal ha en kapasitet mht. bremsemoment på 40250 kN, da dette kun ville føre til en oppfyllelse av standardens krav i Annex A med 50 %.

Tabellen som oppstiller kravene til kapasitet for målt bremsekraft for rullebremseprøvere i ISO21069-1 beskriver bremsemoment pr. hjul «brake force measurement range per wheel», og må således doubles for å få beregne krav pr. aksel. Dermed vil man ved å sette en øvre begrensning ved prøving på 20kN bremsekraft pr hjul, dra nytte av under 50 % av bremseprøverens kapasitet. En slik overdimensjonering synes unødvendig. For øvrig vises det til kontrollmetodene beskrevet i høringen, som ikke krever måling ved så høy belastning.

Vegdirektoratet vil i den forbindelse også gjøre oppmerksom på at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll har fremlagt et eget Annex V om minimumskrav til lokaler og testutstyr. I dette Annexet er ISO-standarden nevnt, og det kan således ikke utelukkes at det dersom forslaget blir vedtatt i EU, vil bli nødvendig å endre norsk regelverk til å innbefatte krav om oppfyllelse av kapasitetskravet i ISO 21069-1 Annex A. Dette er imidlertid et spørsmål som må utredes nærmere, blant annet i form av en juridisk vurdering av spørsmålet. En eventuell slik endring vil i så fall bli sendt på offentlig høring. Vegdirektoratet følger utviklingen på området tett og vil komme tilbake med mer informasjon så fort som mulig.

Vegdirektoratet har imidlertid kommet til at det sett på bakgrunn av Europakommisjonens forslag om å innføre tekniske krav til rullebremseprøveren i Annex V til forordningen, vil være best å vente med å endre de tekniske kravene til rullebremseprøvere i norsk regelverk. For det første vil vi således kunne unngå å innføre krav i dag for muligens i løpet av kort tid å måtte innføre

ytterlige strengere krav. På den måten unngår vi å påføre bransjen ytterligere problemer knyttet til usikkerhet rundt krav til bremseprøvere, herunder hva slags prøver de evt. skal investere i hvis de skal kjøpe ny. For det andre vil vi ved å vente sikre at vi får samme krav til rullebremseprøvere som resten av Europa. Det eneste nye kravet vi vil vedta i forhold til rullebremseprøvere er således at de må kunne brukes til å kontrollere etter de nye kontrollmetodene, dvs. referanseverdimetoden og ettpunkts-metoden. Vi bemerker for øvrig at vi viderefører kravet i forskriften § 8 annet ledd bokstav a om at kontrollorgan må ha bremseprøver som er tilpasset de kjøretøyer som kontrollorganet har godkjenning for å kontrollere.

Vegdirektoratet tar Standard Norge sitt forslag om henvisning til NS-ISO21069 i stedet for ISO21069 til følge der det eventuelt i fremtiden vil bli henvist i forskriften under tekniske krav til bremseprøver. For øvrig ser Vegdirektoratet det ikke nødvendig å henvise til ISO 21069 eller NS-ISO21069 andre steder i forskrift eller kontrollinstruks, med bakgrunn i at det kun er to kontrollmetoder i den nevnte standard som er innført og implementert i kontrollinstruksen. Standarden i sin helhet med alle kontrollmetoder og øvrige krav implementeres ikke.

I forhold til innspillet om platebremseprøver for kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3500 kg, bemerker vi at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll har åpnet for bruk av slikt utstyr for kontroll av lette kjøretøy. Forslaget inneholder også tekniske krav til slike platebremseprøvere. I den grad forslaget vedtas i EU, vil det fortsatt være åpent for slike prøvere også i Norge. Vi følger denne utviklingen nøye. Vi vil i mellomtiden vurdere behovet for et notat som foreslått av Østenstad HMS Rådgivning.

### 4.3 Slitasjetester

#### 4.3.1 Innspill

*NHO Transport* stiller seg positive til kravet om spesialtilpasset slitasjetester for kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg.

*Region øst* støtter krav om slitasjetester og stiller spørsmål ved om det er mulig å utføre kontroller på tyngre kjøretøy på en faglig god måte uten bruk av slikt utstyr. I forlengelsen av dette stiller regionen spørsmål om det også bør kreves at kontrollorganet har grav eller firesøylers løftebukk eller evt. andre gode løsninger som muliggjør bruk av slitasjetester.

*Region sør* anbefaler bruk av slitasjetester for alle kjøretøy og bemerker at det vil betinge krav om kontrollgrav for de tyngste kjøretøyene.

*Region midt* mener slitasjetester bør innføres for kontroll av alle kjøretøy.

*Region vest* foreslår krav om slitasjetester for alle kjøretøygrupper og at det gis en passende overgangsordning. Regionen foreslår 1. januar 2016 som frist for anskaffelse.

*ABL* anbefaler at spesialtilpasset slitasjetester kreves brukt for alle kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg.

*NBF* er usikre på hvordan verktøyet skal brukes effektivt uten arbeidsgrav, men mener verktøyet er svært egnet for kontrollorganer godkjent for kontroll av kjøretøy med tillatt

totalvekt over 7500 kg og som har arbeidsgrav. Høringsinstansen mener det finnes alternative metoder for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt under 7500 kg som ikke nødvendiggjør bruk av slitasjetester.

*Norsk Scania AS* er enige i kravet om spesialtilpasset slitasjetester for kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg.

### 3.3.2. Vurdering

Vegdirektoratet vedtar i tråd med anbefalingene fra høringsinstansene det foreslåtte utstyrskravet.

## 4.4 Utstyr for påvisning av drivstofflekkasje i LPG/CNG kjøretøyer

### 4.4.1 Innspill

*Region sør og Region vest* støtter utstyrskravet. *Region vest* forutsetter at også de lokale tilsynsenhetene og trafikkstasjonene kjøper inn slikt utstyr til bruk i forbindelse med overprøving og stikkprøvekontroller.

*NHO Transport* støtter utstyrskravet.

*NBF* mener det er unødvendig å kreve det aktuelle utstyret med tanke på at relativt få kjøretøy er utstyrt med gassdrift.

*Østenstad HMS Rådgivning* mener det er så få gassdrevne kjøretøy at det vil være lite hensiktsmessig å pålegge alle kontrollorgan å gå til anskaffelse av slikt utstyr. Høringsinstansen viser til at de ikke kjenner kostnadene knyttet til innkjøp og kalibrering av slikt kontrollutstyr og foreslår at de kontrollorganene som ønsker det går til anskaffelse av nevnte utstyr og at eiere av slike kjøretøyer henvises til disse kontrollorganene.

*Norsk Scania AS* mener dagens utstyr i mange tilfeller kan benyttes, men at kalibrering må skje med metangass.

*Harald A. Møller AS* stiller spørsmål ved om alle kontrollorganer må ha utstyret eller om det bare gjelder kontrollorgan som kontrollerer slike kjøretøy, herunder om kontrollorgan kan velge bort gassdrevne kjøretøy for slik å unngå utstyrskravet. De påpeker at utstyrskravet innebærer både en investeringskostnad og en kalibreringskostnad (kalibrering utføres ikke i Norge, men i Sverige) som i dag er nesten på høyde med innkjøpsprisen for kontrollutstyret.

### 4.4.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet bemerker at utstyret kreves for å utføre kontroll etter det obligatoriske kontrollpunkt 6.1.3. for kjøretøy med gassdrift. På bakgrunn av diskrimineringsforbudet i pkk-forskriften § 16 første ledd finner vi etter gjeldende regelverk å måtte kreve slikt utstyr hos alle kontrollorganer. Vi bemerker dog at Vegdirektoratet har igangsatt en gjennomgang av

pkk-ordningen som sådan og hvor blant annet diskrimineringsforbudet er et av temaene vi vurderer nærmere. Uavhengig av utfallet av denne vurderingen bemerker vi at det vil bli gitt overgangsordning for nytt kontrollutstyr. Dette redegjøres nærmere for under eget kapittel 7 nedenfor.

#### 4.5 Diagnoseverktøy

##### 4.5.1 Høringsinnspill

*Region vest* mener at diagnoseverktøy må brukes på både bensin- og dieselskjøretøy. Regionen viser til at man ved OBD-måling vil kunne få målt enkelte kjøretøy som ikke lar seg ruse opp på tomgang.

##### 4.5.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg *Region vests* innspill og er ikke uenig i forslaget. Vi vil imidlertid vurdere et evt. slikt krav på et senere tidspunkt, ettersom det evt. vil måtte sendes på høring før det kan vedtas som del av kontrollinstruksen. I den forbindelse viser vi til at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll foreslår at OBD-diagnoseverktøy skal være obligatorisk kontrollutstyr, selv om det p.t. kun er oppført i regelverket som alternativ kontrollmetode for avgass på bensindrevne biler. Vegdirektoratet vedtar kravet som foreslått. Vi bemerker for ordens skyld at det ikke dreier seg om obligatorisk kontrollutstyr, og at de tekniske kravene til utstyret således bare gjelder de kontrollorgan som ønsker å benytte alternativ kontrollmetode.

## 5 **Om kontrollmetode bremses tunge kjøretøy**

### 5.1 Generelt

#### 5.1.1 Innspill

*NAF* anser det som viktig at kontroll av bremses på tunge kjøretøy gjennomføres på en god måte slik at nødvendig trafiksikkerhet opprettholdes.

*Region midt* foreslår at det presiseres at metodene gjelder for kjøretøy med tillatt totalvekt over 7500 kg.

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* og *Maskinentrepenørenes Forbund (MEF)* – som avgir felles hørings svar – er av den oppfatning at direktivet i større grad enn det Vegdirektoratet legger opp til, sidestiller avprøving på vei med rullebremseprøver. De viser til at det fortsatt er stor usikkerhet knyttet til påliteligheten til rullebremseprøvere da disse bare kontrollerer bremsene i en hastighet av 2,5 km/t. Høringsinstansene anfører at en rekke av kjøretøyets sikkerhetssystemer ikke virker ved en slik hastighet. De mener at rullebremseprøvere er egnet til å kontrollere det enkelte hjul på et kjøretøy, men at testkjøring på vei uansett bør foretas for å kontrollere hvordan et kjøretøy eller vogntog oppfører seg på veien, i større hastighet og med last. De mener derfor at det skal gjennomføres retardasjonsmålinger i forbindelse med testkjøring på vei i de tilfeller man er usikker på om kjøretøyet tilfredsstillende oppfyller kravene, eller dersom en av partene krever det.

Høringsinstansene begrunner forslaget, som er basert på erfaringer fra medlemsbedrifter, om at en av partene skal kunne kreve retardasjonsmåling med to forhold. For det første at feil ved rullebremsetesten potensielt kan skape svært farlige situasjoner i trafikken ved at kjøretøy med godkjent test likevel ikke har tilstrekkelig bremskraft. For det andre at lastebileiere har opplevd å bli påført betydelige kostnader helt unødvendig som følge av feil ved rullebremsetesten.

De to høringsinstansene mener at retardasjonsmåling nettopp er en slik enkel, rask og trygg kontrollmetode som det er mulig å føre tilsyn med som Vegdirektoratet fremhever behovet for i høringsnotatet. De viser til at retardasjonsmåling gir et pålitelig resultat for kjøretøyets totale retardasjon, noe som ivaretar både trafikksikkerheten og rettsikkerheten til bileieren når gjentatte rullebremseprøver viser usikre og sprikende resultater. De anfører at retardasjonsmåling er selve fasiten og en sikker metode som avgjør hvorvidt et kjøretøy kan stoppe innenfor gitte krav eller ikke.

De to høringsinstansene mener også at det bør anbefales at kjøretøyet er lastet til minst 60 prosent av tillatt totalvekt fordi systemer med nedtrekk har vist seg å være tidkrevende i bruk. Alternativt må alle godkjente PKK-verksteder ha mulighet til å simulere last, og dette må i så fall være arrangert på en måte som gjør det enkelt å bruke. Dersom det av tekniske grunner ikke er mulig å bruke nedtrekk for å simulere last, må kontrollorgan og bileier avtale løsninger i det enkelte tilfellet.

*Kombimatic AS* mener det er mye som tyder på at moderne tungbiler med EBS ikke kan testes i dagens rulleprøvere. De viser til at rulleprøvere tester bremses i et simulert miljø med hjulhastighet på ca. 2,5 km/t, mens retardasjonsmåling på veg er en test i virkelig miljø med normal hastighet og alle bilens bremsesystemer intakt. Høringsinstansen mener Vegvesenet ved utarbeidelsen av forskriftsforslaget ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til erfaringer og dokumentasjon fra siste 13 år på at kvaliteten på rulleprøverne ikke er god nok til å gi tilstrekkelig trafikksikkerhet på veiene og rettssikkerhet for lastebileiere og sjåfører. *Kombimatic* anfører at Vegvesenet har jobbet med tiltak som kompetanseoppbygging (bl.a. i samarbeid med Universitetet i Agder) og vedlikehold/kalibrering, uten at dette i vesentlig grad har forbedret kvaliteten på kontroll av bremses på tunge kjøretøy i rullebremseprøver. Høringsinstansen hevder Vegvesenet ikke har dokumentert i høringsbrevet hvorfor ytterligere satsning på kompetanseoppbygging og vedlikehold/kalibrering skal forbedre kvaliteten på rullebremsetestingen.

Kombimatic mener derfor at det må tydeliggjøres i forskriften at retardasjonsmåling på veg skal benyttes som supplement til rulleprøverne ved måling av bremseeffekt for tungbiler, og at det ved tvil skal være resultatet fra retardasjonsmålingen som legges til grunn for både trekkvogn og henger. Høringsinstansen mener også at både kontrollorgan, lastebileier og sjåfør skal kunne kreve å få utført retardasjonsmåling med testkjøring på veg i forbindelse med periodisk kontroll.

Kombimatic mener dette vil gi en løsning som samsvarer med konklusjonen fra temadag om bremses i Nordisk Vegforum (NVF) og siterer i den forbindelse fra referatet: «Det var unison enighet om på møtet at fremtidig bremsetesting bør bestå av funksjonskontroll i rulleprøver, og finne Zt-verdi ved retardasjonsmåling». Kombimatic mener videre at de i høringsbrevet omtalte undersøkelser som viste ca. 3 % feilmargin for rullebremseprøvere viser at det gjennom omfattende kalibrering er mulig å nå en slik feilmargin i forhold til interne parametere målt opp mot en testjigg, men at undersøkelsen ikke viser slik feilmargin målt opp mot bremsevirkning på veg ved retardasjonsmåling. Høringsinstansen anfører at all dokumentasjon de har sett og den erfaring de har viser at det er avvik mellom målt bremseeffekt på rullebremseprøver og virkelige verdier målt på veg, noe som tilsier at trafiksikkerhet og rettssikkerhet ikke ivaretas på en forsvarlig måte. De viser i den forbindelse til undersøkelser de har foretatt i ni fylker og i Sverige.

Kombimatic hevder at feil resultater fra rullebremseprøvere fører til unødige bremseparasjoner og dermed kostnader for lastebileierne, og at en del reparasjoner på bremses som egentlig er i orden fører til nye feil på bremsene som gjør kjøretøyene trafikkfarlige. Som eksempel nevner høringsinstansen montering av for store bremseklokker ofte i strid med hengerprodusentens anbefaling, med den følge at hengeren får for stor bremseeffekt og kan slenge ut ved oppbremsing.

Kombimatic hevder også at de til stadighet avdekker kjøretøy med defekt ABS-system ved testing på veg selv om kjøretøyene er godkjent på pkk og uten at det lyser noen varselampe for ABS-feil. Høringsinstansen viser til at ABS settes ut av funksjon ved testing i rullebremseprøver og at feil med ABS kan føre til at hengere lettere slenger ut og skaper trafikkfarlige situasjoner.

Kombimatic mener det er uforståelig at Vegvesenet fremdeles velger en kontrollmetode som krever så mye kunnskap, vedlikehold og kalibrering at man i løpet av 13 år ikke har klart å oppnå tilstrekkelig gode resultater og at det dessuten virker naivt å tro at man gjennom ytterligere satsning på kunnskap, kalibrering og vedlikehold skal oppnå det man ikke har klart de siste 13 årene.

Videre mener Kombimatic at de praktiske ulempene ved retardasjonsmåling er betydelig redusert, bl.a. ved at det nå er mulig å gjøre retardasjonsmåling av trekkvogn og henger separat. Høringsinstansen anfører også å ha erfart at de fleste kontrollorganer faktisk har fysisk mulighet til å gjennomføre retardasjonsmåling som krever en vegstrekning på 70-100m.

*Nomeland Anlegg AS* mener Statens vegvesen og Vegdirektoratet ikke har oppfattet hvilke problem dagens bremsekontroller skaper. Høringsinstansen finner dette beklagelig men ikke overraskende. For øvrig gir høringsinstansen sin fulle støtte til høringsuttalelsen fra NLF og MEF (se ovenfor).

### 5.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet er ikke enig med NLF og MEF om usikkerheten knyttet til rullebremseprøvere. Vi viser til det vi tidligere har skrevet om kalibrering, vedlikehold og kompetanse hos kontrollør. Videre gjentar vi at det etter vårt syn følger klart av direktivteksten at det kun er kjøretøy som av tekniske årsaker ikke lar seg prøve i rullebremseprøver som kan prøves ved retardasjonsmåling på veg. For øvrig er prøvekjøring av kjøretøyet en del av kontrollen, uavhengig av punkt 1.2.2. bremsevirkning.

Videre er vi heller ikke enig med de to høringsinstansene i at retardasjonsmåling er en enkel og rask kontrollmetode. Vi viser i den forbindelse til at metoden krever lastede kjøretøy fremstilt for kontroll og også veiing av kjøretøyet. Dette er tidkrevende og innebærer dessuten en introduksjon av en ytterligere feilkilde. Videre er det som nevnt tidligere, blant annet i høringsbrevet, knyttet en rekke utfordringer til retardasjonsmåling på veg, som blant annet klimatiske, jf. kravet om måling på tørr veg, samt forhold knyttet til vegstrekningen som skal brukes, herunder vegdekke med varierende friksjon, osv. Dette er forhold som kan føre til lokale variasjoner, hvilket igjen kan gi forskjellsbehandling. De nye kontrollmetodene, referanseverdier og alternativt ett-punkts metoden, baserer seg på måling av bremsekraftene i rullebremseprøveren med referanse til tilført trykk i bremseklokka.

Måling av trykk i bremseklokke i stedet for styretrykk/duomatic er et av de store løftene for kontrollen av moderne kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses, og er et resultat av den teknologiske utviklingen. Ytterligere kvalitetssikring av prøvene sikres gjennom opplæring av kontrollpersonell, samt ved bedre kontroll av at utstyret som benyttes er kalibrert og vedlikeholdt i henhold til fabrikantens spesifikasjoner. I forhold til bekymring om at moderne tunge kjøretøy med EBS ikke kan testes i dagens rullebremseprøvere, bemerker Vegdirektoratet at kompatibilitet med rullebremseprøvere nettopp er noe av bakgrunnen for de foreslåtte nye kontrollmetodene. Produsentene av kjøretøy er pålagt i henhold til ECE 13.11 å produsere kjøretøy på en slik måte at de kan prøves i statisk bremseprøver (type 0 test i ECE 13). Videre er produsentene pålagt å fremlegge referansebremsekrefter for kjøretøyet aksler tilpasset kravene som gjelder ved kontroll, og det er nettopp disse kravene det er foreslått å kontrollere etter.

I forhold til Kombimatics anførsel om at feil resultater fra rullebremseprøvere fører til unødige reparasjoner og kostnader for lastebileierne, er Vegdirektoratet av den oppfatning at dette kan føres tilbake til utfordringer knyttet til kompetanse, vedlikehold og kalibrering. Vi mener at økt fokus på vedlikehold og kalibrering av utstyr, kombinert med de nye kontrollmetodene som baserer seg på kontroll etter fabrikantens grenseverdier samt opplæring i disse metodene, vil bidra til ytterligere heving av kvaliteten på bremsekontrollene.

Vi noterer oss Kombimatics innspill vedrørende feil ved ABS-system og vil vurdere en ytterligere kontrollmetode av ABS-systemer på et senere tidspunkt.

Vegdirektoratet finner ikke å kunne slutte seg til forslaget fra NLF, MEF og Kombimatic om at det skal gjennomføres retardasjonsmålinger i forbindelse med testkjøring på vei i de tilfeller man er usikker på om kjøretøyet tilfredsstillende oppfyller kravene, eller dersom en av partene krever det. Det samme gjelder forslaget om at det ved tvil skal være resultatet fra retardasjonsmålingen som legges til grunn for både trekkvogn og henger. En eventuell retardasjonsmåling vil som nevnt ovenfor etter direktivet kun være aktuelt dersom kjøretøyet av tekniske årsaker ikke lar

seg prøve i rullebremseprøveren. I tillegg ville det - her i Norge - i store deler av året ha vært klimatiske utfordringer ved en slik kontrollmetode.

## 5.2 Valg av kontrollmetode for kjøretøy som ikke kan prøves i rullebremseprøver

### 5.2.1 Innledning

Vi foreslo i høringsbrevet to alternative kontrollmetoder for kjøretøy som av tekniske årsaker ikke lot seg prøve i rullebremseprøver. Alternativ a var retardasjonsmåling på veg, mens alternativ b var en fagmessig kontroll kombinert med prøvekjøring.

### 5.2.2 Høringsinstanser som støtter alternativ a

*Region nord* mener alternativ a vil være tryggest å bruke også mht. dokumentasjon og eventuelt klage på resultatet.

*Region vest* støtter også alternativ a.

*ABL* støtter i utgangspunktet alternativ a, men foreslår en sammenslåing av alternativene gjennom følgende ordlyd: «Kjøretøyene kontrolleres ved en fagmessig funksjonskontroll, kombinert med prøvekjøring. Bremssegenskapene måles på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler, under de forhold som direktiv 2010/48/EU beskriver.»

### 5.2.3 Høringsinstanser som støtter alternativ b

*NAF* mener alternativ b med fagmessig funksjonskontroll og prøvekjøring bør velges.

*NBF* støtter alternativ b under forutsetning av at det utdypes hva en «fagmessig funksjonskontroll og prøvekjøring» innebærer og at det ikke kreves at denne kontrollen utføres av teknisk leder. I og med forslaget om skjerpede kompetansekrav for kontrollører er det etter høringsinstansens syn unødvendig å kreve at teknisk leder gjennomfører denne funksjonskontrollen. *NBF* mener alternativ a vil innebære ulemper for både kjøretøyeier og kontrollorgan ved at man er avhengig av faktorer som vei- og føreforhold.

*Østenstad HMS-Rådgivning* støtter alternativ b med fagmessig funksjonskontroll.

*Norsk Scania AS* mener retardasjonsmåling ved periodisk kjøretøykontroll er lite egnet i Norge på grunn av usikkerhet rundt totalvekter, klimatiske forhold og friksjonsforhold på prøvestrekning.



#### 5.2.4 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet vedtar kontrollpunktet med alternativ a retardasjonsmåling av kjøretøy som av tekniske årsaker ikke lar seg prøve i rullebremseprøver. Vi viser til at dette samsvarer best med direktivets krav. Vi bemerker som i høringsbrevet at dette dreier seg om et svært lite antall kjøretøy. Disse få kjøretøyene vil om nødvendig kunne bytte kontrollmåned slik at man f.eks. unngår kontroll i vintermånedene. Vi vil imidlertid på bakgrunn av mottatte høringsinnspill og sett i sammenheng med de praktiske utfordringene forbundet med retardasjonsmåling utrede nærmere muligheten for å underlegge disse kjøretøyene en fagmessig kontroll. Det er på denne bakgrunn ikke inntatt noen kontrollmetodebeskrivelse for retardasjonsmåling av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses i kontrollinstruksen. Vi vil komme tilbake til dette i god tid før ikrafttredelsen 1. januar 2015.

### 5.3 Valg av kontrollmetode i ISO-21069

#### 5.3.1 Innspill

*Region sør* er enig i forslaget om at referanseverdimetoden bør innføres.

I de tilfellene der man ikke kan benytte seg av referanseverdier som grunnlag for vurdering av bremsekapasitet mener regionen i tråd med forslaget at «ett-punktsmetoden» er den mest hensiktsmessige ved kontroll av bremsevirkning ved PKK. Region sør bemerker at denne metoden for øvrig er meget lik den utregningsmetoden som blir benyttet i dag.

Avslutningsvis påpeker Region sør at det både ved bruk av referanseverdier og oppberegning antas/forutsettes at bremsekraftene har en viss økning i forhold til klokkestrykket. Ved tvil bør en derfor slik Region sør ser det, som et tillegg, kunne nytte retardasjonsmåler som direkte vil vise kjøretøyets reelle avbremsing i forhold til kravet. Eventuelt ujevne aksler eller svake bremses på enkelthjul vil kunne avdekkes på rullebremseprøver.

*NHO Transport* er enig med Vegdirektoratet i at bremsemetodene må være trygge og enkle og at det må være mulig å føre et reelt tilsyn med disse. Høringsinstansen støtter forslaget om referanseverdimetoden som hovedregel og med ettpunkts-metoden brukt for kjøretøy uten referanseverdier. NHO Transport har ingen innvendinger mot at det kun åpnes for to av ISO-standardens kontrollmetoder.

*ABL* er enig i vurderingene av de foreslåtte kontrollmetodene, men gjør oppmerksom på at referanseverdiene i form av tabell eller diagram ifølge bransjen er vanskelig å få tak i. Høringsinstansen ber derfor Vegdirektoratet ta opp temaet – herunder hvilke nivå verdiene skal dokumenteres i - med bilimportørene.

*NBF* mener kontrollmetode må kunne velges fritt på bakgrunn av hvilke opplysninger som er tilgjengelig. Høringsinstansen synes det er vanskelig å forstå at Vegdirektoratet går inn for referanseverdimetoden selv om dette i dag er den minst brukte og kjente metoden. De viser også til at flere i bransjen mener topunktsmetoden er et bedre alternativ enn ettpunktsmetoden. NBF foreslår videre at også manglende opplysninger om referanseverdier og/eller manglende prøveuttak skal være mangelgrunn og kreve etterkontroll.

*Man Truck & Bus Norge AS* støtter Vegdirektoratets valg av kontrollmetode og anbefaler referanseverdimetoden. Høringsinstansen mener kravet om at kjøretøyfabrikant skal oppgi referansekreftene i form av en tabell eller diagram ved førstegangsregistrering bør erstattes med en henvisning i forskriften til ECE-Reg. no. 13 slik Tyskland gjør det. Høringsinstansen viser til at det samme gjelder for beregningstrykk i forhold til ettpunktsmetoden. MAN er også enig i Vegdirektoratets vurdering av «Two-point method» og «Multi-point method».

*Norsk Scania AS* støtter Vegdirektoratets syn, men mener at man unntaksvis skal velge "one point- /two point"-metoden, da opplysninger om referansestrykk i de fleste tilfeller er tilgjengelig. Høringsinstansen opplyser at referansekrefter / beregningstrykk ikke er angitt på typeskilt på deres biler, og bemerker at endringer på chassisene vil påvirke verdiene. De påpeker også at det ikke blir enkelt å få produsentene til å legge ut prøveuttak på venstre side av bilen, på grunn av nødvendig rørdragning rundt hele bilen. De viser i den forbindelse til at det lett vil kunne koples til prøveslanger når man står på rulleprøver da rullene alltid er montert i en grav.

### 5.3.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet fra MAN om at det i forhold til krav om tilgjengelighet av referanseverdier og beregningstrykk ved førstegangsregistrering er tilstrekkelig med en henvisning til ECE-Reg. no. 13 slik Tyskland har gjort det. Vi vil vurdere dette nærmere ved utformingen av kravet.

I forhold til NBFs innspill om referanseverdimetoden og ettpunkts-metoden, viser vi til begrunnelsen for valget av metoder i høringsbrevet. Referanseverdimetoden er den sikreste kontrollmetoden, og ettpunkts-metoden er den som gir resultater som ligger nærmest opp til referanseverdiene. Dette samsvarer som nevnt i høringsbrevet med den tyske kontrollmodellen. Imidlertid vil det i veiledningen bli presisert at for bremsesystemer som er utstyrt med EBS, skal kontrollprosedyrer fra den enkelte kjøretøyfabrikant følges. I forhold til Region sør sitt forslag om bruk av retardasjonsmåling i tvilstilfeller, viser vi til at direktivet bare åpner for slik måling hvis kjøretøyet ikke lar seg prøve i bremseprøver. Det åpner således etter Vegdirektoratets forståelse ikke for bruk av retardasjonsmåling i tvilstilfeller.

Videre er vi enig med Scania i at det ikke vil være nødvendig å spesifikt kreve prøveuttak på venstre side. Vi bemerker i den forbindelse at det følger av ECE-Reg. 13-11 punkt 5 og 5.1.4.2.1. at det skal være prøveuttak for hver uavhengige krets i bremsesystemet på nærmeste lett tilgjengelige posisjon til bremsesynderen som tillatt i forhold til responstid som beskrevet i vedlegg 6. Vi bemerker dog at prøveuttak etter Vegdirektoratets syn bør sitte samlet, godt merket og lett tilgjengelig på venstre side.

Vi vedtar kontrollmetodene som foreslått med den endring at kravet om prøveuttak på siden fjernes.

## 6 Kompetansekrav kontrollører

### 6.1 Innspill

*NAF* er enig i de foreslåtte kompetansekravene til kontrollører og mener det er spesielt viktig at kontrollør har norskkunnskaper slik at vedkommende kan lese og forstå kontrollinstruks og regelverk og også gjøre seg forstått overfor bileier.

*NHO Transport* støtter forslaget om krav til bestått kurs i bremseprøving og mener at den raske teknologiske utviklingen på kjøretøyområdet tilsier at slikt obligatorisk kurs bør gjennomføres hvert femte år.

*NBF* mener det er nødvendig med en nærmere beskrivelse av både innholdet på kursene som kreves og prosessen med godkjenning av kurs for å kunne gjøre en helhetlig vurdering av forslaget. *NBF* understreker også viktigheten av et landsdekkende kompetansetilbud og mener man må se nærmere på hvem som bør få tilby kurs. I forhold til kontroll av elbil og hybridbil mener *NBF* at man må vurdere dette som eget punkt og da særlig hvis kontrollen er forbundet med høyspenningsfare. *NBF* mener de nye kompetansekravene innebærer at hele bransjen må kurses og at det derfor må vurderes overgangsordninger slik at kravene ikke oppfattes som urimelige. *NBF* bemerker også at de tar sterk avstand fra enkelte høringsinstansers syn om at det bør kreves at kontrollører har førerrett til slike kjøretøy som de skal kontrollere.

*Bilimportørenes Landsforening (BIL)* er enig i de foreslåtte kompetansekravene. De mener det er nødvendig at Statens vegvesen nøye spesifiserer kursinnhold og helst lager ferdig kursopplegg, slik at en sikrer riktig og lik kompetanse hos alle kontrollører. Høringsinstansen er svært skeptisk til at kurs skal godkjennes regionalt. *BIL* er i likhet med *NBF* svært uenige i et eventuelt krav om førerkort klasse C/CE for tungbilkontrollører og begrunner dette med at kravet ikke sikrer relevant kompetanse for kontroll av kjøretøy/bremser og dessuten er uforholdsmessig kostbart. De viser i den forbindelse til at prøvekjøring kan foretas av teknisk leder eller stedfortreder.

*Norsk Scania AS* er i prinsippet enig i kravene, men stiller spørsmål ved om det etter bokstav e) er kursinnholdet eller de interne kursinstruktørene som skal godkjennes.

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* og *Maskinentrepenørenes Forbund (MEF)* mener det er positivt at det i forslag til ny forskrift paragraf 14 punkt d foreslås krav til godkjent kompetanse. De anfører at kompetansen hos de som utfører kjøretøy- og bremsekontrollene er varierende, og i en del tilfeller ikke god nok. De mener videre at en enhetlig, nasjonal praksis er nødvendig og at det bør stilles krav til dokumentert kompetanse gjennom et kurs utarbeidet av Vegdirektoratet. Kurset må være gjennomført og bestått før disse personene kan gjennomføre periodisk kjøretøykontroll av tunge kjøretøy. Det bør videre stilles krav om at kontrolløren har en viss praktisk erfaring med å føre vogntog og det bør uansett være krav til at vedkommende har førerkort, da en kontroll medfører at man må prøve kjøretøyet på vei.

*Region øst* ønsker på sikt et krav om at alle kontrollører – ikke bare de som kontrollerer tunge kjøretøy - skal gjennomgå et kurs med nærmere beskrevet innhold og viser i den forbindelse til ordningen i Danmark. Høringsinstansen anser et slikt kurs også som en fordel hvis norske kontroller skal godkjennes i våre naboland. *Region øst* mener også at kravet til kontrollører bør hjemles i forskriftens § 12 og ikke i § 14 bokstav b som foreslått.

*Region sør* mener i likhet med *Region øst* at kompetansekravet må plasseres i § 12 og ikke i § 14 b, da en deling av kompetansekravet mellom to bestemmelser bare gjøre forskriften uoversiktlig. *Regionen* foreslår også at ordlyden i pkt. 1 utformes som én setning og ikke deles opp. Videre mener *regionen* at innholdet av formuleringen «dets systemer» fremstår som noe uklart. *Regionen* bemerker at det bør stilles tilsvarende krav til norskkunnskaper og bestått kurs i bremseprøving for tekniske ledere og stedfortredere som for kontrollører. De stiller også spørsmål om av hvem og hvordan norskkunnskapene skal kontrolleres.

*Region sør* mener at kurs i bremseprøving bør godkjennes av Vegdirektoratet og ikke av Regionvegkontoret som foreslått i høringen, da dette vil gi en mer enhetlig tilnærming og praksis slik at kursene ikke varierer fra region til region.

*Region midt* vil innføre krav om obligatorisk opplæring for alle kategorier kontrollorgan.

*Region vest* foreslår kurs for kontrollører av 14 dagers varighet med avsluttende prøve. Videre foreslås at både kursholder og kurset må være godkjent av regionvegkontoret og at bevis for bestått kurs må sendes regionvegkontoret for endelig godkjenning før kontrollør kan foreta kontroller. *Regionen* foreslår ny bokstav e) i § 14 første ledd: «Fra 01.01.2016 skal alle pkk kontrollører ha gjennomført og bestått opplæringsopplegg for kontroll iht. kontrollinstruksen. Kurset skal være godkjent av regionvegkontoret.». *Regionen* ber Vegdirektoratet vurdere om kurset skal ha en maksimal holdbarhetstid på f.eks. 5 år.

*Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB)* foreslår et tillegg til ordlyden i forslaget i form av ny § 14 første ledd bokstav b nr. 4 bokstav e: «Ved kontroll av kjøretøy med elektrisk fremdrift ha kompetanse på hvordan utstyr med høye spenninger (over 50V) og høye kortslutningsstrømmer skal håndteres. Dette innebærer tiltak mot elektrisk sjokk og tiltak mot kortslutning og lysbuer.»

*ABL* er positive til den foreslåtte skjerpingen i kompetansekravet til kontrollører og tilbyr seg å bidra til å etablere kurstilbud, herunder også å delta i arbeidsgrupper for utvikling av opplæringsplaner. Høringsinstansen er imidlertid skeptisk til at kursene skal godkjennes regionalt på grunn av faren for ulik kvalitet på kursene landet rundt og at et kurs godkjennes i én region men ikke i en annen. *ABL* foreslår derfor at kursene godkjennes av Vegdirektoratet, subsidiært at kursene godkjennes regionalt etter sterke føringer fra Vegdirektoratet.

*Sør-Trøndelag Bilbransjeforening* mener det må være tilstrekkelig for å tilfredsstille kravet i § 14 første ledd bokstav b nr. 1 at kontrolløren har tungbilfagbrev og ett års relevant praksis etter dette. Det bør være opp til teknisk leder å godkjenne vedkommende eller ikke. Høringsinstansen mener at kravene i nr. 2 og 3 er relevante. I forhold til nr. 4 bokstav a) mener de at man da kontrollør har førerkort og fagbrev tunge kjøretøy kan legge til grunn at vedkommende har innsikt i viktigheten av at bilene får riktig bedømmelse. Nr. 4 bokstav b) kan fjernes da punktet i stor grad er selvregulerende. I forhold til bokstav c) er det utstyrsleverandøren som etter høringsinstansens syn må kurse kontrollørene i bruken av måleinstrumentene. Avslutningsvis støtter Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening et krav om kurs av en dags varighet i kontroll av bremses på tunge kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses.

*Østenstad HMS Rådgivning* er enig i at det bør stilles konkrete og definerte krav til kontrollørens kompetanse. Høringsinstansen stiller spørsmål om hvem som skal avgjøre om

en kontrollør har «tilstrekkelig norskkunnskaper til at vedkommende kan lese og forstå osv.» som beskrevet i punkt 2. Østenstad viser til at det arbeider mange kontrollører i Norge som ikke har gode norskkunnskaper. Høringsinstansen mener dette kan se ut som yrkesforbud for disse personene. Om punktet skal brukes må det defineres klart slik at regionvegkontorene har klare retningslinjer å arbeide ut fra.

## 6.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi noterer oss NHO Transport og Region vest sitt forslag om å kreve slikt kurs gjennomført hvert 5. år. Vi bemerker i den forbindelse at det i Kommisjonens forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll Annex VI nr. 2 (b) er krav om årlig oppfriskningskurs for kontrollører. Vi vil evt. komme tilbake til forslaget fra NHO og Region vest på et senere tidspunkt hvis ikke Europakommisjonens forslag til krav blir vedtatt.

I forhold til innspillene om førerkortkrav for kontrollører viser vi til at det i forslaget ikke er ment å endre gjeldende regelverk på dette punktet. Førerkortkravet vil som i dag - foruten for teknisk leder og stedfortreder - kun gjelde for kontrollører som skal prøvekjøre de aktuelle kjøretøyene, jf. forskriften § 12 først ledd annet punktum. Vi bemerker at vi ikke er enig med BIL i at førerkort ikke gir relevant kompetanse i forhold til kontrollen, men finner det likevel ikke nødvendig å kreve verken førerkort eller erfaring med føring av vogntog for hver enkelt kontrollør som foreslått av NLF og MEF. Prøvekjøring kan etter Vegdirektoratets syn gjennomføres av teknisk leder, stedfortreder, eller evt. annen kontrollør med relevant førerkortklasse.

I forhold til flere høringsinstansers ønske om at kursene skal godkjennes av Vegdirektoratet og ikke av regionvegkontorene som foreslått, så tar vi dette til etterretning og endrer forskriften i tråd med dette.

Vi noterer oss også NBFs synspunkt om at en nærmere beskrivelse av både innholdet på kursene som kreves og prosessen med godkjenning av kurs er nødvendig for å kunne gjøre en helhetlig vurdering av forslaget. Vi noterer oss innspillet fra NBF om at elbil og hybridbil bør vurderes særskilt, men vi er av den oppfatning at kontrollen slik den er beskrevet i kontrollinstruksen ikke vil kreve spesiell kunnskap. Videre bemerker vi at det vil bli gitt overgangsordninger slik at bransjen får tid på seg til å kurse sine kontrollører.

Vi noterer oss BILs ønske om spesifisering av kursinnhold og helst ferdig kursopplegg fra Statens vegvesen. Statens vegvesen vil gi føringer for kursinnhold og godkjenne kursene, men vil ikke selv lage ferdige kursopplegg.

Vegdirektoratet bemerker til Norsk Scania AS at det er kursinnholdet som skal godkjennes etter annet ledd.

I forhold til Region øst og Region midt sine forslag om krav om opplæring for kontrollører av alle kjøretøykategorier, viser vi til Europakommisjonens forslag til forordning, hvoretter alle kontrollører må gjennom en sertifiseringsordning. Denne ordningen innebærer (i tillegg til krav om grunnkompetanse i form av mekanikerutdannelse og 3 års praksis som skal gjelde for kontrollører som ansettes etter ibruktagningsdatoen av forordningen) krav om førstegangsopplæring og deretter årlige oppfriskningskurs.

Vegdirektoratet er enig med Region øst og Region sør i at kompetansekravet bør hjemles i § 12 og ikke i § 14 b som opprinnelig foreslått.

Vi er enig med Region sør i at kompetansekravet skal gjelde også for tekniske ledere og stedfortredere, og dette er da også ment med forslaget. Av hensyn til forskriftstekstens klarhet vil vi presisere dette slik at det fremgår klart at også teknisk leder og stedfortreder er omfattet. Vi er enig i forslaget til ordlydsendring i nr. 1 ved at det gjøres om til én setning, men finner ikke grunn til å endre formuleringen «dets systemer», da vi mener det fremgår klart at det er kjøretøyets systemer man her sikter til.

Vi gjør oppmerksom på at formuleringen av kravet om norskkunnskaper er endret slik at den er i tråd med tilsvarende krav i forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område. Formuleringen av kravet er således: «*Tilstrekkelige norskkunnskaper til at vedkommende kan utføre kontroller på en tilfredsstillende og forsvarlig måte.*»

I forhold til spørsmålene rundt kravet om norskkunnskaper bemerker Vegdirektoratet at det er arbeidsgivers ansvar å påse at dette kravet er oppfylt, på samme måte som tilfelle er i forhold til at vedkommende kontrollør har «nødvendig kompetanse», jf. § 12 første ledd, første punktum. Tilsynspersonalet skal deretter ved tilsyn kontrollere og vurdere om dette kravet er oppfylt på linje med andre krav til virksomheten. For teknisk leder og stedfortreder vil kravet bli kontrollert allerede ved godkjenning. Vi vil vurdere behovet for å gi retningslinjer i notatet om forskriften.

Vi noterer oss DSBs forslag om tilleggskrav for kontrollører av elbil og hybridbil. Et evt. slikt krav må sendes på høring før det evt. kan vedtas. Vi vil vurdere et slikt krav på et senere tidspunkt.

Vegdirektoratet noterer seg ABLs tilbud om å etablere kurstilbud og om å delta i arbeidsgrupper for utvikling av læreplan.

Vi vil etter dette vedta forslaget med de endringer som fremgår ovenfor.

## **7 Overgangsperiode**

### **7.1 Innspill**

*NAF* mener det er viktig med tilstrekkelig lengde på overgangsperioden i forhold til datasystemer, opplæring og investeringer i nytt utstyr. Perioden bør derfor minimum være 12 måneder.

*Input Data* mener det vil være rimelig med en overgangsperiode på 12 måneder fra de har en betaversjon av nytt kontrollsystem klart, noe som de anslår vil ta ca. 6 måneder.

*Region øst* mener den nye instruksjonen bør innføres så raskt som mulig og anbefaler derfor en delt iverksettelse av endringene.

*Region midt* foreslår en overgangsperiode på to år for krav om slitasjetester, spinner og utstyr for påvisning av gasslekkasje i gassdrevne kjøretøy. For innføring av ISO 21069 for rullebremseprøver foreslås 10 års overgangsperiode.

*Region nord* mener en rimelig lengde på overgangsperiode kan være 1-2 år, men åpner for en delt iverksettelse hvor nye kontrollmetoder for bremses på tunge kjøretøy trer i kraft på et senere tidspunkt.

*Region vest* foreslår at kontrollinstruksen trer i kraft 1. januar 2014. Regionen foreslår at samme frist skal gjelde for kravet kompetansekravet i forhold til bremsekontroll og som hovedregel også for anskaffelse av nytt kontrollutstyr. Det foreslås likevel å åpne for dispensasjoner for spesialtilpasset slitasjetester, bukker og grav frem til 1. januar 2016 og for spesielt kostbart kontrollutstyr til 1. januar 2018. For kompetansekrav i form av kurs og annen sertifisering foreslår regionen frist til 1. januar 2016.

*ABL* ønsker kortest mulig overgangsordning og begrunner dette med hensynet til like konkurransevilkår og å oppnå riktige måleverdier. Høringsinstansen viser til at markedet i forhold til bremseprøvere i all hovedsak allerede er tilpasset de påtenkte kravene som følge av det norske kravet om 13 tonn aksellastkapasitet. En del prøvere oppfyller ikke kravet til motorkraft i ISO 21069, men ABL opplyser at eksisterende prøvere i mange tilfeller kan oppgraderes. ABL anbefaler på denne bakgrunn at ISO-standardens krav innføres, med en overgangstid på 2 år. Etter at denne fristen er gått ut, skal alle prøverne tilfredsstille de samme kravene. Høringsinstansen mener at kravene i forskriftene må oppfylles umiddelbart ved nyetablering og utskifting av utstyr.

*NBF* mener Vegdirektoratet må vurdere overgangsordninger som gjør at kravet om bremseprøver som tilfredsstillt kravene i ISO 21069 ikke virker urimelig, og ber om at dette ses i sammenheng med normal avskrivningsperiode for slikt utstyr. NBF foreslår en todelt iverksettelse hvor krav som ikke påfører kontrollorganene nevneverdige kostnader innføres med to års overgangsperiode, mens krav, herunder særlig utstyrskrav, som påfører kontrollorganene betydelige kostnader innføres med 4 års overgangsperiode.

*Man Truck & Bus Norge AS* mener de allerede i dag har kompetansen og utstyret som kreves og at en overgangsperiode på ett år derfor bør være nok.

*Norsk Scania AS* mener de nye kravene kan kreve betydelige investeringer og at man derfor pga. budsjettprosessene hos aktørene bør ha en overgangsperiode på minst 2 år. Høringsinstansen foretrekker en totrinns innføring.

*Harald A. Møller AS* mener overgangsperioden bør være minst 12 måneder. De opplyser også at de vil trenge 4 måneder (6 måneder hvis om sommeren) fra kravspesifikasjonen er klar til datasystemet for innmelding av kontrollsedler kan være klart.

## 7.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet bemerker at Europakommisjonen i etterkant av høringen har presentert sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll. I dette forslaget ligger både utstyrskrav og kompetansekrav for kontrollører, samt enkelte endringer i forhold til obligatoriske

kontrollpunkter. I forhold til kompetansekravet vi foreslo i høringen, mener vi at det ikke er noen grunn til å gi lengre overgangsperiode som følge av forslaget fra Kommissjonen. Forslaget fra Kommissjonen innebærer strengere kompetansekrav enn de vi har hatt på høring, men hvis EU vedtar sitt forslag, vil det uansett ikke være noen ulempe for Norge at vi allerede har kurset bransjen i deler av det som senere vil kreves gjennom en evt. forordning. Kontrollører som har gjennomført kurs i bremseprøving etter nye metoder vil kunne få godskrevet dette i forhold til senere krav om opplæring som del av sertifiseringsløpet. Uavhengig av dette bemerker vi at kurs i bremseprøving etter nye metoder som vi foreslo i høringen, er en nødvendig forutsetning for innføring av de nye kontrollmetodene for bremses på tunge kjøretøy. På bakgrunn av dette settes frist for å oppfylle dette kravet til 1. januar 2015. Nye kontrollmetoder for tunge kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses, skal også tas i bruk fra 1. januar 2015.

I forhold til utstyrskravene, herunder blant annet krav til rullebremseprøver, mener vi forslaget fra Kommissjonen kan gi grunn til en lengre overgangsperiode. Bakgrunnen for dette er at forslaget innebærer en overgangsperiode på 5 år for kontrollutstyr i bruk på ibruktagningsdatoen som igjen er 1 år etter evt. Ikrafttredelse (20 dager etter publisering i EU-tidende). I og med at forslaget muligens vil innebære krav om bremseprøvere som fullt ut oppfyller de tekniske kravene i ISO-21069-1 Annex A som bl.a. kapasitetskrav bremsemoment, (dvs. et strengere krav enn det vi foreslo i høringsbrevet), finner vi som nevnt under kapittel 3.2.2. grunn til å utsette vedtagelse av strengere tekniske krav til rullebremseprøver enn de som gjelder i dag, bortsett fra kravet om at prøverne må kunne brukes til å kontrollere etter de nye metodene, referanseverdi og ettpunkts-metoden. På denne bakgrunn settes frist for anskaffelse av øvrig nytt kontrollutstyr til 1. januar 2019. Kontrollmetoder som krever nytt utstyr, skal tas i bruk samme dato. Frem til denne datoen kan de aktuelle kontrollpunktene kontrolleres etter annen egnet kontrollmetode.

Kontrollmetoder som krever to personer til stede samt enten arbeidsgrav eller kjørebaneløfter blir obligatorisk fra 1. januar 2019. Frem til denne dato kan disse kontrollpunktene kontrolleres etter annen egnet metode.

For kontrollinstruksen for øvrig, inkludert nye kontrollpunkter som ikke krever nytt utstyr, settes ikrafttredelse til 1. januar 2015.

Nye krav om ISO-sertifisering av kalibreringsorgan skal gjelde fra 1. januar 2015.

## **8 Økonomiske og administrative konsekvenser**

### **8.1 Innspill**

*Region midt* bemerker at mange kontrollpunkter i den nye instruksen vil kreve to kontrollører.

*ABL* ber Vegdirektoratet om å utdype punktet om overgangsordninger og eventuelle nye utstyrskrav snarest mulig og i god tid før den første overgangstiden utløper, slik at kontrollorganene tidligst mulig får anledning til å vurdere eventuelle nye investeringsbehov.

*NBF* er enig i Vegdirektoratets vurderinger av økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget, herunder blant annet at det vil kunne resultere i en høyere kontrollpris.



*Norsk Scania AS* mener at forslaget innebærer økt tidsforbruk pr. kontroll som igjen vil gi høyere kontrollpris for kundene. Høringsinstansen ber om at dette tydeliggjøres i oppsummeringsdokumentet slik at det ikke fremstår som om bransjen øker sine marginer.

## 8.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet legger til grunn at den nye kontrollinstruksen vil medføre en viss økning i tidsbruken pr. kontroll, men vi har ikke på nåværende tidspunkt grunn til å tro at det dreier seg om en spesielt stor økning i tidsbruk. Vi viser i den forbindelse til at en del kontrollpunkter som tidligere var ett nå er delt opp i flere.

Vi legger videre til grunn at også de kostnadene bransjen får i tilknytning til opplæring og anskaffelse av nytt kontrollutstyr til en viss grad vil kunne resultere i en økning i kontrollprisene.

## **9 Kontrollpunkter som ikke følger av direktivet**

### 9.1 Punkter som videreføres fra dagens kontrollveiledning

#### 9.1.1 Kontrollpunkt 2.7: Retningsstabilitet og selvoppretting.

##### 9.1.1.1 Innspill

*Region øst* støtter forslaget om å videreføre dette punktet.

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Man Truck & Bus Norge AS (MAN)* mener punktet dekkes av punktene 2.2. – 2.6. og at selvoppretting dessuten defineres ulikt med hensyn til bilmerke og kjøretøytype. På denne bakgrunn anser de punktet for lite relevant og anbefaler derfor at det fjernes.

##### 9.1.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet fra MAN, men mener likevel kontrollpunktet skal med av trafikksikkerhetshensyn. Vi viser for øvrig til at punktet kontrolleres under prøvekjøring som skal utføres uavhengig av dette kontrollpunktet, slik at kontrollen av punktet i seg selv ikke tar nevneverdig tid.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

## 9.1.2 Kontrollpunkt 8.2.3. Avgass generelt og motorgange.

### 9.1.2.1 Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Man Truck & Bus Norge AS* mener kontrollpunktet dekkes av kontrollpunktene 8.2.2.1. og 8.2.2.2. og anbefaler derfor at punktet fjernes fra kontrollinstruksen.

### 9.1.2.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet fra MAN, men mener likevel kontrollpunktet skal med av miljøhensyn. Kontrollpunktet vil fange opp unormal røykutvikling som følge av eksempelvis oljeforbruk, samt at unormal stor røykutvikling fra eldre kjøretøy som er fritatt for avgass- og røykgassmåling gis mangelmerknad ved periodisk kontroll.

## 9.1.3 Kontrollpunkt 10 Forevisning for trafikkstasjon

### 9.1.3.1 Innspill

*Region vest* mener at flere eksempler kan inkluderes i listen, men at listen ikke skal være uttømmende.

*ABL* og *NBF* foreslår å opprettholde veiing av ambulanser siden mye utstyr legges inn/monteres etter at ambulansen er godkjent.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* mener at hvis små endringer og feil skal føre til «forevisning for trafikkstasjon» så bør forskriften endres slik at kontrollorgan kan kvittere ut kontrollseddelen i sin helhet hvis bilen er satt tilbake i originalstand. Ellers mener høringsinstansen at det må gis en forklaring av omtrent hvor grensen for hva som regnes som ombygging går.

### 9.1.3.2 Vurdering

Vi noterer oss forslaget om å inkludere flere eksempler i listen, men finner ikke grunn til å endre beskrivelsen på nåværende tidspunkt. Vi viser til at det ikke er ment som noen uttømmende liste over årsaker til at kjøretøy må forevises trafikkstasjon.

Vi noterer oss også ABLs og NBFs innspill om veiing av ambulanser og vil evt. vurdere behovet for å gjeninnta dette i kontrollinstruksen på et senere tidspunkt.

I forhold til Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening sitt forslag bemerker vi at en slik forskriftsendring evt. vil måtte sendes på offentlig høring. Vegdirektoratet mener imidlertid på nåværende tidspunkt at gode grunner taler i mot en slik endring.

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

## 9.2 Nye punkter utover direktivet

### 9.2.1 Kapittel 4.14. Hybridkjøretøy og kjøretøy med elektrisk fremdrift

#### 9.2.1.1 Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*ABL* er enig i punktene men påpeker – under henvisning til at sterkstrøm ikke inngår i læreplanene for bilfagene - viktigheten av at kontrollørene har nødvendig kompetanse på feltet.

*NBF* ønsker et eget kontrollpunkt for kontroll av elbilers hovedstrømbryter. Ønsket begrunnes med at bryteren er viktig for å kunne bryte strømmen og eliminere høyspenningsfare under vedlikehold, men også i forbindelse med trafikkulykker. *NBF* foreslår at bryterens tilgjengelighet, funksjon og modifikasjon kontrolleres.

*DSB* er enig i de foreslåtte kontrollpunktene og viser til at de er i tråd med *DSB*s eget forslag.

*BIL* er enig i de ekstra punktene for elbil og hybridbiler, men viser til at høyspenning ikke inngår i læreplanene for bilfagene og presiserer at det må sikres at kontrollørene har nødvendig kompetanse på området.

#### 9.2.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi noterer oss *NBF*s forslag og vil evt. vurdere et slikt kontrollpunkt på et senere tidspunkt. Vi bemerker for øvrig at forslaget kontrollpunkt er utarbeidet i tråd med *DSB*s anbefalinger. Videre er vi enig med *BIL* og *ABL* i viktigheten av at kontrollørene har nødvendig kompetanse for kontroll av elbil og hybridbil. Vi vil vurdere særskilte krav knyttet til kompetanse for kontroll av slike kjøretøy på et senere tidspunkt. Et slikt krav vil måtte sendes på offentlig høring før det kan vedtas.

Vegdirektoratet vedtar kontrollpunktene som foreslått.

## 9.3 Kontrollpunkter i direktivet som er valgfrie

### 9.3.1 Valgfrie kontrollpunkter som er inkludert i forslaget

#### 9.3.1.1 Punkt 2.4. Hjulinnstilling – forstillingskontroll

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*ABL* er enig i at måling av hjulinnstilling ved bruk av tradisjonelle hjullinnstillingsapparater vil være for tidkrevende og gi en kostbar kontroll, men anmoder Vegdirektoratet om å studere og vurdere nytt kontrollutstyr som sporplate og 3D-utstyr. *ABL* opplyser at målingen ved bruk av 3D-utstyr skjer automatisk og bare tar noen få sekunder.

*NBF* frykter at kontrollmetoden – visuell kontroll - ikke er konkret nok og at dette vil føre til ulike vurderinger kontrollorganene i mellom. *NBF* mener videre at kontrollmetoden ikke vil avdekke mindre avvik som likevel kan påvirke kjøreegenskapene.

*Region nord* mener punktet er overflødig da det er mange andre kontrollmetoder som gir indikasjon på feil forstilling. *Regionen* frykter også at kontrollpunktet kan føre til mange klager som følge av at «åpenbar» er vanskelig å definere.

Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg *ABLs* innspill om å se på nytt kontrollutstyr for dette punktet og vil vurdere behovet for dette på et senere tidspunkt.

Vi noterer oss videre *NBFs* innspill, men mener at avvik som påvirker kjøreegenskapene i vesentlig grad, vil bli fanget opp av den foreskrevne visuelle kontrollen samt prøving av regningsstabilitet og selvoppretting etter kontrollpunkt 2.7.

Vi vedtar videreføringen av dette kontrollpunktet som foreslått.

#### 9.3.1.2 Kontrollpunkt 3.6: Avduggingsanlegg.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region øst* støtter forslaget, men mener det bør gå klart frem i kontrollinstruksen om dette bare gjelder defroster (dvs. vifte og styring av luft til frontrute/siderute) eller om det også innbefatter A/C anlegg-delen av systemet (dvs. kompressor, gass på anlegg osv.) da disse delene også påvirker effekten av systemet.

*Region nord* mener kontrollpunktet bør ha bedømming 2.

*Region vest* mener også at mangel bør kunne bedømmes med 2.

*Region sør* stiller også spørsmålsteget ved om kontrollpunktet skal ha bedømming 1.

Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet bemerker at en bedømming 2 vil være i strid med Kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU.

Vegdirektoratet noterer seg *Region østs* innspill, men mener det fremgår klart av overskriften i kontrollpunktet «Avduggingsanlegg (defroster)» at det er defrosteren som skal kontrolleres og ikke A/C-anlegget.

Vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

#### 9.3.1.3 Kontrollpunkt 4.5.2. Innstilling av tåkelys

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region midt* foreslår at mangelgrunn a) omformuleres til «Feil innstilling.».

*Norsk Scania AS* opplyser at det for deres biler med lav chassishøyde ikke er mulig å kontrollere punktet med kontrollapparatet.

#### Vurdering

Vi noterer oss innspillet fra *Norsk Scania*. Vi er enig med *Region midt* og vedtar kontrollpunktet med den endring at mangelgrunn a) endres til «Feil innstilling.».

#### 9.3.1.4 Kontrollpunkt 4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* etterlyser mangelgrunn for lykter som ikke er obligatoriske men som står på kjøretøyet og er defekte.

*Norsk Scania AS* viser til at lys på tak ikke lar seg måle, og at lysstyrke derfor må beregnes for å se om tillatt totalstyrke overskrides.

#### Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillene, men vedtar kontrollpunktet som foreslått.

#### 9.3.1.5 Kontrollpunkt 7.2. Brannsløkkingsapparat

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region vest* stiller spørsmål ved hjemmel for å kreve at kontrolldato skal kontrolleres og at fristen er 1 år.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* etterlyser mangelgrunn for at brannsløkkingsapparat er ikke er godt nok festet.

#### Vegdirektoratets vurdering

Vi noterer oss innspillene og bemerker at kontrollinstruksen gjennom sin forskriftstatus er hjemmel i seg selv. Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

#### 9.3.1.6 Kontrollpunkt 7.4. Varseltrekant

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region nord* støtter forslaget, men mener det bør anmerkes med bedømming 2.

#### Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at bedømming 2 vil være i strid med Kommissjonsrekommendasjon 2010/378/EU, samt at mangelmerknaden er så vidt enkel å utbedre. Vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

#### 9.3.1.7 Kontrollpunkt 7.6. Stoppeklosser (kiler)

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region øst* mener bedømmingen bør være i samsvar med utekontrollveiledningen.

*Region midt* mener punktet bør fjernes da det ligger som krav i ADR-kontrollen.

### **Vurdering**

Vegdirektoratet bemerker at bedømmingen av kontrollpunktet er innenfor rammene av Kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU. Videre mener vi ikke at det forhold at punktet også er del av ADR-kontrollen er i veien for at punktet også kontrolleres ved periodisk kontroll.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 9.3.1.8 Kontrollpunkt 8.3. Radiostøy

##### Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*DSB* mener at fotnotene i direktivet må være uteglemt og at kontrollpunktet derfor kan være uforståelig for personer som ikke kjenner EMC-direktivet. De påpeker at punktet i følge overskriften skal omhandle kontroll av elektromagnetisk støy, mens det følger av kontrollmetoden at det er radiostøy som skal kontrolleres. *DSB* viser videre til formålet med kontrollpunktet som er å sjekke at betingelsene som lå til grunn ved typegodkjenning av kjøretøyet med tanke på tiltak mot elektromagnetisk støy, ikke er endret. Hvis kjøretøyeiere bytter tenningskabler og coil og monterer tennpluggen uten dempemotstand i hensikt å oppnå bedre tenning og høyere motoreffekt, vil dette generere radiostøy som forstyrrer elektrisk utstyr og radiomottakere. *DSB* ser at kontrollpunktet er vanskelig å vurdere uten spesialkompetanse, men mener likevel det er viktig at kontrollørene er klar over problemstillingen og foretar en visuell kontroll av om noe er endret fra original utførelse. *DSB* foreslår på denne bakgrunn følgende utforming av kontrollpunktet:

«8.3 Demping av elektromagnetisk støy. Radiostøy

**Kontroll punkt:** Visuell kontroll av elektrisk utstyr som kan forårsake radiostøy. Dette vil omfatte tenningsanlegg, generator, elektrisk motor for fremdrift og lignende. Ved mistanke om avvik undersøkes med radiomottaker (AM) eller med bilprodusent.

**Avvik:** Utstyret var endret fra original utførelse, støydemping var fjernet.»

*DSB* har forståelse for at punktet er krevende i og med at avvik må måles og krever kompetanse, men viser til at det likevel er et viktig punkt med tanke på at radiostøy vil kunne få konsekvenser for all trådløs datakommunikasjon.

*Region nord, Region midt, og Region vest* mener kontrollpunktet ikke lenger er relevant og bør fjernes.

### Vurdering

Vegdirektoratet tar *DSB*s innspill til etterretning og ser at kontrollpunktet i sin nåværende form kan være lite hensiktsmessig. Vi vil vurdere forslaget fra *DSB* til utforming av kontrollpunktet og evt. innføre det på et senere tidspunkt. Dette vil forutsette at det nye kontrollpunktet sendes på offentlig høring før evt. vedtagelse.

Kontrollpunktet fjernes fra kontrollinstruksen.

### 9.3.1.9 Generelle kommentarer til kontrollpunkter som bare gjelder for buss

*Harald A. Møller AS* stiller spørsmål ved om disse punktene vil gjelde alle busser, eller om det skilles mellom minibuss og buss.

*Region vest* ber Vegdirektoratet vurdere om punktene i kapittel 9 er for avanserte/vanskelige for spesielt «lettbilverkstedene» å vurdere mot aktuelt regelverk.

Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet bemerker at kapittel 9 i kontrollinstruksen gjelder for kjøretøy i kategoriene M2 og M3 til persontransport.

### 9.3.1.10 Kontrollpunkt 9.2: Avduggings- og avisingsanlegg.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region øst* støtter forslaget, men mener det bør gå klart frem i kontrollinstruksen om dette gjelder bare defroster (d.v.s. vifte og styring av luft til frontrute/siderute) eller om det også innbefatter A/C anlegg-delen av systemet (dvs. kompressor, gass på anlegg osv.) da disse delene også påvirker effekten av systemet.

*Norsk Scania AS* mener punktet er tidkrevende og vanskelig lar seg gjennomføre deler av året.

Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet vurderer punktet som så vidt viktig at det bør kontrolleres selv om det tar noe tid. I forhold til *Region øst* sitt innspill, så bemerker vi at A/C-anlegget ikke skal kontrolleres. Vi viser i den forbindelse til kontrollpunkt 3.6. ovenfor.

### 9.3.1.11 Kontrollpunkt 9.3: Ventilasjons- og varmeanlegg.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Region øst* støtter forslaget, men punktet bør i tillegg gjelde alle relevante kjøretøytyper.

*ABL* er enig i at kontrollpunktet tas med, men da under forutsetning av at det kan måles ved hjelp av måleutstyr. I motsatt fall foreslår *ABL* å sløyfe kontrollpunktet.

Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg *Region øst* sitt forslag om at punktet bør gjelde alle kjøretøy og vil evt. vurdere dette nærmere på et senere tidspunkt.

Vi noterer oss også *ABLs* innspill om måling, men mener en visuell kontroll vil være tilstrekkelig sett i sammenheng med tidsbruken.

Vi vedtar punktet som foreslått.

### 9.3.1.12 Kontrollpunkt 9.5. Innvendig belysning

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

Vegdirektoratets vurdering  
Punktet vedtas som foreslått.

#### 9.3.1.13 Kontrollpunkt 9.8.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

Vegdirektoratets vurdering  
Punktet vedtas som foreslått.

#### 9.3.1.14 Kontrollpunkt 9.10.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

Vegdirektoratets vurdering  
Punktet vedtas som foreslått.

#### 9.3.1.15 Punkt 9.11.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*Norsk Scania AS* mener punktet er tidkrevende da utstyret sjelden brukes og at dette vil fordyre kontrollen.

Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet om at dette er tidkrevende og at utstyret sjelden brukes, men finner ikke å kunne legge avgjørende vekt på det i denne sammenhengen. Det er av avgjørende betydning at slikt utstyr fungerer som det skal, og kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 9.3.1.16 Punkt 9.12.

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

*ABL* er enig i kontrollpunktet, men anbefaler at det henvises til hvilke krav det skal kontrolleres mot.

Vurdering

Vi noterer oss *ABLs* innspill om å henvise til kravene. I og med at kontrollinstruksen har forskriftstatus vil alle endringer i annet regelverk det henvises til i kontrollinstruksen medføre behov for forskriftsendringer som krever en relativt ressurskrevende prosess. Vi mener derfor det er lite hensiktsmessig å innta konkrete kravhenvisninger som foreslått av høringsinstansen. Vi vedtar derfor forslaget som foreslått.

### 9.3.2 Valgfrie punkter som ikke er inkludert i forslaget

#### 9.3.2.1 Punkt 5.3.2.1. Effektivitetstesting av støtdempere

Innspill



*ABL* er uenig i at punktet skal fjernes, og viser til at effektivitetskontroll av veggrepsegenskaper er en meget viktig sikkerhetsforanstaltning i forhold til bilens kjøreegenskaper og ikke minst bremseprestasjoner. *ABL* viser videre til at kontroll av veggrepsegenskaper er et område i rask utvikling internasjonalt og de opplyser også at de er kjent med at EU-Kommisjonen har fokus på effektivitetstesting av støtdempere og at kontrollmetoder er under utredning der. Høringsinstansen ber på denne bakgrunn Vegdirektoratet om å følge utviklingen på dette området og tilbyr seg å komme med ytterligere informasjon hvis det skulle være ønskelig.

*NBF* ber Vegdirektoratet revurdere fjerningen av dette punktet.

#### Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg høringsinstansenes syn på valget om å utelate punktet fra kontrollen. Vi er av den oppfatning at det knytter seg noen utfordringer til bruken av slikt utstyr, herunder klimamessige, som gjør at vi ikke vil innføre kontrollpunktet eller utstyrskravet på nåværende tidspunkt. Vi bemerker imidlertid at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll foreslår at punktet gjøres obligatorisk og at det kreves at kontrollorgan har slikt utstyr. Vi følger denne utviklingen nøye og dersom forslaget vedtas som sådan vil kravet sannsynligvis bli innført også her.

#### 9.3.2.2 Punkt 7.11. Kilometerteller

##### Innspill

*ABL* er enig i at kontrollpunktet ikke har betydning for trafikksikkerheten, men mener at det likevel - av hensyn til å motvirke kriminalitet ved ombygging og omsetning av kjøretøy i form av manipulasjon av kilometerteller – bør være med i kontrollinstruksen. *ABL* viser også til det generelle prinsippet om at utstyr som finnes på kjøretøy skal være i orden.

*NBF* mener juks med kilometerteller bør vurderes inntatt som eget punkt hvis det kan avsløres gjennom en visuell kontroll.

*Hyundai Motor Norway AS* ser ingen grunn til at ikke kilometerteller skal kontrolleres.

*Østenstad HMS-Rådgivning* mener punktet må tas med i kontrollinstruksen da det er krav om at kilometerstand skal påføres kontrollseddell. Høringsinstansen viser til at det ved en eventuell stikkprøve (av regionvegkontoret) av utført PKK er viktig å kunne avlese hvor langt bilen har blitt kjørt i mellomtiden. Videre viser *Østenstad* til at det ikke sjelden er umulig å lese av kilometerstand på moderne digitale kilometertellere og til at det også er påvist manipulering av kilometertellere. Avslutningsvis bemerket høringsinstansen at hastighetsmåler skal kontrolleres og at denne henger sammen med kilometertelleren.

#### Vegdirektoratets vurdering

Vi noterer oss innspillene fra høringsinstansene. Vi bemerker også at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning om periodisk kjøretøykontroll foreslår at punktet gjøres obligatorisk. Kilometertellerkontrollen kan således bli vedtatt på bakgrunn av EU-krav på et senere tidspunkt. Inntil videre velger vi imidlertid å ikke inkludere punktet i kontrollinstruksen. Vi viser til vår begrunnelse i høringsbrevet. Vi bemerker videre at avlest km-stand fortsatt skal innrapporteres.

#### 9.4 Punkt 4.4. i høringsbrevet: Videreføring av nasjonale krav til bremsevirkning

Innspill

*NHO Transport* støtter forslaget.

Vegdirektoratets vurdering

Vi viderefører kravet som foreslått for de aktuelle kjøretøyene.

## 10 Generelle kommentarer til selve kontrollinstruksen

### 10.1 Innspill

*NAF* mener forslaget til kontrollinstruks stort sett ser fornuftig ut og at den vil bidra til likere kontroller.

*Østenstad HMS-Rådgivning* støtter angivelsene av kontrollmetode under kontrollpunktene, men mener det bør presiseres hva som menes med egnet fremgangsmåte som f.eks. «ta på», «vurdere» o.l. i de tilfeller det er behov slik kontroll

*Region øst* er positive til at uttrykk som «visuell kontroll» er definert, men savner henvisninger til relevante forskrifter under hvert enkelt kontrollpunkt slik det er i gjeldende kontrollveiledning. Videre mener regionen at det er fornuftig å videreføre dagens karaktersystem. Regionen mener at man ved utformingen av ny forskrift burde bestrebet seg på å legge seg nærmest mulig de øvrige nordiske landenes ordninger for å legge til rette for gjensidig godkjenning av kontroller landene i mellom. De etterlyser i så måte en drøftelse av dette forholdet.

For kontrollpunkter av betydning for trafiksikkerheten hvor kontrolløren skal vurdere om slitasje utgjør mangel eller ikke, mener *Region øst* at fabrikantens angivelser av slitasje bør legges til grunn. *Region øst* vil også ha et merknadsfelt på kontrollseddelen hvor kunden kan informeres om mangler eller slitasje som kan forventes å endre kjøretøyets sikkerhetstilstand innen kort tid. Alternativt kunne tilsvarende informasjon integreres i informasjonen om klageadgangen på kontrollseddelsens bakside. Eventuelt bør kontrollseddelen være slik utformet at det går klart frem at dette ikke er mangelmerknader som har innvirkning eller betydning for resultatet som oversendes Statens vegvesen, men opplysning om kjøretøyets sikkerhetstilstand innen kort tid til kjøretøyeier.

*Region nord* mener formuleringer som «for stor slitasje» blir for utydelige og foreslår at man vurderer å benytte fabrikantens anvisninger eller alternativt innføre klare grensemål slik at disse kontrollpunktene blir mer forutsigbare.

*Region sør* mener at visuell kontroll bør innebære «se og røre». Videre bemerker regionen at ordbruken i forslaget til kontrollinstruks – med uttrykk som «Ikke forskriftsmessig....» - «påkrevet» «ikke godkjent» - «i strid med kravene» - «i samsvar med kravene» - «funksjon ikke i samsvar med kravene» - «systemets funksjon ikke i samsvar med kravene» - «dersom

*det kreves» - «drivstoffkutt ventil ( dersom det kreves) virker ikke riktig» - « innretning åpenbart ikke i samsvar med kravene» - «obligatorisk» - kan bli vanskelig for bransjen å orientere seg i. Videre påpeker regionen at det under «kontrollpunkt» og punktene: 4.1.4, 4.2.3, 4.4.3, 4.5.4, 4.6.2, 4.7.2, 4.8.2 og 4.9.2 står teksten «samsvar med kravene». Regionen mener at dette ikke kan være et kontrollpunkt. Det bemerkes også at det i punkt 5.2.3. er en trykkfeil ved at det som skulle vært «mm» har blitt til «med mer».*

Av andre redaksjonelle feil påpeker regionen at det mangler tekst under kontrollmetode for punkt 8.2.2.2 og under overskriften «Hovedgrunn for mangelmerknad» under punktene: 1.3.1 b), 4.1.4 a), 4.5.2 a), 4.6.2 a), 6.1.4 a) og 6.2.8 b). Videre bemerker regionen at kontrollmetode og hovedgrunn for mangel ikke samsvarer med kontrollpunkt for punktene 1.1.2, 1.1.7, 1.1.10. Regionen synes tekst for mangel er ufullstendig eller mangelmerknad er uklar i følgende kontrollpunkter: 1.1.15e, 1.1.17, 1.1.2. Kontrollmetode som krever to kontrollører: 1.1.1, 1.1.12, 1.1.15, 1.1.16, 1.1.17.

Region sør mener flere kontrollpunkter kunne vært slått sammen slik at det ble færre punkter å forholde seg til. Som eksempler nevner regionen punkt 2.1.1. Styreinnretningens tilstand og 2.1.3 Styremekanismens tilstand, punkt 1.1.1 og 1.1.2 Brems pedal, 1.1.19 og 1.5 Retarderanlegg, 1.2.1 ytelse og 1.2.2 bremsevirkning driftsbrem, og for parkbrem 1.4.1 ytelse og 1.4.2 bremsevirkning.

Regionen mener også det er unødvendig at det for alle typer lykter er oppført «samsvar med kravene» som eget kontrollpunkt. Det bør være tilstrekkelig at «ikke i samsvar med kravene» står som alternativ grunn for mangelmerknad for disse punktene.

*Region vest* synes det er positivt at forslaget åpner for å gi flere 3'er-feil. Regionen påpeker i likhet med flere andre høringsinstanser at enkelte kontrollpunkter ser ut til å legge opp til at det skal være to kontrollører tilstede og foreslår at dette presiseres i kontrollinstruksen slik at disse punktene ikke kan misforstås. Videre mener Region vest at det i punktene som omhandler rust bør vises til rustveiledningen med eventuelle oppdateringer.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* ønsker en så klar og entydig kontrollinstruks som mulig og at dette bidrar til at kontrollen blir gjennomført likt over hele landet. Høringsinstansen bemerker også at uttrykk som f.eks. «varslingsinnretning feil funksjon» er direkte oversatt fra annet språk og trolig kan erstattes med en annen formulering. Videre etterlyser de henvisninger til lover og forskrifter. Høringsinstansen ber avslutningsvis Vegdirektoratet om å klargjøre forholdet mellom kontrollinstruksen og utekontrollveiledningen, herunder om sistnevnte rettslig står «over» førstnevnte.

## 10.2 Vegdirektoratets vurdering

I forhold til flere høringsinstansers ønske om henvisning til lover og forskrifter, bemerker vi at ulempen med å innta de spesifikke kravene er at gjeldende krav endres ofte, hvilket igjen ville medføre stadige behov for oppdateringer av kontrollinstruksen. Da denne har forskriftstatus, vil endringene måtte gjøres som forskriftsendringer, noe som innebærer en relativt tidkrevende prosess. Vi mener derfor den valgte formen er mer hensiktsmessig.

I forhold til Region sør sin kommentar om at «samsvar med kravene» ikke kan være kontrollpunkt, bemerker vi at denne begrepsbruken er i tråd med direktivet og at vi derfor

velger å opprettholde denne løsningen. Det samme gjelder i forhold til regionens forslag om å slå sammen kontrollpunkter; vi forholder oss til direktivets oppdeling av kontrollpunkter og ønsker ikke å skape forvirring gjennom sammenslåing som foreslått.

Til Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening bemerker vi at Utekontrollveiledningen ikke er overordnet kontrollveiledningen (heretter kontrollinstruksen) rettslig sett. Vi viser i den forbindelse til at de to regulerer ulike områder; henholdsvis kontroll av kjøretøy langs veg og periodisk kjøretøykontroll.

I forhold til Region vests forslag om å henvise til rustveiledningen, er vi enig i dette. Vi vil derfor innta henvisning til rustveiledningen i kontrollinstruksen.

I forhold til innspill om utforming av kontrollseddel, vil vi komme tilbake til dette etter forskriftens vedtagelse.

## 11 Punktvisse kommentarer

Vi vil i det følgende redegjøre for innspillene i tilknytning til de enkelte kontrollpunkter og våre vurderinger av innspillene. Kontrollpunkter som var omtalt særskilt i høringsbrevet, som f.eks. valgfrie kontrollpunkter og punkter utover direktivets minimumsliste, er omtalt tidligere i dette brevet og vil ikke bli omtalt ytterligere i det følgende. Som nevnt innledningsvis i brevet vil vi heller ikke kommentere kontrollpunkter det ikke er kommet innspill til. Vi legger således til grunn at ingen har innvendinger mot utformingen av disse kontrollpunktene og vedtar dem derfor som foreslått i høringen.

### 11.1 Punkt 0.1.

#### 11.1.1 Innspill

##### Mangelgrunn b)

*Region nord* mener det er tilstrekkelig med beskrivelsen «uleselig kjennemerke».

*Region vest* foreslår endret tekst: «Kjennemerke slitt eller uleselig.» og at dette skal vurderes med bedømming 2.

*Region vest* foreslår også ny mangelgrunn: «Ekstra påmontert utstyr hindrer lesbarhet (eks. ku-fanger, vinsj, osv.)» og at dette skal vurderes med bedømming 2.

##### Mangelgrunn c)

*Region øst* stiller spørsmål ved om det bør anmerkes i punkt 10 for forevisning trafikkstasjon når kjøretøy har kjennemerker som ikke samsvarer med opplysninger i vognkort eller i registrene.

### 11.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillene til mangelgrunn b), men finner ikke grunn til å endre beskrivelsen i forslaget. Vi finner heller ikke grunn til å legge til nytt kontrollpunkt som foreslått av Region vest, da vi mener dette allerede fanges opp av mangelgrunnene b) eller d), samt ved en anmerkning under punkt 10 ved ulovlig montering av kufanger, vinsj, e.l..

Vi legger til grunn at kontrollorganene anmerker i punkt 10 ved manglende samsvar mellom kjennemerker og vognkort.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

## 11.2 Punkt 0.2.

### 11.2.1 Innspill

*Region sør* stiller spørsmål ved om kontroll av fabrikasjonsplate er utelatt.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* mener instruksjonen bør regulere hva kontrolløren skal gjøre når vognkortet mangler.

*Region øst* stiller spørsmål ved om det bør anmerkes i punkt 10 for forevisning trafikkstasjon når kjøretøy har understellsnummer som ikke samsvarer med opplysninger i vognkort eller i registrene.

### 11.2.2 Vurdering

Vi legger til grunn at kontrollorganene også anmerker i punkt 10 ved manglende samsvar mellom understellsnummer og vognkort.

Vi noterer oss innspillene, men vedtar kontrollpunktet som foreslått.

## 11.3 Punkt 1.1.1.

### 11.3.1 Innspill

*Region midt* mener punktet er utgått på dato og bør fjernes.

*Region vest* foreslår at «Pedalaksel» erstattes med «Bremsepedal» under mangelgrunn a).

### 11.3.2 Vurdering

Vegdirektoratet viser til at punktet er med i direktivets liste over minimumskontrollpunkter og at det derfor ikke kan fjernes. I forhold til Region vests innspill, så er vi enige i forslaget og endrer derfor ordlyden pedalaksel til «bremsepedal».

Kontrollpunktet vedtas med endring som fremgår ovenfor.

## 11.4 Punkt 1.1.2.

### 11.4.1 Innspill

*Region midt* foreslår å fjerne «håndtaket» fra kontrollpunktet og dermed også mangelgrunn b.

Videre bemerker regionen at kontrollmetode og hovedgrunn for mangel ikke samsvarer med kontrollpunkt for punktene 1.1.2, 1.1.7, 1.1.10.

### 11.4.2 Vurdering

Vegdirektoratet viser til at punktet er med i direktivets liste over minimumskontrollpunkter og at det derfor ikke kan fjernes. Punktet vedtas som foreslått.

## 11.5 Punkt 1.1.5.

### 11.5.1 Innspill

*Region midt* synes det er uklart om det er sperreventil eller korrigeringsventil som omhandles i kontrollpunktet.

### 11.5.2 Vurdering

Vegdirektoratet er enig i innspillet fra Region midt og endrer derfor tittel på kontrollpunkt 1.1.5. til: «Håndbetjent bremseventil (sperreventil)».

Kontrollpunktet vedtas med ovenstående endring.

## 11.6 Punkt 1.1.7.

### 11.6.1 Innspill

*Region øst* mener luftlekkasjer ikke bør tillates.

*Region midt* foreslår å flytte mangelmerknad b «For stort oljeutslipp fra kompressoren» til punkt 1.1.3. da det etter regionens syn ikke passer inn under punkt 1.1.7.

### 11.6.2 Vurdering

Vegdirektoratet viser til at beskrivelsen av kontrollpunktet er i tråd med tilsvarende i direktivets liste over minimumskontrollpunkter og at de foreslåtte endringene derfor ikke kan gjøres. Punktet vedtas som foreslått.

## 11.7 Punkt 1.1.10.

### 11.7.1 Innspill

*Region midt* vil ha med kontroll av bremsevæskens kokepunkt i beholderen.

*Region vest* mener at teksten under mangelgrunn f) bør endres til «Varsellampe for bremsekretsfeil lyser eller er defekt» hvis det er varsellampe for bremsefeil eller lampe for kretsutfall som er omhandlet i punktet. Regionen mener også at kontrollpunktet må kunne anmerkes med bedømming 2.

### 11.7.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at beskrivelsen av mangelgrunn f) samsvarer med direktivets og at bedømmingen med karakter 1 samsvarer med Kommissjonsrekommendasjon 2010/378/EU. En bedømming med karakter 2 vil således være i strid med Kommissjonens rekommendasjon.

I forhold til forslaget om å inkludere kontroll av bremsevæskens kokepunkt, viser vi til at Europakommisjonen i sitt forslag til forordning for periodisk kjøretøykontroll har tatt inn dette som del av kontrollen. Vegdirektoratet avventer behandlingen av forslaget i EU.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

## 11.8 Pkt. 1.1.11 Bremsørør:

### 11.8.1 Innspill

*Region sør* foreslår at formuleringen «sterkt korrodert» under mangelmerknad byttes ut med «vesentlig svekket».

*Region vest* foreslår at mangelgrunn d) endres til «Rør feil montert og/eller feil klamret/festet».

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* mener mangelgrunnen i bokstav d «rør feil montert» kan tolkes ulikt og stiller spørsmål ved om alternativ trekking av rør for å unngå demontering av drivstofftank skal regnes som feil montering eller om dette er ombygging som skal føres under punkt 10.

### 11.8.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at «sterkt korrodert» samsvarer med direktivteksten og at dette har en til dels annen betydning enn «vesentlig svekket». Vi bemerker i forhold til *Region vests* forslag at «rør feil montert» anses å dekke det samme som «Rør feil montert og/eller feil klamret/festet». Til *Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* bemerker vi at kjøretøy som er ombygd skal anmerkes under kontrollpunkt 10 for henvisning til kontroll på trafikkstasjon. I forhold til alternativ trekking av rør, legger vi til grunn at dette ikke krever fremstilling for trafikkstasjon, men at det vil være tilstrekkelig med mangelgrunn d) feil montert.

Vegdirektoratet finner på denne bakgrunn ikke grunn til å endre kontrollpunktet og vedtar det som foreslått.

## 11.9 Punkt 1.1.12. Bremseslanger

### 11.9.1 Innspill

*NAF* mener «slanger porøse» bør fjernes som mangelgrunn og den tidligere praksis hvor bare sprekker som går inn til corden teller som mangel, bør opprettholdes. *NAF* frykter at den foreslåtte formuleringen vil kunne føre til omfattende utskiftninger av bremseslanger med dertil hørende kostnader for bileierne, uten at det har noen dokumentert trafiksikkerhetseffekt.

*Region vest* støtter kravet om kontroll mens bremseanlegget aktiveres.



### 11.9.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker til NAF at bruken av begrepet «slanger porøse» er i tråd med direktivets tekst og at vi derfor ikke kan fjerne dette som hovedgrunn til mangelmerknad. Vi viser til det som tidligere er skrevet om at listen over kontrollpunkter beskriver en minimumskontroll for å tilfredsstille direktivets krav. I forhold til NAFs innspill presiser vi også at det under kontrollmetode er uttalt at det ved vurdering av sprekker skal legges til grunn at det er mangel hvis corden er synlig ved bøyning av slangen.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.10 Punkt 1.1.13.

#### 11.10.1 Innspill

*Region midt* foreslår at mangelgrunn c endres til «Bremsebånd eller bremseklosser for stor vandring».

*Region vest* foreslår ny mangelgrunn: «Løst bremsebelegg.» og at dette skal kunne bedømmes med 2 eller 3.

#### 11.10.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker til *Region midt* at den foreslåtte endringen vil gi et annet innhold enn det som følger av forslaget og direktivets tekst under mangelmerknad. Vi noterer oss *Region vests* forslag om ny mangelgrunn og vil evt. vurdere dette på et senere tidspunkt.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.11 Punkt 1.1.14.

#### 11.11.1 Innspill

*Region midt* foreslår at mangelgrunn c «Trommel eller skive mangler» fjernes.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* etterlyser manglende bremseskjold som mangelgrunn.

#### 11.11.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at mangelgrunnen samsvarer med direktivets tilsvarende og at vi derfor ikke kan fjerne dette som hovedgrunn til mangelmerknad. Vi viser til det som tidligere

er skrevet om at listen over kontrollpunkter beskriver en minimumskontroll for å tilfredsstille direktivets krav.

Vi mener videre at manglende bremseskjold kan anmerkes under mangelgrunn d) «Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet».

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.12 Punkt 1.1.16

##### 11.12.1 Innspill

*Region midt* foreslår at kontrollpunktet skal utvides til også å omhandle klokker og ikke bare sylindre som i forslaget. I tillegg foreslår regionen at mangelgrunn f) suppleres med «tett drenering» og at det legges til ny mangelgrunn g) «defekt innvendig retur fjær».

##### 11.12.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg *Region midts* forslag og vil evt. vurdere dette på et senere tidspunkt. Vi bemerker at dette evt. vil kreve offentlig høring av endringene.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.13 Punkt 1.1.17.

##### 11.13.1 Innspill

*Region vest* foreslår at mangelgrunn d) endres til: «Dersom ventil montert eller påkrevd: Ventil mangler» og at dette bør gis bedømming 3 for kjøretøy uten ABS. Videre mener regionen at mangelgrunn f) bør gis bedømming 2. De viser i den forbindelse til at man på tilhengerer med EBS må se beregningstrykket for å utføre en oppregning av Zt.

##### 11.13.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg *Region vests* forslag, men mener mangelgrunn d) er tilstrekkelig beskrevet i forslaget og direktivet. En bedømming 2 av mangelgrunn f) vil være i strid med Kommissjonsrekommandasjon 2010/3778/EU.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.14 Punkt 1.1.18.

##### 11.14.1 Innspill

*Region midt* mener at punktet bør gjøres klarere ved å differensiere mellom slitasjevarslere på tunge og lette kjøretøy.

##### 11.14.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg forslaget om klargjøring av bestemmelsen, men mener den er tilstrekkelig klart formulert.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.15 Punkt 1.1.21.

##### 11.15.1 Innspill

*Region vest* synes det er positivt at mangelgrunn d) er tatt med og mener det bør vurderes om et slikt mer generelt punkt skal være gjennomgående på de andre hovedkontrollpunktene også.

*Region midt* foreslår følgende tillegg til mangelgrunn e): «(dårlig funksjon)».

##### 11.15.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener det ikke er nødvendig med den foreslåtte mangelgrunnen ettersom dette vil avdekkes gjennom kontroll av øvrige punkter.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.16 Punkt 1.1.23.

##### 11.16.1 Innspill

*Region midt* foreslår at følgende tekst tas med under kontrollmetode: «OBS gjelder ikke for alle biler med EBS bremsesystem.»

*MAN* mener punktet ivaretas av bilens egne varselanordninger og viser til at hvis

det er feil ved en krets, så kommer det alltid en feilkode, eller lyser en varsellampe. Høringsinstansen anbefaler derfor at dette punktet utgår.

#### 11.16.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet fra MAN, men mener at kontrollpunktet av trafiksikkerhetsgrunner er viktig i forhold til eldre kjøretøy. Vi er enig med innspillet fra Region midt og inntar den foreslåtte presiseringen under tittel på kontrollpunktet. For øvrig vedtas kontrollpunktet som foreslått.

#### 11.17 Punkt 1.1.24.

##### 11.17.1 Innspill

*Region midt* foreslår at følgende tekst tas med under kontrollmetode: «OBS gjelder ikke for alle biler med EBS bremsesystem.»

*MAN* mener punktet ivaretas fullt ut av punkt 1.1.20. både for nye og gamle bremsesystemer og anbefaler derfor at punktet fjernes.

##### 11.17.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet fra MAN, men mener at kontrollpunktet av trafiksikkerhetsgrunner er viktig i forhold til eldre kjøretøy. Vi er enig med innspillet fra Region midt og inntar den foreslåtte presiseringen under tittel på kontrollpunktet. For øvrig vedtas kontrollpunktet som foreslått.

#### 11.18 Punkt 1.1.15 - 1.1.16, 1.1.17, 2.11, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4., 2.2.2. og 2.3.

##### 11.18.1 Innspill

*NAF* bemerker at de beskrevne kontrollmetodene på disse punktene vil kreve at to personer er tilstede, noe som umuliggjør kontroll på enmannskontrollorganer hvis kjøretøyets eier ikke er tilstede. Enkelte av punktene krever at rattet dreies mens bilen står på smøregrav eller billøfter samtidig som komponentene i styreinnretningen observeres. *NAF* påpeker at dette vil være problematisk for kontrollorganer med billøfter fordi persontransport på billøfter ikke er tillatt og det derfor ikke vil være mulig å sitte i kjøretøyet mens det løftes eller senkes.

### 11.18.2 Vurdering

Vegdirektoratet er klar over at flere av kontrollpunktene betinger to personer til å gjennomføre kontrollen, og kontrollorganene må gjøre de nødvendige tiltak for å kunne gjøre kontrollen i henhold til kontrollinstruksen. Eksempelvis kan det benyttes trapp/liten stige for å komme inn i kjøretøyet etter at det er heist opp til arbeidshøyde, for å gjennomføre de punktene som krever betjening fra førerplass samtidig med kontroll under kjøretøyet. Kontrollinstruksen krever som en følge av disse punktene videre at kontrollen foregår på kjørebaneløfter eller grav. To-søylet billøfter vil eksempelvis ikke kunne brukes da bilens vekt ikke hviler på hjulene, noe som er en betingelse ved flere av kontrollmetodene.

Vegdirektoratet noterer seg innspillet, men vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.19 Punkt 1.2.1.

#### 11.19.1 Innspill

*Region midt* foreslår at kontrollpunktets overskrift endres fra «Ytelse» til «Bremseforløp» ettersom ytelse er ca. det samme som bremsevirkning. Videre foreslår de følgende tillegg til mangelgrunn d): «(Starttrykk)».

*Region vest* mener det mangler en kontrollmerknad for startertrykk og viser til at det fremdeles er kjøretøy uten EBS. Regionen foreslår følgende mangelgrunn: Startertrykk over 1 bar.

#### 11.19.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at begrepet ytelse samsvarer med direktivets «performance». I forhold til forslaget om å videreføre kontroll av startetrykk bemerker vi at vi ikke finner grunn til å inkludere dette på nåværende tidspunkt. I den forbindelse bemerker vi at for lang påløpstid eller reaksjonstid kan anmerkes under mangelgrunn d).

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.20 Punkt 1.2.2.

#### 11.20.1 Innspill

*Region midt* foreslår at overskriften endres til «Bremsevirkning/ytelse». Under kontrollmetode foreslås «(minst 100 grader)» fjernet. For mangelgrunn a) foreslår regionen en presisering av at det er bremsevirkning under 75 % av referanseverdikravet samlet for alle

aksler som skal gi bedømming 3. Videre foreslås at mangelgrunn d) «Beregningstrykk ukjent» fjernes.

*Region vest* foreslår at det under ovalitet legges til følgende fotnote: «For tilhengerer der akselvekt er over 6t måles ovalitet ved 600DaN». Regionen mener videre at minimumstrykk ved måling opp mot referansebremskrefter og Zt må være over 2 bar og at trykket ikke bør begrenses til maks 4,5 bar som foreslått i høringen. Region vest påpeker at dette strider mot ISO-standard 21995, hvor det fremgår at man for å oppnå tilfredsstillende nøyaktighet må bruke så høyt bremsetrykk som mulig. Klokketrykket må ikke være under 2 bar for å unngå ustabile målinger. Region vest viser videre til at på biler med EBS jobber elektronikken med bremsebåndutjevning på trykk under 2 bar, noe som resulterer i skjeve bremses på så lave trykk. Regionen fremhever også viktigheten av bruk av riktig beregningstrykk på tilhengere med EBS.

#### 11.20.2 Vurdering

Vegdirektoratet er enig i Region midts forslag om fjerning av formuleringen «(minst 100 grader)».

I forhold til Region vests innspill om måling av ovalitet, viser vi til at dette er beskrevet under kontrollmetode for punkt 1.2.2..

I forhold til Region vests innspill om at minimumstrykk ved referanseverdimåling er for lavt, så er vi uenige i dette. Vegdirektorat viser videre til at all referanseverdimåling av bremses skal foregå med kjøretøy i bremserulle i henhold til ECE No 13 etter paragraf 5.1.4.6. Produsentene presenterer referanseverdier fra 1.bar og opp til beregningstrykk. Vi er således ikke enig i regionens innspill på dette punkt.

Vi er heller ikke enig i regionens kommentar om at EBS jobber med slitasjeutjevning på lave klokketrykkområder som vil resultere i skjeve bremses ved rullebremseprøve. Ved statisk rulleprøvemodus ved lave hastigheter på bremserulle og oppvatret rulleprøvesett vil trykkutjevningfunksjonen ikke være aktiv slik at denne funksjon ikke påvirker resultatet av rulleprøvetesten.

Kontrollpunktet vedtas med ovennevnte endring.

#### 11.21 Punkt 1.3.

##### 11.21.1 Innspill

*Region midt* foreslår at hele punkt 1.3. fjernes.

### 11.21.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at punktet er del av listen over minimumskontrollpunkter i direktivet og at vi derfor ikke kan fjerne det.

## 11.22 Punkt 1.3.1.

### 11.22.1 Innspill

*Region vest* er usikre på om kjøretøy har nødbremseanlegg utenfor driftsbremseanlegget og stiller spørsmål ved om man i kontrollpunktet sikter til den ekstra bremskraften nyere biler får tilført dersom pedalen registrerer raskt og hurtig trykk på pedalen.

### 11.22.2 Vurdering

Vi bemerker innledningsvis at kontrollpunktet kun gjelder kjøretøy med separat nødbremseanlegg. Vegdirektoratet er enig med *Region vest* i at nødbremseanlegg ikke i særlig grad er relevant for dagens kjøretøypark. Vi viser imidlertid til at periodisk kjøretøykontroll også omfatter mer enn 50 år gamle kjøretøy og at enkelte eldre kjøretøy har separat nødbremseanlegg. Sett på bakgrunn av dette og at kontrollpunktet er en del av minimumskontrollen beskrevet i direktivet, kan det således ikke utelates fra kontrollinstruksen. Vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

## 11.23 Punkt 1.4.1

### 11.23.1 Innspill

*Region midt* foreslår at punktene 1.4.1. «Ytelse» og 1.4.2. «Virkning» slås sammen.

*Region vest* mener effekten til parkeringsbremsen kan kontrolleres i en bremseprøver der en ikke får låsing på hjulene. Dette gjøres med ved å summere bremskraftene og dividere på totalvekten. Blir resultatet over 0,177 er effekten til parkeringsbremsen i henhold til kravet.

### 11.23.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener en sammenslåing vil skape forvirring ved at det blir mindre samsvar mellom direktivet og den norske kontrollinstruksen. Vi finner derfor ikke grunn til å slå sammen kontrollpunktene.

I forhold til *Region vests* innspill bemerker vi at bremsedokumentasjonen fra kjøretøyprodusentene er oppgitt i henhold til ECE 13.10. punkt 5.1.2.2. der det refereres til

gradienter for enkeltkjøretøy og kjøretøy i kombinasjon. Bremsesprodusentene omregner dette i sin dokumentasjon og oppgir håndbremskraften i DaN slik at minimumskravet pr. kjøretøy (0,18 m/s<sup>2</sup>) kan bekreftes gjennom rullebremseprøven ( DaN ) og divideres med tillatt totalvekt av kjøretøyet.

En evt. endring i kontrollinstruksen på dette punkt vil evt. måtte sendes på ny høring.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.24 Punkt 1.5.

*Region midt* foreslår at punktet slås sammen med kontrollpunkt 1.1.19.

##### 11.24.1 Vurdering

Vegdirektoratet mener en sammenslåing vil skape forvirring ved at det blir mindre samsvar mellom direktivet og den norske kontrollinstruksen. Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 11.25 Punkt 1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)

##### 11.25.1 Innspill

*NAF* mener man bør tilføye «kjøretøy der dette er montert» til ordlyden for å synliggjøre at ABS skal kontrolleres på alle kjøretøy som har ABS og ikke bare på kjøretøy som har krav om ABS.

*Region midt* foreslår at det under mangelgrunn a) gjøres følgende tillegg: «(og ute av funksjon)». Regionen stiller også spørsmål ved om mangelgrunnene c) og d) er nødvendige.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* foreslår at mangelgrunn endres til «Varselinnretning er defekt.».

##### 11.25.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener det følger forutsetningsvis at ABS kontrolleres på kjøretøy der det er montert og at den foreslåtte tilføyelsen derfor ikke er nødvendig. Videre mener vi at «ute av funksjon» og «varselinnretning er defekt» begge dekkes av begrepet i forslaget «varslingsinnretning feil funksjon».

For øvrig er både mangelgrunn c) og d) del av minimumslisten i direktivet slik at vi ikke står fritt til å fjerne disse fra kontrollinstruksen.



Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 11.26 Punkt 1.7.

##### 11.26.1       Innspill

*Region vest* er usikre på om punktet også gjelder for personbil.

##### 11.26.2       Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at EBS knytter seg til tunge kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses og at kontrollpunktet således ikke gjelder for personbil.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.27 Punkt 2.1.1.

##### 11.27.1       Innspill

*Region midt* foreslår at mangelgrunn b) slettes.

##### 11.27.2       Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at mangelgrunn b) er del av minimumskontrollen beskrevet i direktivet og at vi således ikke kan slette denne fra kontrollinstruksen.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.28 Punkt 2.1.2.

##### 11.28.1       Innspill

*Region midt* foreslår at mangelgrunn b) slettes.

### 11.28.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at mangelgrunn b) er del av minimumskontrollen beskrevet i direktivet og at vi således ikke kan slette denne fra kontrollinstruksen.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.29 Punkt 2.1.3.

#### 11.29.1 Innspill

*Region sør* mener ikke det er nødvendig at kjøretøy står på løfter eller grav for visuell kontroll av dødgang, selv om dette står beskrevet i kontrollmetoden under punkt 2.3. «Dødgang».

#### 11.29.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at kontroll av dødgang best gjøres ved at man ser når komponentene i styringen begynner å bevege seg. Videre viser vi til at kontrollmetoden i direktivet beskriver en minimumskontroll.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.30 Punkt 2.1.4.

#### 11.30.1 Innspill

*Region sør* mener det er dårlig samsvar mellom kontrollpunkt og mangelmerknad og stiller spørsmål ved om det er riktig at evt. mangelgrunn skal være kun anslag.

#### 11.30.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi bemerker at kontrollpunktets utforming er i tråd med direktivets tilsvarende og finner ikke grunn til å gjøre endringer i kontrollpunktet.

### 11.31 Punkt 2.1.5.

#### 11.31.1 Innspill

*Region midt* stiller spørsmål ved om mangelgrunnene d) og e) kan fjernes da de ligger under punktene 2.1.2. og 2.1.3.

#### 11.31.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at mangelgrunnene er del av minimumskontrollen beskrevet i direktivet og at vi således ikke kan slette dem fra kontrollinstruksen.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.32 Punkt 2.2.1.

#### 11.32.1 Innspill

*Region øst* foreslår at ikke godkjent ratt anmerkes i punkt 10 slik at kunden slipper å dra tilbake til kontrollorganet for å «nulle ut» mangelmerknaden etter først å ha vært på trafikkstasjonen for å få godkjent rattet.

#### 11.32.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker til *Region øst* at vi vil se nærmere på muligheten for at trafikkstasjonen kan «nulle ut» også tilknyttede mangler i tillegg til mangel under punkt 10. Vi vil komme tilbake til dette på et senere tidspunkt. Vi bemerker også at det ikke eksisterer et krav om at uoriginalt ratt skal anmerkes i vognkortet, men at det er tilstrekkelig at dokumentasjon og monteringsanvisning oppbevares i kjøretøyet i henhold til kjøretøyforskriften § 21-2 punkt 4, eventuelt Forskrift om krav til kjøretøy § 18-2 punkt 6.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.33 Punkt 2.5.

#### 11.33.1 Innspill

*Region øst* og *Region nord* stiller spørsmål ved om «svingskive» egentlig skal være «svingkrans».

*Region midt* stiller spørsmål ved om «svingskive» skal byttes ut med «styremekanisme».

#### 11.33.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at svingskive ikke må forveksles med svingkrans og at det heller ikke er det samme som styremekanisme. Svingskive monteres i hovedsak på trekkvogner for å bære vekten av den delen av semitilhengeren som hviler over trekkvognen via kingpin som er koblingsdelen til semitilhengeren mot svingskiva.

Svingkrans monteres i hovedsak på sleptilhengere og fungerer som bindeledd mellom tilhengerens ramme og forvognen der forakselen blir retningsstyrt av trekkbilen. Svingkransen er laget som et stort rullelager med en eller to kulebaner og må være dimensjonert for å bære forakselens maksimale akseltrykk.

I tillegg til de to forannevnte punkter finner vi en tredje utgave der svingskive er montert sammen med svingkrans, denne konstruksjonen blir brukt på spesielle trekkvogner som trekker store totalvekter. Vi finner også denne konstruksjon på Dolly-er som blir brukt i vogntog som trekker kombinasjoner i sammenheng med semitilhengere (25,25 m). Årsaken til slike utgaver er at trykkplaten i svingskiva gir for mye motstand når kjøretøykombinasjonen beveger seg i sving, svingkransen dreier lettere og forhindrer derfor at kjøretøyet går rett fram i svinger på glatte veier.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.34 Punkt 2.6.

##### 11.34.1 Innspill

*Region midt* foreslår at punktet flyttes til 2.1.6. som et punkt under styring.

*Region vest* mener at hvis formålet med mangelgrunn b) er kontroll av forholdet mellom rattets plassering og hjulvinklene på biler med elektronisk stabiliseringssystem, så bør mangelgrunnen legges til pkt. 2.7.

##### 11.34.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at en evt. flytting av kontrollpunktet vil gi dårligere samsvar mellom kontrollinstruksen og direktivet, som igjen kan virke forvirrende. På denne bakgrunn velger vi å vedta kontrollpunktet som foreslått.

### 11.35 Punkt 3.1. og 3.2.

#### 11.35.1 Innspill

*NBF* anbefaler at kontrollpunktene 3.1. og 3.2. tilpasses slik at de ivaretar sikkerhet ved kollisjon i tillegg til sikt. *NBF* viser til at de lenge har hevdet at frontruten må vurderes med tanke på bilers kollisjonssikkerhet. Dette begrunnes med at frontruten inngår som del av bilens bærende konstruksjon og at frontruten i tillegg er sentral i forhold til tilleggssystemer som kjørefeltvarsler, avstandsregistrator, head up display og airbagger.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* etterlyser mer om grensen for mangel i form av «vesentlig effekt på sikt og sikkerhet» og eksempler for å illustrere dette. Høringsinstansen mener også at hvis det er meningen å kontrollere om en frontrute er del av bærende konstruksjon eller ikke, så må dette tydeliggjøres i instruksjonen med kontrollmetode.

*Region øst* påpeker at synshindring iht. utekontrollveiledningen er kjøreforbud, mens det i kontrollinstruksjonen bare anmerkes som 2er-feil. Regionen mener det bør være sammenheng mellom disse vurderingene. *Region øst* stiller spørsmål ved om skader og sprekker utenfor synsfeltet skal være reparert, eller om det er valgfritt så lenge skadene/sprekkene ikke har vesentlig betydning for sikten. Regionen viser i den forbindelse til at frontruter er en gjenganger i klagesaker vedrørende periodisk kjøretøykontroll.

*Region øst* stiller videre spørsmål ved om ikke punkt 3.2. bokstav b bør anmerkes i punkt 10.

*Region midt* foreslår to nye mangelgrunner under punkt 3.2.; d) «slitt frontrute» og e) «skade på frontvindu eller vindu og begrunner dette med et ønske om samsvar med bilglassbransjens brosjyre om soneinndeling.

*Region vest* foreslår at skillet mellom biler med tillatt totalvekt inntil - og over 3500 kg i punkt 3.2. tydeliggjøres ved at setningen deles i to.

#### 11.35.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at kontrollpunktet harmonerer med direktivet, og at mangelmerknad c) fanger opp både skade og slitasje. Vegdirektoratet mener videre at skillet mellom lette og tunge kjøretøy mht. begrepet «synsfelt» er tydelig beskrevet i kontrollinstruksjonen.

Vi noterer oss kommentarene mht. forhold som kan være av sikkerhetsmessig betydning men som ikke berører sikten ikke vil fanges opp, og vil vurdere dette på et senere tidspunkt.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.36 Punkt 3.3.

#### 11.36.1 Innspill

*Region sør* foreslår at det kontrolleres at speilet er ettergivende.

*Region midt* foreslår at «innretningen» byttes ut med «justerinnretningen» under mangelgrunn b).

#### 11.36.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at montering av ikke-ettergivende speil i strid med kravene fanges opp av mangelmerknad a). Vi finner videre ikke grunn til å endre formuleringen «innretningen».

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.37 Punkt 3.4. Vindusvisker frontrute

#### 11.37.1 Innspill

*NAF, Region midt og Region vest* foreslår at mangelgrunn b) «viskerblad mangler eller er åpenbart defekt» må kunne bedømmes med karakter 2 og ikke bare med 1.

*Region sør* stiller spørsmål ved om kontrollpunktet skal ha bedømming 2.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* mener det må være mulig å gi mangel for vindusvisker som pga. dårlig eller defekt mekanikk ikke klarer å dekke ruta slik den skal.

#### 11.37.2 Vurdering

Vi noterer oss *Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* sitt forslag og vil evt. vurdere dette på et senere tidspunkt.

Vegdirektoratet er enig med høringsinstansene i at manglende eller åpenbart defekt pusserblad er såpass alvorlig at det kunne vært bedømt med karakter 2. Likevel er mangelmerkningen så enkel å utbedre at Vegdirektoratet finner det mest naturlig å ikke kreve etterkontroll for dette punktet. Dette for å slippe unødige etterkontroller. Det bemerkes i denne forbindelse at mangelmerkninger med karakter 1 også skal utbedres snarest.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.38 4 Lys generelt

##### 11.38.1 Innspill

*NAF* mener «Feil antall» bør tilføyes som hovedgrunn for mangelmerknad.

##### 11.38.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg forslaget og vil evt. vurdere dette på et senere tidspunkt.

#### 11.39 Punkt 4.1.1.

##### 11.39.1 Innspill

*Region vest* foreslår at det presiseres at det gjelder nærlys/fjernlys.

##### 11.39.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet, men vedtar kontrollpunktet som foreslått.

#### 11.40 Punkt 4.1.4 samsvar med kravene (frontlykter)

##### 11.40.1 Innspill

*NAF* påpeker at den valgte formuleringen av mangelgrunn gjør det mulig å anmerke Xenonpære i Halogenlykt, mens det derimot ikke er mulig å anmerke ulovlig ettermontert Xenon nærlykt på kjøretøy uten automatisk høyderegulering eller lyktevaskerlegg.

##### 11.40.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener dette fanges opp av mangelgrunn c) «lyskilde og lykt ikke kompatible». Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 11.41 Punkt 4.3.2.

##### 11.41.1 Innspill

*Region vest* foreslår at mangelgrunn a) endres til: «Bremselys defekt.». Videre påpeker regionen at mangelmerknaden bør være uavhengig av om det er bryteren eller pærer som er defekt siden feilsøking ikke inngår i PKK kontrollen.

##### 11.41.2 Vurdering

Vegdirektoratet noterer seg innspillet, men velger å opprettholde forslaget begrepsbruk ettersom denne samsvarer med direktivets. Vegdirektoratet bemerker at mangelmerknad a) «bryter virker ikke i samsvar med kravene» dekker både bremselys som ikke virker, samt bremselys som eksempelvis kun virker med hovedlys aktivert.

Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 11.42 Punkt 4.6.

##### 11.42.1 Innspill

*Region nord* mener det er uklart hvilke brytere kontrollpunktet sikter til.

##### 11.42.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at det er ryggelysets funksjon/betjening som er omtalt under mangelmerknad 4.6.3 «bryterens funksjon ikke i samsvar med kravene», herunder ryggelys som ikke lar seg skru av.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.43 Punkt 4.10.

##### 11.43.1 Innspill

*Region vest* stiller spørsmål ved om alle hengerfester – også på personbil – skal kontrolleres med prøvelamper eller annet lignende instrument for å se om alle kontaktene fungerer. Regionen mener det er strengt med bedømming 3 for hengerfestekontakt på personbiler. Videre vises det til at dette er et klart brukskontrollpunkt da det prinsipielt ikke er i strid med



defekt el-kontakt så lenge man ikke trekker tilhenger. Regionen påpeker at det eventuelt må stilles krav om at kontrollorganene skal ha prøvelampe eller lignende.

#### 11.43.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at kontrollorgan må benytte prøvelampe eller om ønskelig annet egnet utstyr til denne kontrollen. Vegdirektoratet er også enig i at der er strengt med bedømming 3 for hengerfestekontakt på personbil. Det presiseres i kontrollinstruksen at bedømming 3 kun skal ilegges for kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses når feilen kan påvirke tilhengerens bremsefunksjon.

### 11.44 Kapittel 5

#### 11.44.1 Innspill

*Region sør* foreslår at overskriften i kapittel 5 suppleres med «hjuloppheng».

#### 11.44.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi er enig med *Region sør* i at «hjuloppheng» bør med i overskriften i kapittel 5 ettersom dette samsvarer best med direktivteksten. Vi vil derfor erstatte begrepet «fjæring» med «hjuloppheng».

### 11.45 Punkt 5.1.1.

#### 11.45.1 Innspill

*Region vest* mener at mangelgrunn a) bør kunne gis bedømming 2 for mindre grove tilfeller som f.eks. liten deformasjon i aksel, og ikke bare bedømming 3 som foreslått.

#### 11.45.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at bedømming 3 er i samsvar med Kommisjonsrekommendasjon 2010/3778/EU og at en avvikende bedømming vil være i strid med denne.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.46 Punkt 5.1.3.

#### 11.46.1 Innspill

*Region midt* foreslår at alternativet «eller er fastkilt» fjernes fra mangelgrunn b). Videre foreslås at mangelgrunn c) endres til «Ulyd i hjullager» ved at «alvorlig» utelates.

#### 11.46.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at alternativet «eller er fastkilt» samsvarer med direktivets mangelbeskrivelse og at det således ikke kan fjernes uten å komme i strid med minimumskravet til kontrollen. Vi finner heller ikke grunn til å endre formuleringen i mangelgrunn c) siden det er tilstanden i kontrolløyeblikket som skal kontrolleres. Mindre ulyd som vil/kan skape problemer i fremtiden skal således ikke anmerkes.

Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

### 11.47 Punkt 5.2.1.

#### 11.47.1 Innspill

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* stiller spørsmål ved om hjulkapsler skal fjernes for å sjekke bolter og muttere og om dette også gjelder deksler som er skrudd fast med spesialnøkkel.

#### 11.47.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at kontrollen skal gjennomføres uavhengig av om boltene og mutrene sitter bak hjulkapsler eller deksler. Hjulkapsler og deksler skal således fjernes om dette er nødvendig for kontrollen så lenge det ikke innebærer krav om spesialverktøy eller utstyr.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.48 Punkt 5.2.2.

#### 11.48.1 Innspill

*Region øst* stiller spørsmål ved om mangelgrunn d) bør anmerkes i punkt 10 for forevisning trafikkstasjon.

*Region midt* foreslår at mangelgrunn b) fjernes. Videre foreslår regionen følgende tillegg til mangelgrunn d): «(innpress eller sporvidde)».

#### 11.48.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at mangelgrunn b) ikke kan fjernes ettersom det er del av minimumskontrollen slik denne er beskrevet i direktivet. Videre finner vi ikke grunn til å inkludere «(innpress eller sporvidde)» da vi mener dette fanges opp ved den valgte formuleringen «felgstørrelse eller –type ikke i samsvar med kravene».

I forhold til spørsmålet om anmerkning i punkt 10 for forevisning trafikkstasjon for mangelmerknad d), finner vi ikke grunn til å gjøre endringer på dette punktet. Vi bemerker at dersom en kjøretøyeier ønsker å bruke felger som i utgangspunktet ikke er i samsvar med kravene, så må vedkommende fremstille kjøretøyet på trafikkstasjon for kontroll og evt. godkjenning/innskriving i vognkort.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.49 Punkt 5.2.3

#### 11.49.1 Innspill

*Region øst* mener 5.2.3. a og c bør anmerkes i punkt 10.

*Region nord* oppfatter det som unødvendig å nevne regummierte dekk spesifikt i mangelgrunn g ettersom merking av dekk skal være i henhold til krav uansett type dekk.

*Region vest* mener at det for mangelgrunn f) bør være mulig å gi bedømming 3 i tillegg til foreslått 2. Videre mener regionen at mangelgrunn h) bør fjernes.

*NAF* mener at mangelgrunnen «er defekt» bør fjernes fra mangelgrunn h da det etter NAFs syn ved en enkel kontroll ikke er mulig å se at systemet er defekt hvis varsellampa ikke lyser.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* foreslår ny tekst i siste punktum under kontrollmetode «Vinterdekk i vintersesongen: Ved periodisk kjøretøykontroll skal dekk som ikke er merket med M+S ha minst 1,6 mm mønsterdybde hele året. Dekk som er merket med M+S skal ha minst 3 mm i vintersesongen og minst 1,6 mm resten av året.»

#### 11.49.2 Vurdering

Vi noterer oss forslaget om anmerkning av mangelgrunn a) og c) i punkt 10 for forevisning trafikkstasjon, men finner ikke grunn til å gjøre endringer på dette punktet. Vi bemerker at dersom en kjøretøyeier ønsker å bruke dekk som i utgangspunktet er for store, så må vedkommende fremstille kjøretøyet på trafikkstasjon for kontroll og evt. godkjenning/innskriving i vognkort.

Vi bemerker at en evt. bedømming av mangelgrunn f) med karakter 3 vil være i strid med Kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU. Videre bemerker vi at det ikke er anledning til å fjerne hele eller deler av mangelgrunn h) uten at dette kommer i strid med kravet til minimumskontrollen slik denne er beskrevet i direktivet.

Vi noterer oss Sogn- og Fjordane Bilbransjeforenings forslag om endret beskrivelse knyttet til mønsterdybde, men finner forslagets beskrivelse tilstrekkelig.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

#### 11.50 Punkt 5.3.1.

##### 11.50.1 Innspill

*Region øst* mener mangelgrunn d) bør anmerkes i punkt 10.

*Region midt* foreslår at mangelgrunn b) endres til: «Fjær eller komponent til fjær mangler, skadet eller har brudd.» Mangelgrunn c) foreslås endret til: «Ulyd/slakk i svinglager.» som skal gis bedømming 2.

*Region vest* foreslår at overskriften endres til «Fjærer og stabilisatorer».

##### 11.50.2 Vurdering

Vegdirektoratet er enig med *Region øst* i at en modifisering av fjæring (herunder heving og senkning) skal anmerkes på punkt 10 i tillegg til punkt 5.3.1. «Ulyd/slakk i svinglager» vil fanges opp av mangelmerknad a) dersom feilen har betydning for innfestningen, og ulyder som har sin årsak i alvorlige tregheter i svinglager vil fanges opp av kontrollpunkt 2.7. Som tidligere nevnt vil det vurderes åpnet for at trafikkstasjonen kan utkvitte feil som har tilknytning til ilagt mangelmerknad ved punkt 10.

Vegdirektoratet finner ikke grunn til å gjøre endringer og vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.51 Punkt 5.3.2.

#### 11.51.1 Innspill

*Region sør* mener uttrykket «viser tegn til alvorlig lekkasje eller funksjonssvikt» i mangelgrunn b) bør erstattes av bare «alvorlig lekkasje eller funksjonssvikt».

*Region midt* foreslår at «alvorlig» byttes ut med «stor» i mangelgrunn b).

*Region vest* foreslår at teksten i mangelgrunn a) endres slik at det fremgår at støtdemper også kan være festet i karosseriet. I tillegg ønsker regionen to nye mangelgrunner; c) «støtdemper/fjærbein defekt» som gis bedømming 3, og d) «Fjærbeinslager slitt eller defekt» som gis bedømming 1 eller 2.

#### 11.51.2 Vurdering

Vi bemerker innledningsvis at kontrollpunktets utforming er i tråd med direktivets og rekommandasjonens tilsvarende.

Defekt fjærbeinslager vil fanges opp av kontrollpunkt 5.3.1, mangelmerknad a) dersom feilen har betydning for innfestningen. Videre mener vi innfestning til karosseriet har tilsvarende betydning som understell i denne sammenheng.

Vi finner på denne bakgrunn ikke grunn til å gjøre endringer i kontrollpunktet som dermed vedtas som foreslått.

### 11.52 Punkt 5.3.4.

#### 11.52.1 Innspill

*Region midt* foreslår at mangelgrunn b) skal kunne gis bedømming enten 1 eller 2.

#### 11.52.2 Vurdering

Vurdering av defekt/manglende støvmansjett er av hensyn til likebehandling, samt av hensyn til at det ikke er noen umiddelbar trafiksikkerhetsrisiko, valgt til karakter 1. Dette harmonerer for øvrig med tilsvarende mangelmerknad for støvmansjetter i styremekanisme punkt 2.1.3. og drivverk punkt 6.1.7.

Vegdirektoratet vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.53 Punkt 6.1.1.

#### 11.53.1 Innspill

*Region midt* foreslår å legge til en mangelgrunn d): «bjelke/brakket/ramme løse bolter/nagler.»

*Region vest* mener at korrosjon/rustskader bør vurderes etter veiledning om rustskader. Dette bør etter regionens syn gjelde alle kontrollpunkt som omhandler rust.

#### 11.53.2 Vurdering

Vegdirektoratet vurderer det slik at løse bolter/nagler skal anmerkes under punkt b) som omhandler «ikke tilstrekkelig festet». Vegdirektoratet tar *Region vest* sitt innspill til følge og vil henvise til rustveiledningen i instruksen.

På denne bakgrunn vedtar vi kontrollpunktet som foreslått men med henvisning til rustveiledningen som nevnt ovenfor.

### 11.54 Punkt 6.1.3.

#### 11.54.1 Innspill

*Region midt* og *Region vest* foreslår at det i mangelgrunn c) tilføyes alternativet «korrodert». Regionene stiller videre spørsmål ved hvordan mangelgrunn d) skal kontrolleres og for hvilke kjøretøy slik ventil er et krav. På denne bakgrunn foreslår de å fjerne mangelgrunnen.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* foreslår at mangelgrunn c) endres til: «*stor fare for lekkasje pga. korrosjon eller annen skade.*»

#### 11.54.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener alternativet «korrodert» dekkes av «skadet eller slitt» som er beskrivelsen i forslaget og som også er i tråd med direktivet. I forhold til forslaget om å fjerne mangelgrunn d) bemerker vi at dette ikke kan gjøres så lenge mangelgrunnen er del av minimumskontrollen beskrevet i direktivet.

I forhold til *Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening*'s forslag om endring av ordlyd i mangelgrunn c) bemerker vi at dette vil gi et noe annet innhold enn mangelgrunnen beskrevet i direktivet.

På denne bakgrunn vedtar vi kontrollpunktet som foreslått.

#### 11.55 Pkt. 6.1.4

##### 11.55.1       Innspill

*Region sør* mener støtfanger, sidehinder og underkjøringshinder bør flyttes til «Førerhus og karosseri/påbygg» som for øvrig bør være eget hovedpunkt.

##### 11.55.2       Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at en flytting av bestemmelsen vil skape mindre samsvar mellom norsk kontrollinstruks og direktivet og således gi grobunn for forvirring. Dette er ikke ønskelig og vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

#### 11.56 Punkt 6.1.5 Reservehjulsholder

##### 11.56.1       Innspill

*NAF* mener formuleringen «innvendig» bør fjernes i og med at det er tillatt å oppbevare løse hjul i bagasjerommet og det vil virke uforståelig hvis bilen ikke kan godkjennes fordi reservehjulet ikke er festet i reservehjulsbrønnen.

*Region vest* ønsker en presisering av om punktet gjelder for større kjøretøy og/eller mindre kjøretøy som har reservehjulsholderen på utsiden eller undersiden av kjøretøyet.

##### 11.56.2       Vurdering

Vegdirektoratet er enig i *NAF*s innspill og justerer kontrollpunktet i tråd med dette. Denne justeringen ivaretar etter vårt syn også behovet for presisering som påpekt av *Region vest*.

Kontrollpunktet vedtas med den endring at kontrollmetode endres til: «Visuell kontroll av reservehjulsholder (utvendig montert).»

### 11.57 Punkt 6.1.6.

#### 11.57.1 Innspill

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* foreslår følgende ordlyd i mangelgrunn a): «komponent svekka pga. korrosjon, skade, sprekker eller andre defekter.».

#### 11.57.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener den foreslåtte endringen er unødvendig da den etter vårt syn omfatter samme mangler som forslaget mangelgrunn. Vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

### 11.58 Punkt 6.1.7.

#### 11.58.1 Innspill

*Region midt* foreslår at prøvekjøring legges til under kontrollmetode i tillegg til visuell kontroll. Videre foreslår regionen at mangelgrunn g) skal kunne gis bedømming enten 1 eller 2.

#### 11.58.2 Vurdering

Vegdirektoratet finner ikke grunn til å endre kontrollmetoden eller bedømmingen. Bedømmingen av støvmansjett med karakter 1 harmonerer med støvmansjett for styring og hjuloppheng, og sikrer likebehandling samtidig som at defekt støvmansjett ikke innebærer en umiddelbar trafikksikkerhetsrisiko. Vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

### 11.59 Punkt 6.1.9.

#### 11.59.1 Innspill

*Region øst* og *Region vest* mener dette bør anmerkes i punkt 10. *Region vest* ber Vegdirektoratet vurdere om kontrollorganene kan benytte diagnoseapparat ved mistanke om effektøking i forbindelse med periodisk kjøretøykontroll.



### 11.59.2 Vurdering

Vegdirektoratet er enig med regionene i at kjøretøy med mangler under kontrollpunkt 6.1.9., dvs. med ulovlig modifisering av enten motorstyreenhet eller motor, skal gis anmerkning under punkt 10 for forevisning trafikkstasjon i tillegg. Vi viser i den forbindelse til at listen under kontrollpunkt 10 ikke er ment uttømmende, men kun som eksempler som skal medføre anmerkning på dette punktet.

Vi vil vurdere bruk av diagnoseapparat på et senere tidspunkt.

Vi vedtar etter dette kontrollpunktet som foreslått.

### 11.60 Punkt 6.2.1.

#### 11.60.1 Innspill

*Region vest* foreslår at ordlyden i mangelgrunn a) endres fra «... forårsake personskade.» til «... forårsake personskader ved lett kontakt.». Videre foreslår regionen følgende nye ordlyd i mangelgrunn b): «Alvorlige strukturelle korrosjonsskader (sikkerhetsbur, kanaler, rammevanger mv) er skadet som følge av korrosjon.»

*Region øst* stiller spørsmål om hva «karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet» i mangelgrunn b) skal bety.

*Region midt* foreslår å legge til mangelmerknad e): «Selvbærende karosseri farlig rustskader (rustveiledning).»

#### 11.60.2 Vurdering

Vegdirektoratet viser til at ordlyden i forslaget mangelgrunn a) samsvarer godt med direktivteksten under dette kontrollpunktet og vi finner derfor ikke grunn til å gjøre endringer her. Videre mener vi Region vests forslag til ny ordlyd under mangelgrunn b) delvis vil gi et annet innhold enn beskrivelsen i forslaget og direktivet. På denne bakgrunn finner vi det heller ikke for denne mangelgrunnen formålstjenlig å gjøre endringer. Vi bemerker at både Region vests forslag til endring i mangelgrunn b) og Region midts forslag til ny mangelgrunn e) evt. vil betinge offentlig høring før evt. vedtagelse og innlemmelse i kontrollinstruksen.

Vegdirektoratet vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.61 Punkt 6.2.2. bokstav d

#### 11.61.1 Innspill

*NBF* foreslår at bokstav d omformuleres til «kraftig korrosjon i bærende konstruksjoner...» og at mangelgrunnen flyttes til punkt 6.2.1. Tilstand. Fordelen med dette er at man da vil stå friere til å vurdere om korrosjon også er grunnlag for mangelmerknad utover bare innfesting.

*Region nord* synes det er uklart hvilke festepunkter det refereres til her siden det dreier seg om selvbærende karosserier. De stiller videre spørsmål om det er for- og bakstilling, setefester, tilhengerfeste man sikter til.

#### 11.61.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker til NBFs forslag om flytting av mangelgrunn d) til kontrollpunkt 6.2.1. at dette vil gi mindre samsvar mellom norsk kontrollinstruks og direktivets liste over minimumskontrollpunkter. Dette vil igjen kunne skape grobunn for forvirring, hvilket ikke er ønskelig.

Videre er vi enig med NBF i at den foreslåtte endringen av formuleringen vil utvide området for mangelmerknad under bokstav d). Mangelgrunnen vi i så fall få et annet innhold enn i forslaget til kontrollinstruks og i direktivet. En slik utvidelse av mangelgrunnens virkeområde krever offentlig høring før evt. vedtagelse.

I forhold til *Region nord*s spørsmål om hvilke festepunkter det refereres til, påpeker vi at det her er snakk om komponentene i selvbærende karosseriers festepunkter, som for eksempel festebraletter til hjuloppheng og drivlinje som er en del av det selvbærende karosseriet.

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.62 Punkt 6.2.3.

#### 11.62.1 Innspill

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* ønsker en presisering av om alle dører må kunne åpnes uansett kjøretøytype.

#### 11.62.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener det fremgår av kontrollinstruksen at alle dører skal kunne åpnes. Dette følger forutsetningsvis av formuleringen i mangelgrunn a): «Dør lar seg ikke åpne eller lukke korrekt.». Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.63 Punkt 6.2.6.

#### 11.63.1 Innspill

*Region vest* foreslår nytt mangelgrunn c): «Defekt låsing/betjening av seterygg (2).» Dette er spesielt viktig for 2- og 3-dørs kjøretøy.

#### 11.63.2 Vurdering

Vegdirektoratet mener forslaget til ny mangelgrunn er unødvendig da dette fanges opp av forslaget til mangelgrunn under kontrollpunktet. Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.64 Punkt 6.2.9.

#### 11.64.1 Innspill

*Region midt* foreslår å flytte mangelgrunn c) til punkt 8.4.1.

#### 11.64.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at en flytting av bestemmelsen vil skape mindre samsvar mellom norsk kontrollinstruks og direktivet og således gi grobunn for forvirring. Dette er ikke ønskelig og vi vedtar derfor kontrollpunktet som foreslått.

### 11.65 Punkt 6.2.10.

*Region midt* foreslår at uttrykket «tæret» i mangelgrunn a) erstattes med «korrodert/slitt».

*Region vest* foreslår at ordet «tæret» byttes ut med «skadet».

#### 11.65.1 Vurdering

Vegdirektoratet er enig med *Region midt* i at «korrodert» kan inkluderes i mangelgrunn a). Kontrollpunktet vedtas med den endring at mangelgrunn a) skal lyde: «Mangler, sitter løst eller er for sterkt korrodert/tæret.». Vi legger til grunn at en endring i tråd med dette også ivaretar innspillet fra *Region vest*.

## 11.66 Kapittel 7

### 11.66.1 Innspill

*Region sør* foreslår at overskriften i kapittel 7 «Annet utstyr» byttes ut med «Annet sikkerhetsutstyr».

### 11.66.2 Vegdirektoratets vurdering

Vi finner ikke grunn til å endre overskriften i kapittel 7 slik *Region sør* foreslår, da overskriften i forslaget er den samme som direktivet bruker oversatt til norsk.

## 11.67 Punkt 7.1.2.

### 11.67.1 Innspill

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* foreslår ny mangelgrunn a): «*påbudt bilbelte mangler helt eller delvis.*»

*Region øst* og *Region nord* foreslår at mangelgrunn e) flyttes til 7.1.4. og settes som bokstav b.

*Region vest* mener det i mangelgrunn e) bør forklares bedre om det er den pyrotekniske innretningen det menes, eller stramming av to punkts belter, eller om beltet returnerer tilstrekkelig i øvre rulle.

### 11.67.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at en flytting av mangelgrunn e) vil skape mindre samsvar mellom norsk kontrollinstruks og direktivet og således gi grobunn for forvirring. Med begrepet beltestrammer menes det den integrerte strammefunksjonen i belterulle som holder beltet mot kroppen under kjøring og ved bevegelse av kroppen, og ikke den pyrotekniske innretningen som trer i kraft ved kollisjon.

Videre mener vi det ikke er nødvendig å endre beskrivelsen i mangelgrunn a) som foreslått.

Vi vedtar kontrollpunktet som foreslått.

### 11.68 Punkt 7.1.3.

#### 11.68.1       Innspill

*Region øst* spør hva definisjonen på kraftbegrenser i forbindelse med sikkerhetssele er.

*Region nord* mener også at det er uklart hva dette er og stiller spørsmål om hvordan kontrollen skal gjennomføres.

*Region midt* stiller også spørsmål ved hvordan punktet skal kontrolleres.

*Region sør* foreslår at kontrollmetode endres fra visuell kontroll til visuell kontroll av feilindikatoren på samme måte som under punkt 7.1.6 SRS-system.

#### 11.68.2       Vurdering

Vi er ikke enig i forslaget om å endre kontrollmetode til visuell kontroll av feilindikator. Vi mener «visuell kontroll» samsvarer bedre både med hovedgrunnene til mangelmerknader under disse punktene og dessuten også med direktivet.

Kraftbegrenser er innretningen som sørger for et mykere «stopp» i stedet for et helt momentant stopp av selen for å begrense skader påført av selve beltet ved en kollisjon. Punktet kontrolleres ved et raskt rykk i selen og dra, ved at beltene i kjøretøyet har lik funksjon, derav at ingen belter er byttet ut med belte uten kraftbegrenser (for kjøretøy som har dette montert fra fabrikk).

Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

### 11.69 Punkt 7.1.4.

#### 11.69.1       Innspill

*Region nord* stiller spørsmål ved kontrollmetoden og antar at man må demontere matter i dørken for å kontrollere punktet.

*Region midt* foreslår å fjerne alternativet «eller passer ikke til kjøretøyet» fra mangelgrunnen ettersom det er vanskelig å kontrollere.

*Region sør* foreslår at kontrollmetode endres fra visuell kontroll til visuell kontroll av feilindikatoren på samme måte som under punkt 7.1.6 SRS-system.

## 11.69.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at vi ikke har anledning til å fjerne alternativet fra mangelgrunnen ettersom den samsvarer med direktivets beskrivelse av minimumskontrollen.

I forhold til forslaget om å endre kontrollmetode til visuell kontroll av feilindikator viser vi til vår kommentar til kontrollpunkt 7.1.3. ovenfor.

I forhold til Region nords spørsmål så skal det skal ikke demonteres matter og tepper ved kontroll av beltestrammerne, og det er således feil som oppdages ved en visuell kontroll som skal anmerkes.

Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

## 11.70 Punkt 7.1.5.

### 11.70.1 Innspill

*Region midt* foreslår å fjerne alternativet «eller passer ikke til kjøretøyet» fra mangelgrunn a).

*Region sør* foreslår at kontrollmetode endres fra visuell kontroll til visuell kontroll av feilindikatoren på samme måte som under punkt 7.1.6 SRS-system.

### 11.70.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at vi ikke har anledning til å fjerne alternativet fra mangelgrunnen ettersom den samsvarer med direktivets beskrivelse av minimumskontrollen.

I forhold til forslaget om å endre kontrollmetode til visuell kontroll av feilindikator viser vi til vår kommentar til kontrollpunkt 7.1.3. ovenfor.

Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

## 11.71 Punkt 7.1.6 SRS-systemer

### 11.71.1 Innspill

*NAF og Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* påpeker at det etter forslaget ikke skal anmerkes som mangel hvis feilindikatoren ikke virker. Dette bør etter NAFs syn være egen hovedgrunn for mangelmerknad da det ellers vil være enkelt å omgå reglene ved å koble ut feilindikatoren for å få bilen godkjent.

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* ber Vegdirektoratet om å klargjøre om det skal regnes som ombygging hvis SRS-lampen ikke lyser, siden anlegget da trolig er defekt.

#### 11.71.2 Vurdering

Vi noterer oss innspillene og tar de til følge. Vi endrer derfor mangelmerknadens ordlyd til «Feilindikatoren for SRS indikerer feil eller svikt ved systemet». Denne ordlyden er i tråd med direktivet og vil også fange opp utkoblede feilindikatorer, da manglende indikering ved oppstart indikerer uvirksomt system.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått med nevnte endring.

#### 11.72 Punkt 7.7.

##### 11.72.1 Innspill

*Region midt* foreslår å fjerne alternativet «visuell kontroll» fra kontrollmetoden og mangelgrunn b). Sistnevnte kommer inn under punkt 6.2.7.

##### 11.72.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at vi ikke kan gjøre de foreslåtte endringene uten å komme i konflikt med kravene direktivet stiller til minimumskontrollen. Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

#### 11.73 Punkt 7.12.

##### 11.73.1 Innspill

*Region midt* stiller spørsmål ved om mangelgrunnene a) og b) er nødvendige.

##### 11.73.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at vi ikke kan fjerne mangelgrunnene uten å komme i konflikt med kravene direktivet stiller til minimumskontrollen. Kontrollpunktet vedtas derfor som foreslått.

### 11.74 Punkt 8.1.1.

#### 11.74.1 Innspill

*Region vest* foreslår ny ordlyd i mangelgrunn a): «Støynivå er høyere enn registrert standstøy.».

#### 11.74.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at ordlyden samsvarer med direktivets og at vi derfor ikke finner grunn til å endre denne. Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

### 11.75 Punkt 8.2.1.2.

#### 11.75.1 Innspill

*Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening* etterlyser mangelgrunn for OBD-lampe som ikke lyser når tenningen slås på.

*Region vest* mener det må lages ny kontrollseddel slik at en får en egen kolonne hvor det blir tatt hensyn til om avgassmålingen blir utført med avgassmåleapparat eller OBD-måling.

#### 11.75.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at dersom OBD-lampe indikerer feil med systemet så fanges dette opp under kontrollpunkt 8.2.3.1. Vegdirektoratet er videre ikke enig med Sogn- og Fjordane Bilbransjeforening i at OBD-lampe som ikke lyser når tenning slås på, ikke er en mangelmerknad. Denne feilen vil for bensinmotor fanges opp av mangelmerknad 8.2.1.1. a), og for dieselmotor 8.2.2.1 a). Begge med merknadstekst «åpenbart defekt utstyr for begrenning av avgassutslipp».

Vegdirektoratet noterer seg også innspillet vedr. kontrollseddel. Kontrollseddelen har imidlertid ikke vært på høring og utformingen av en eventuell kontrollseddel vil bli et resultat av den kontrollinstruksen som vedtas.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.



### 11.76 Punkt 8.2.2.2.

#### 11.76.1 Innspill

*Region midt* antar at det i tabellen skal stå «Euro 4,5».

*Region vest* mener at det må utarbeides rutiner for røykmåling og måleutstyr for kjøretøy med partikkelfilter da disse ikke fanges opp eller gir utslag ved dagens rutiner eller målinger.

#### 11.76.2 Vurdering

Vegdirektoratet er enig med *Region vest* i at det er utfordringer knyttet til røykgassmåling av nyere dieselmotorer. Vi vil se nærmere på problemstillingen og evt. vurdere endringer av kontrollpunktet på et senere tidspunkt. En slik endring vil evt. måtte sendes på høring før evt. vedtagelse.

I forhold til *Region midts* antagelse bemerker vi at de har rett i at det her skulle ha stått «Euro 4» i tabellen.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått, med den endring at det endres til «Euro 4» i tabellen.

Kontrollpunkter som omhandler buss

### 11.77 Punkt 9.1.2.

#### 11.77.1 Innspill

*Region vest* foreslår ny mangelgrunn e): «Nødutgangsruter tildekket av folie eller annet produkt som hindrer at ruten knuses.». Mangelen skal kunne bedømmes enten med 2 eller med 3.

#### 11.77.2 Vurdering

Vegdirektoratet bemerker at folie eller annet produkt på vinduer som ikke tilfredsstiller kravene vil fanges opp under mangelforhold d) ikke i samsvar med kravene.

Kontrollpunktet vedtas som foreslått.

## 11.78 Punkt 9.6.

### 11.78.1       Innspill

*Region midt* foreslår følgende tillegg til mangelgrunn a): «Svekket gulv.».

### 11.78.2       Vurdering

Vegdirektoratet er enig med *Region midt* i forslaget til endring, men mener mangelgrunnen i tillegg bør inkludere usikkert gulv. Kontrollpunktet vedtas derfor med den endring at mangelgrunn a) endres til «Usikkert/svekket gulv.».

2 vedlegg