



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring av vegtrafikklov 18. juni 1965 (gjennomføring av direktiv 2014/45/EU, 2014/47/EU og forordning (EU) 165/2014 samt visse andre endringer)

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

3. juli 2016

Innholdsfortegnelse

DEL I – Introduksjon.....	5
1 Sammenheng	5
2 Bakgrunnen for lovforslaget	6
2.1 Kjøretøykontrollpakken	6
2.1.1 Innledning.....	6
2.1.2 Kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll – Direktiv 2014/45/EU.....	7
2.1.3 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg – Direktiv 2014/47/EU.....	7
2.2 Ny fartsskriverforordning – Forordning (EU) 165/2014 m.m.	7
2.3 Andre foreslåtte endringer	8
3 Fremstillingen videre.....	9
DEL II – Gjeldende rett i Norge og utvalgte andre land	10
4 Gjeldende rett	10
4.1 Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy.....	10
4.2 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg	11
4.3 Kontroll av kjøre- og hviletid, fartsskriververksteder m.m.....	12
4.3.1 Kort om kontroll av kjøre- og hviletid.....	12
4.3.2 Fartsskriververksteder.....	12
4.3.3 Juks og manipulasjon m.m.....	13
4.3.4 Krav til kompetanse	14
4.3.5 Personopplysninger og datahåndtering.....	15
4.3.6 Ekstraterritoriell jurisdiksjon	15
4.4 Kjøretøyverksteder m.m.	16
5 Rettstilstanden i andre land.....	17
5.1 Kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll	17
5.1.1 Innledning.....	17
5.1.2 Gebyr for godkjenning og/eller tilsyn	17
5.1.3 Reaksjoner/sanksjoner	19
5.1.4 Habilitetsbestemmelser.....	19
5.2 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg	20
5.2.1 Innledning.....	20
5.2.2 Sverige	21
5.2.3 Danmark	21
5.2.4 Finland.....	22

5.2.5	Tyskland	22
5.3	Ny fartsskriverforordning m.m.	23
5.3.1	Innledning.....	23
5.3.2	Sverige	23
5.3.3	Danmark	24
5.3.4	Finland.....	25
5.4	Kjøretøyverksteder m.m.	25
5.4.1	Sverige	25
5.4.2	Danmark	26
5.4.3	Finland.....	26
DEL III – Forslag til lovendringer		26
6	Innledning.....	26
7	Kjøretøykontroll – eiers plikter	27
7.1	Forslag til ny § 19.....	27
8	Periodisk kjøretøykontroll	28
8.1	Behov for lovendringer	28
8.2	Forslag til ny § 19 a.....	28
8.2.1	Forslag til ny ordlyd	28
8.2.2	Nærmere om forslaget første ledd.....	29
8.2.3	Nærmere om forslaget andre ledd bokstav a) – Kontrollorgan m.m.	29
8.2.4	Nærmere om forslaget andre ledd bokstav b) – Opplæring og prøve.....	35
8.2.5	Nærmere om forslaget andre ledd bokstav c) – Tilsynspersonellet	36
8.2.6	Nærmere om forslaget andre ledd bokstav d) – Reaksjoner/sanksjoner	37
9	Kontroll av tunge kjøretøy langs veg	43
9.1	Behov for lovendringer	43
9.2	Forslag til ny § 19 b	44
9.2.1	Forslag til ordlyd.....	44
9.2.2	Tidsriktig ordlyd	44
9.2.3	Krav til kompetanse hos kontrollpersonell	45
9.2.4	Krav til kontrollutstyr	46
9.2.5	Kontrollgebyr	47
10	Ny fartsskriverforordning m.m.	48
10.1	Behov for lovendringer	48
10.2	Særskilte spørsmål	49

10.2.1	Om forordningens introduksjon av smart fartsskriver og behandling av personopplysninger	49
10.2.2	Om forordningens bestemmelser om beordring av kjøretøy til verksted for nærmere undersøkelser ved mistanke om manipulasjon	49
10.3	Forslag til lovendringer.....	50
10.3.1	Forslag til ny § 19 c – Verksteder for montering mv. av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøy	50
10.3.2	Kompetanse	56
10.3.3	Presisering av vegtrafikkloven § 32 m.m.	57
11	Kjøretøyverksteder m.m.	58
11.1	Behov for lovendringer	58
11.2	Forslag til ny § 19 d	59
11.2.1	Forslag til ordlyd	59
11.2.2	Nærmere om forslagetets første ledd	60
11.2.3	Nærmere om forslagetets andre ledd	60
11.2.4	Nærmere om forslagetets tredje og fjerde ledd	60
11.2.5	Nærmere om forslagetets femte ledd	61
DEL IV	– Økonomiske og administrative konsekvenser	62
12	Innledning.....	62
13	Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy.....	62
13.1	Private aktører	62
13.2	Offentlige aktører	63
14	Kontroll av kjøretøy langs veg	64
14.1	Private aktører	64
14.2	Offentlige aktører	64
15	Ny fartsskriverforordning m.m.	65
15.1	Private aktører	65
15.2	Offentlige aktører	65
16	Kjøretøyverksteder m.m.	66
16.1	Private aktører	66
16.2	Offentlige aktører	66

DEL I – Introduksjon

1 Sammendrag

Statens vegvesen Vegdirektoratet sender på vegne av Samferdselsdepartementet på høring forslag om å oppheve vegtrafikkloven § 13 femte ledd, § 19 og § 19 a og erstatte de med nye bestemmelser om kjøretøyeiers plikter, periodisk kjøretøykontroll, kjøretøykontroll langs veg, spesialverksteder (bl.a. fartsskriververksteder) og kjøretøyverksteder. I tillegg foreslås en presisering av vegtrafikkloven § 32.

Hovedsiktemålet med forslaget er å gi nødvendige lovhjemler for gjennomføring av tre EU-rettsakter på kjøretøyområdet:

- Direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere
- Direktiv 2014/47/EU om utekontroll av nyttekjøretøy
- Forordning (EU) 165/2014 om fartsskrivere (takografer) i vegtransporten (heretter ny fartsskriverforordning)

Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EU forutsetter at det er nødvendig med lovhjemmel til å gi nærmere bestemmelser om godkjenning av og tilsyn med private virksomheter som skal tilby obligatorisk opplæring til personalet i kontrollorganene for periodisk kjøretøykontroll, herunder også krav til opplæringens omfang, innhold og metode.

Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EU og ny fartsskriverforordning innebærer begge at det må gis lovhjemmel til å gi nærmere bestemmelser om personlige godkjenninger for kontrollørene/mekanikerne i virksomhetene, samt krav til kompetanse og opplæring. I tillegg må det gis lovhjemmel til at manglende vandel kan medføre tilbakekalling av godkjenning. Felles for gjennomføringen av alle tre rettsaktene er at det bør gis nødvendig lovhjemmel til nærmere bestemmelser om krav til kompetanse og opplæring av tilsyns- og kontrollmyndighetenes personale.

Kravene i ny fartsskriverforordning om beordringsmyndighet ved mistanke om manipulasjon av fartsskrivere, forutsetter en plikt for verkstedene til å gjennomføre nødvendig testing, og krever derfor lovhjemmel.

Forslagene til nye lovhjemler rekker lengre enn til bare å ivareta forpliktelsene etter EØS-avtalen. Vegdirektoratet har – uavhengig av forpliktelsene som følger av de nevnte rettsaktene – sett behov for gjennomgang og modernisering av lovhjemlene for godkjenning og tilsyn på kjøretøyområdet. Dette gjelder – foruten godkjennings- og tilsynsbestemmelsene for kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og spesialverksteder (fartsskriververksteder inkludert) og kontrollbestemmelsene i utekontroll av nyttekjøretøy – også de ordinære kjøretøyverkstedene.

Formålet med denne delen av forslaget har først og fremst vært å få mer lik utforming av lovhjemlene for godkjenning av og tilsyn med virksomhetene samt gi lovhjemler som i enda større grad kan bidra til riktig kvalitet på tjenestene virksomhetene leverer, samt bidra til trafiksikre kjøretøy i bruk. Det foreslås på denne bakgrunn at det gis lovhjemler for å gi nærmere bestemmelser om krav til habilitet for kontrollører i kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll og for mekanikere i fartsskriververksteder. Det foreslås videre et mer nyansert og fleksibelt reaksjons- og sanksjonssystem, dels ved at det gis lovhjemmel til å gi nærmere bestemmelser om tilbakekalling av personlige godkjenninger og dels ved at det foreslås hjemmel til nye forvaltningsreaksjoner (stansing og tvangsmulkt) for kontrollorgan for periodisk kontroll, spesialverksteder (fartsskriververksteder) og ordinære kjøretøyverksteder.

Høringen inneholder også et forslag om hjemmel til å kunne kreve gebyr for godkjenning og tilsyn og for gjennomføring av kontroll av nyttekjøretøy i utekontrollen.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Kjøretøykontrollpakken

2.1.1 Innledning

EU vedtok 3. april 2014 tre direktiver som inngår i EUs satsing i trafiksikkerhetsarbeidet. EU-kommisjonen har et uttalt mål om å redusere antall trafikkdrepte i Unionen til tilnærmet null innen 2050. I meldingen «Mot et europeisk trafiksikkerhetsområde» foreslo Kommisjonen en rekke tiltak for sikrere kjøretøy, strategi for å redusere antall skader, samt tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter. Direktivene, som omtales som kjøretøykontrollpakken, inngår som en del av denne satsingen. De tre direktivene det er snakk om, og som alle er EØS-relevante, er nærmere bestemt direktivene 2014/45/EU periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, 2014/46/EU¹ om endringer i vognkortdirektivet og 2014/47/EU om utekontroll av nyttekjøretøy. Direktivene har som felles formål å styrke kontrollen med at sikkerhetsmessige og miljømessige krav til kjøretøyet er oppfylt under bruk.

Regjeringen vedtok i Statsråd 13. mars 2015 kongelig resolusjon om at Norge, med forbehold om Stortingets samtykke, deltar i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse direktivene. EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ved å innlemme de nevnte direktivene i avtalen. Innlemmelsen av direktivene 2014/45/EU og 2014/47/EU i norsk rett krever lovendring og bevilgningsvedtak. Frist for å innlemme direktivene i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017, mens frist for ikrafttredelse er 20. mai 2018.

¹ Gjennomføring av direktiv 2014/46/EU vil ikke kreve lovendringer

2.1.2 Kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll – Direktiv 2014/45/EU

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

Direktiv 2014/45/EU viderefører langt på veg gjeldende regler på området, men konsoliderer og harmoniserer regelverket ytterligere. Endringene i forhold til gjeldende regelverk vil for en stor del kunne gjennomføres direkte i norsk rett gjennom endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll. Dette gjelder bl.a. endrete krav til hvilke kjøretøygrupper som skal inngå i kontrollordningen og krav til kontrollinnhold og – metoder.

Det innføres imidlertid også krav til kompetanse, vandelskrav og personlig godkjenning for kontrollørene i kontrollorganene. Videre innføres det mer omfattende tilsynsforpliktelser med kontrollorganer og opplæringsinstitusjoner. Krav til kontrollpersonellens habilitet skjerpes også. Dette er krav som etter Vegdirektoratets vurdering ikke har tilstrekkelig lovhjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 og som derfor krever lovendring.

2.1.3 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg – Direktiv 2014/47/EU

Direktiv 2014/47/EU erstatter det gjeldende direktiv 2000/30/EF om utekontroll som er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift av 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av kjøretøy langs veg.

Det nye direktivet viderefører langt på veg gjeldende regler på området. Likevel skjerpes blant annet bestemmelsene for teknisk vegkantkontroll mht. kontrollfasiliteter, kontrollørens kompetanse og metoder, vurderinger og oppfølging av påviste mangler ved kjøretøyene.

Blant de nye kravene som stilles til kontrollene er at de skal målrettes og baseres på risiko, og medlemsstatene pålegges å innføre et nærmere spesifisert risikoklassifiseringssystem. Direktivet introduserer i artikkel 4 et system basert på en todeling av kontrollen. Det skilles mellom «innledende utekontroll²» jf. artikkel 10 nr. 1 og «en mer detaljert utekontroll», jf. artikkel 10 nr. 2. Ellers inneholder direktivet nye krav til kompetanse hos utekontrollørene som skal utføre de mer detaljerte kontrollene (som f.eks. bremsekontroll), som minimum tilsvarer det som kreves for kontrollører som utfører periodisk kjøretøykontroll etter direktiv 2014/45/EU, eller eventuelt andre likeverdige krav godkjent av kompetent myndighet, jf. artikkel 8 nr. 4.

2.2 Ny fartsskriverforordning – Forordning (EU) 165/2014 m.m.

Den 4. februar 2014 ble ny fartsskriverforordning vedtatt i EU. Artiklene 24, 34 og 45 trådte i kraft i EU 2. mars 2015. Resten av forordningen trådte i kraft 2. mars 2016, med forbehold for de overgangsordninger som nevnes i forordningens artikkel 46. Forordningen legger til

² Vi gjør oppmerksom på at vi under omtalen av Direktiv 2014/47/EU ved henvisninger bruker den uoffisielle norske oversettelsen. Ved tolkningstilvil vil vi ta utgangspunkt i den engelske versjonen.

rette for senere utfyllende rettsakter (gjennomføringsforordninger). Disse vil måtte vurderes og gjennomføres fortløpende.

Ny fartsskriverforordning regulerer fartsskrivere i tunge kjøretøy. Fartsskriver er et verktøy som brukes til å kontrollere etterlevelsen av kjøre- og hviletidsbestemmelser³ for sjåfører. Det finnes i dag to typer fartsskrivere, analog og digital. Ny fartsskriverforordning introduserer en ny type fartsskriver, såkalt smart fartsskriver, som har utvidet funksjonalitet, for å sikre tidlig fjernavsløring og mer målrettede kontroller.

Hovedformålene med forordningen er å redusere overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, blant annet ved å hindre juks og manipulasjon med fartsskriver, og derigjennom øke trafikksikkerheten, verne sjåførene og fremme like konkurransevilkår. Forordningen skal også bidra til å redusere administrative kostnader for transportforetakene og kontrollmyndighetene, samt å modernisere regelverket.

Den nye fartsskriverforordningen skal erstatte rådsforordning (EØF) 3821/85 (heretter gammel fartsskriverforordning). Forordningen gjør også enkelte endringer i kjøre- og hviletidsforordningen. Forslag til endringer i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS (heretter kjøre- og hviletidsforskriften) som følge av dette og tidligere gjennomføringsfrister har vært sendt på egen høring.⁴

Hoveddelen av den nye fartsskriverforordningen vil gjennomføres ved endringer i gjeldende forskrifter på området. Det vil si endringer i kjøre- og hviletidsforskriften, samt endringer i forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartskriververksteder (heretter kalt fartsskriververkstedforskriften⁵). Forordningen inneholder imidlertid også artikler som vi har vurdert å kreve lovendringer, samt lovendringer som kan være hensiktsmessige, men ikke strengt påkrevd. Det har derfor vært nødvendig å innhente Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning i medhold av Grunnloven § 26 andre ledd.

Lovendringene som foreslås i dette høringsnotatet hva gjelder gjennomføring av den nye fartsskriverforordningen knytter seg til kravene som fremkommer i artiklene 24 om fartsskriververksteder, 38 om beordring av kjøretøy til kontroll ved mistanke om manipulasjon og 39 som omhandler kompetansekrav til kjøre- og hviletidskontrollører.

Vegdirektoratet har for øvrig sett et behov for å klargjøre ordlyden i vegtrafikkloven § 32, som omhandler såkalt ekstraterritoriell jurisdiksjon. Endringen er ment å tydeliggjøre at den ekstraterritoriale jurisdiksjonen også gjelder overfor foretak, uten å medføre realitetsendringer.

2.3 Andre foreslåtte endringer

Vegdirektoratet har – uavhengig av EØS- forpliktelsene – sett behov for en gjennomgang og modernisering av godkjennings- og tilsynshjemlene på kjøretøyområdet. Forslagene til lovendringer for modernisering av hjemlene har – foruten å ivareta hensynet til en mer

³ Fremkommer i forordning (EF) 561/2006, heretter kalt kjøre- og hviletidsforordningen.

⁴ Finnes her <http://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1258223>

⁵ Tittelen til forskrift om fartskriververksteder er ved en inkurie skrevet med én s. I høringsnotatet vil det gjennomgående benyttes «fartsskriver» eller «fartsskriververksted» med to s'er. Ved søk i lovdata må det imidlertid skrives med én s for å få opp søkerresultat.

effektiv tilsynsforvaltning – som formål å bidra til større klarhet og sammenheng i regelverket.

Forslagene til endringer i vegtrafikkloven § 19, jf. § 13 femte ledd, går på enkelte områder lengre enn det vi er forpliktet til for å kunne gjennomføre de tre nevnte rettsaktene i norsk rett. Dette gjelder bl.a. forslagene til hjemmel til godkjenningsgebyr, kontrollgebyr og tilsynsgebyr samt hjemmel til nye forvaltningsreaksjoner. Hva som er streng gjennomføring av EØS-retten og hva som er forslag som er begrunnet i behov for endringer uavhengig av kravene i EU-rettsaktene vil fremgå av fremstillingen i punkt 8, 9 og 10.

Forslagene til endring av vegtrafikkloven § 19 a, jf. punkt 11, er i sin helhet begrunnet i behov uavhengig av EØS-retten. Kjøretøyreparasjoner omfattes ikke av EØS-retten.

I tillegg til å godkjenne og føre tilsyn med kontrollorgan og kjøretøyverksteder, er Statens vegvesen også godkjennings- og tilsynsmyndighet for virksomheter innenfor trafikantområdet (trafikkskoler og kursarrangører). Lovhjemlene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet, er svært forskjellig utformet. Det har derfor også vært en målsetting – så langt formålet begrunner det – at vi gjennom denne høringen får noe likere utforming av hjemlene i vegtrafikkloven for godkjenning og tilsyn med godkjenningspliktige virksomheter uavhengig av om de tilhører kjøretøy- eller trafikantområdet, Forslag til endring av godkjennings- og tilsynshjemlene på trafikantområdet sendes for øvrig på høring samtidig med denne høringen.

3 Fremstillingen videre

Fremstillingen videre tar utgangspunkt i de tre EU-rettsaktene som skal gjennomføres i norsk rett. I del II presenteres gjeldende rett, i del III beskrives nærmere forslagene til lovendring, og del IV beskriver de økonomiske og administrative konsekvensene forslaget vil medføre.

Omtalen av de ulike direktivene og forordningen er delt inn i egne punkt. Omtalen er for øvrig avgrenset til de nye bestemmelsene i rettsaktene som utløser krav til endringer i vegtrafikkloven. Flere av de nye bestemmelsene er det allerede hjemmel til i gjeldende vegtrafikklov slik at de kan gjennomføres direkte gjennom endring av relevante forskrifter gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Noen problemstillinger og forslag til endringer i gjeldende rett er felles for områdene periodisk kjøretøykontroll, kontroll av tunge kjøretøy langs veg, fartsskriver innmontert i tunge kjøretøy mm. og kjøretøyverksteder. Problemstillingene og forslagene til endringer er i disse tilfellene først omtalt i det som foreslås i punkt 8.2 flg. For å unngå dobbeltbehandling vil det derfor være henvisning til dette punktet under omtalen av forslag til lovendring på de øvrige områdene.

DEL II – Gjeldende rett i Norge og utvalgte andre land

4 Gjeldende rett

4.1 Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy

Gjeldende vegtrafikklov § 19 har følgende ordlyd:

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Han plikter også å gi de opplysninger om kjøretøyet som kreves.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om frammøte for kontroll av kjøretøy, om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll, og om vederlag for kontroll av kjøretøy. Departementet kan ved forskrift også gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegen.

Regionvegkontoret har rett til å foreta inspeksjon hos den som driver handel med motorvogn eller med godkjenningspliktig utstyr til motorvogn, for å kontrollere motorvogner, tilhengere og utstyr til motorvogn som forhandleren har til salgs.

Bestemmelsen gir hjemmel til kontroll hvor eier blir pålagt å møte frem med kjøretøyet til kontroll på bestemte steder (godkjenningskontroller og periodisk kontroll). Lovens § 19 andre ledd første setning ble tilføyd ved lov 28. april 1994 nr. 9, jf. Ot.prp. nr. 30 (1993–1994), for å gi nødvendig lov hjemmel til å gjennomføre EØS-forpliktelsene for periodisk kjøretøykontroll. Endringen trådte i kraft 1. mai 1994.

Ordnings med periodisk kontroll er begrunnet i og utformet for å sikre at kjøretøy i bruk holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand. Kjøretøy med tekniske mangler innvirker på trafiksikkerheten og kan medvirke til trafikkulykker. Kjøretøy med feil på miljøkomponenter kan videre ha større negativ innvirkning på miljøet (særlig luftkvaliteten) enn tilstrekkelig vedlikeholdte kjøretøy.

De nærmere reglene om godkjenning av og tilsyn med virksomheter som tilbyr periodisk kjøretøykontroll fremgår av forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy (heretter forskrift om periodisk kjøretøykontroll). Forskriften gjennomfører direktiv 2009/40/EF om teknisk kontroll med motorkjøretøyer og tilhengere i norsk rett. Kontrollordningen er ikke blitt vesentlig endret siden 1998 da personbilene ble innlemmet i ordningen. Det opereres fortsatt med samme kategorier kjøretøy som skal ha periodisk kontroll. Kontrollintervallene er i all hovedsak de samme.⁶ Det har imidlertid skjedd endringer i kontrollinnholdet og kontrollmetoder for ytterligere å sikre at kjøretøy i bruk fortsatt er trafiksikre og holder miljømessig akseptabel standard.

Myndighet til å gjennomføre periodisk kontroll ble fra starten av tillagt private, godkjente kjøretøyverksteder og teststasjoner (NAF), sammen og i konkurranse med, Statens vegvesen (den gang biltilsynet). Ordningen ble begrunnet med at dette ville gi best mulig utnyttelse av hallkapasitet, bedre tilgang på kontrollsteder for kjøretøyeierne og dermed lavere reise- og

⁶ jf. likevel endringen i kontrollintervall gjeldende fra 1. oktober 2016 for personbiler med tillatt totalvekt ikke over 7500 kg samt for bevaringsverdige kjøretøy 30 år eller eldre med bruksbegrensning.

tidskostnader. Departementet uttalte spesielt at en rekke rutebillag utfører kontroll ved sine egne verksteder, og at en tok sikte på å gjøre det mulig at de kunne fortsette med det.

De periodiske kontrollene gjennomføres i dag av private kontrollorganer godkjent av regionvegkontoret. Forskriften har også bestemmelser om hvilke krav som stilles til lokaler, utstyr mv. og hvordan kontrollene skal gjennomføres. Videre er det gitt bestemmelser om tilsyn med kontrollorganene og reaksjoner/sanksjoner ved overtredelse av de nærmere bestemmelsene om etablering og drift av kontrollorganene.

Slik gjeldende § 19 andre ledd er utformet, er godkjenning og tilsyn med utførelsen av periodisk kontroll knyttet opp mot steder som gjennomfører slik kontroll. Det er ikke gitt hjemmel til at det i forskrift gis nærmere regler om godkjenning av personer som gjennomfører slik kontroll.

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 12 gir nærmere regler om hvilken kompetanse personalet som utfører kontroll skal ha. Kravet er «nødvendig kompetanse». Det oppstilles videre konkrete kunnskapskrav i form av bl.a. kunnskap om kontrollinstruks og praktisk kontrollkompetanse. For kontrollører som skal utføre kontroll av kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses er det i tillegg krav til gjennomgått og bestått kurs i bremseprøving. Kravene til kompetanse er å betrakte som et driftskrav som følges opp og kontrolleres i regionvegkontorenes tilsyn med kontrollorganene. Dersom det avdekkes manglende kompetanse, vil dette kunne medføre reaksjoner/sanksjoner rettet mot kontrollorganet som sådant.

Verken vegtrafikkloven § 19 andre ledd første setning eller forskriften om periodisk kjøretøykontroll har regler om habilitet hos kontrollorganene eller personene i kontrollorganene. Det samme gjelder for vandel.

Det følger av vegtrafikkloven § 19 andre ledd at det kan gis nærmere bestemmelser om vederlag for kontrollene. I forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 27 *Betaling for kontroll*, jf. § 26 *Overprøving av kontroll*, er det fastsatt gebyrsatser for kontroll av kjøretøy avgrenset til såkalte overprøvinger av kontroller som er gjennomført hos kontrollorganene. Overprøving foretas av regionvegkontoret etter anmodning fra kjøretøyeier som er uenig i kontrollorganets bedømmelse av mangler avdekket i kontrollen. Betaling for kontrollorganenes gjennomføring av periodisk kontroll er ikke regulert i forskriften, men er overlatt til det enkelte kontrollorgan å bestemme.

Det er ikke gitt hjemmel i § 19 andre ledd for å gi nærmere bestemmelser om gebyr for godkjenning av og /eller tilsyn med steder eller personer som utfører periodisk kontroll. Det følger heller ikke direkte av bestemmelsen at det kan gis forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner ved overtredelse av kravene til etablering og drift av kontrollorgan for periodisk kontroll. Nærmere regler om reaksjoner/sanksjoner fins imidlertid i forskrift om periodisk kjøretøykontroll § 24.

4.2 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg

Vegtrafikkloven § 10 første ledd gir politiet og kontrollpersonell fra regionvegkontorene en alminnelig kompetanse til å gjennomføre alle typer trafikkontroller, herunder kontroll av

tunge kjøretøy langs veg. Bestemmelsen gir både politi og regionvegkontoret hjemmel til å stoppe kjøretøy i forbindelse med trafikk kontroll uten varsel og uten mistanke om lovbrudd. Det nærmere innholdet i kontrollene kan enten følge av vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter, eller av annen lovgivning.

Dagens vegtrafikklov § 19 annet ledd lyder:

«Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om frammøte for kontroll av kjøretøy, om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll, og om vederlag for kontroll av kjøretøy. Departementet kan ved forskrift også gi bestemmelser om gjennomføring av tilfeldig og uanmeldt kontroll av kjøretøy langs vegene».

Forskrift av 13. mai 2009 nr. 590 om kontroll av tunge kjøretøy langs veg er gitt med hjemmel i § 19 annet ledd siste setning, og utgjør hjemmel til teknisk utekontroll av kjøretøy som gjennomføres i dag. Forskriften gjennomfører i norsk rett direktiv 2000/30/EF som inneholder bestemmelser om blant annet kontrollpunkter, kontrollmetoder og vurdering av påviste mangler. Direktivet inneholder også administrative bestemmelser for kontrollene, herunder utveksling av kontrollsedler mellom landene og rapportering til EU. Kontrollmetoder og vurdering av mangler er tatt inn i Instruks for trafikk kontroll i Statens vegvesen («Trafikk kontrollinstruksen»), Statens vegvesens interne instruks på området. Det er Statens vegvesen og Politiet som er kontrollmyndighet etter forskriften. I tillegg er Tolletaten delegert begrenset myndighet til å kontrollere dekk, kjetting og betalingsbrikke etter forskrift av 12. november 2013 nr. 1310.

Ordningen med kontroll av tunge kjøretøy langs veg er et viktig element i å opprettholde et høyt trafiksikkerhetsnivå og er et supplement til den periodiske kjøretøykontrollen. Nåværende direktiv 2000/30/EF ble innført som en mellomkontroll til periodisk kjøretøykontroll da et års intervaller for nyttekjøretøy ble betraktet som for lang tid mellom kontrollene.

4.3 Kontroll av kjøre- og hviletid, fartsskriververksteder m.m.

4.3.1 Kort om kontroll av kjøre- og hviletid

Reglene om kjøretider, pauser og hviletider for førere av kjøretøyet i gods- og persontransport på veg samt reglene om bruk av fartsskriver har til hensikt å sikre trafiksikkerheten, bedre arbeidsvilkårene for sjåførene og sikre lik konkurranse innen vegtransportnæringen. Kontroll av fartsskriveren er helt nødvendig for å følge opp at sjåførene ikke kjører så lenge at det strider mot disse formålene.

Vegtrafikkloven § 10 er som tidligere nevnt den generelle hjemmelen for Statens vegvesen til å gjennomføre trafikk kontroll. Kjøre- og hviletidsforskriften, særlig forskriftens § 10 gir nærmere bestemmelser om gjennomføring av kontroll med kjøre- og hviletid.

4.3.2 Fartsskriververksteder

Gjeldende Vegtrafikklov § 13 femte ledd har følgende ordlyd:

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og kontroll av verksteder som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer. Departementet kan gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksteder for fartsskriver.

Bestemmelsen ble tatt inn i vegtrafikkloven ved lovendring 23. juni 1995 nr. 40, jf. Ot.prp. nr. 46 (1994–95). Den er utformet som en mer generell hjemmel til å kunne forskriftsregulere krav til verksteder som skal montere, kontrollere og reparere sikkerhetsmessige og miljømessige innretninger i kjøretøy. Bestemmelsen gir også hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med fartsskriververksteder.

Vegtrafikkloven § 13 femte ledd fikk ved lovendring 25. april 2008 tilføyd et nytt andre punktum som gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksteder for fartsskriver. Departementet uttalte i Ot. prp. nr. 17 (2007–2008) at verkstedene er kommersielle aktører som tilbyr tjenester til lastebileierne. Kostnader til godkjenning og tilsyn vil, som andre kostnader ved næringsdrift, inngå i bedriftens grunnlag for å prise egne tjenester. Det ble videre uttalt at gebyrfinansiering av godkjenning og tilsyn med fartsskriververksteder var i henhold til Finansdepartementets retningslinjer for gebyrfinansiering av statlige myndighetshandlinger.

De nærmere reglene for godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder er gitt i forskrift 15. oktober 2008 nr. 1116 om fartsskriververksteder. Forskriften angir nærmere vilkår og plikter for verkstedene, krav til gjennomføring av arbeid på og kontroll av fartsskriver, bestemmelser om tilsyn og forvaltningsreaksjoner (sanksjoner) samt regulering av størrelsen på godkjennings- og tilsynsgebyr. Godkjenningsgebyret er på 22 000 kr, mens tilsynsgebyret er satt 5 000 kr.

4.3.3 Juks og manipulasjon m.m.

Manipulasjon og juks med fartsskriver og kjøre- og hviletidsdata skjer på forskjellige måter, og den teknologiske utviklingen muliggjør slik manipulasjon i stadig mer avansert form. Avdekking av slik manipulasjon/juks skjer i utgangspunktet ved trafikkontroll jf. vegtrafikkloven § 10 og kjøre- og hviletidsforskriften § 10. Kontrollen kan skje ved en visuell observasjon av fartsskriveren, eller ved å ta ut kjøretøyenheten for å sjekke for eksempel ledningsnettet.

Under kontrollen kan det oppstå situasjoner der kontrollpersonalet har en berettiget mistanke om juks/manipulasjon uten at det lar seg avdekke med de hjelpemidlene man har til disposisjon ved en trafikkontroll. Det vil derfor kunne være behov for ytterligere undersøkelser på et sted hvor det finnes egnede fasiliteter og utstyr for formålet. I praksis betyr dette fartsskriververksteder.

Av dagens kontrollhjemler som Statens vegvesen har til disposisjon ved en slik kontroll, kan vises til den nevnte vegtrafikkloven § 10, som utgjør hjemmel til å foreta trafikkontroll, og som bestemmer at føreren plikter å etterkomme påbud gitt med hjemmel i vegtrafikkloven. Føreren plikter videre, i medhold av bruksforskriften § 1–8, blant annet å kjøre til anvist kontrollplass (bokstav d) og etterkomme påbud om å foreta utbedring av kjøretøy eller utstyr, før det kjøres videre (bokstav g).

Vegtrafikkloven § 36 gir videre hjemmel til å forby bruken av kjøretøy, samt inndra kjennemerker og vognkort, dersom forholdene angitt i nr. 1 bokstav a–g foreligger. Bruksforbudet kan i tillegg sikres ved bruk av hjullås e.l. Et slikt bruksforbud vil imidlertid bare bestå så lenge forholdet ikke er utbedret.

Når det gjelder brudd på kjøre- og hviletidsreglene generelt (f.eks. kravene til hvile), har Statens vegvesen i vegtrafikkloven § 36 nr. 9 og kjøre- og hviletidsforskriften § 13, hjemmel til å pålegge en sjåfør hvile dersom videre kjøring klart kan sette trafikksikkerheten i fare. Bestemmelsen gir imidlertid kun hjemmel til å «holde tilbake sjåføren», og ikke kjøretøyet. Dette vil si at en annen sjåfør kan komme og føre kjøretøyet videre.

Dersom det avdekkes juks og manipulasjon av fartsskrivere følger det for øvrig av Statens vegvesens trafikkkontrollinstruks at slike forhold alltid skal anmeldes og at det skal vurderes behov for bistand fra politiet for sikring av bevis.

Til slutt vises det til at i tilfeller av juks og manipulasjon i form av forfalskning av sjåførkort, har Statens vegvesen i medhold av kjøre- og hviletidsforskriften § 4 en særlig hjemmel til å inndra disse.

4.3.4 Krav til kompetanse

For å kunne kontrollere kjøre- og hviletid, må den som kontrollerer ha et såkalt kontrollkort. Kontrollkort kan for det første utstedes til person som kan foreta kontroll etter § 10 i kjøre og hviletidsforskriften. Det vil i dag si politiet og Regionvegkontoret.⁷

Det andre vilkåret for å få utstedt et kontrollkort er at personen har gjennomført opplæring i samsvar med annet ledd i kjøre- og hviletidsforskriften § 7. Bestemmelsen sier at Vegdirektoratet kan stille krav til nødvendig opplæring og autorisasjon av kontrollør. Slike krav fremkommer i NA-rundskriv 2010/1 som sier at for å få kontrollmyndighet på kjøre- og hviletidsområdet etter 1. september 2010, må man gjennomføre Kjøretøy og kontrollstudiet (KKS).⁸ Rundskrivet lister så opp flere elementer opplæringen skal inneholde.

Rundskrivet bestemmer at opplæringen må gjennomføres av alle kontrollører som er ansatt ved regionvegkontoret i dag og som skal kontrollere kjøre- og hviletid. Nærmere presisering av innholdet i opplæringen for Statens vegvesens kontrollører gis i årlige planer for TKS. Opplæringen av Statens vegvesens kontrollører består for øvrig mer konkret av hjemmearbeid, samlinger, eksamen og en praksisperiode. Gjennomføringstiden anslås å være ca. fem måneder, inkludert praksisperiode.

Det nevnte rundskrivet viser til at opplæringen skal være så lik som mulig for alle kontrollører og må tilfredsstillende visse minstekrav til innhold. Opplæringen av politi som kontrollerer kjøre- og hviletid følger imidlertid et annet løp enn det som gjøres for Statens vegvesens kontrollører. For politibetjenter i utrykningspolitiet som driver spesifikt med kontroll av tunge kjøretøy (kalt tungbilpatroljer) kreves det et tre ukers spesialkurs. Dette

⁷ Tolletaten har i dag ikke myndighet til å håndheve regelverket om kjøre- og hviletid. I en utredning fra 26. juni 2015 foreslo imidlertid Toll- og avgiftsdirektoratet at Tolletaten tildeles myndighet til å håndheve blant annet kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Rapporten ble sendt til Finansdepartementet før jul 2015, og vi vet per i dag ikke videre status i arbeidet.

⁸ Nå kalles det TKS, som står for Trafikant- og kjørestudiet, som er Statens vegvesens egen etatsutdanning.

kurset inneholder fagene kjøre- og hviletid, sikring av last, løyvebestemmelser og kontroll med transport av farlig gods på veg (ADR). Politiet bruker egne instruktører, samt personer fra Statens vegvesen til opplæringen.

4.3.5 Personopplysninger og datahåndtering

Vegtrafikkloven § 21 bestemmer blant annet at Departementet kan gi forskrifter om plikt til å registrere opplysninger om blant annet kjøre- og hviletid, og om lagring, nedlasting, oppbevaring, innsending og kontroll av opplysningene, samt om kontrollmyndighetenes tilgang til virksomheter, kjøretøy og kontrollapparater. Se også vegtrafikkloven § 13 fjerde ledd som bestemmer at Departementet kan fastsette forskrift om at kjøretøy skal være utstyrt med apparat for registrering av kjøre- og hviletid og gi nærmere bestemmelser om godkjenning, montering og kontroll av slike apparater.

Kjøre- og hviletiden registreres av sjåføren ved hjelp av fartsskriveren, enten på såkalte diagramskiver når det gjelder analog fartsskriver, eller på sjåførkort når det gjelder digital fartsskriver. Dataene fra digital fartsskriver skal også lastes ned jevnlig, og skal lagres på en sikker måte i ett år. Plikten omfatter også diagramskiver. Det er bestemt at foretakene skal behandle fartsskriverdata i samsvar med personopplysningsloven, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 6 siste ledd.

Kontrollen av kjøre- og hviletid kan enten skje ved trafikk kontroll, eller ved foretaks kontroll, jf. vegtrafikkloven §§ 10 og 21, og kjøre- og hviletidsforskriften §§ 11 og 12. Når det gjelder Statens vegvesens kontroller, gjøres dataene tilgjengelig med et kontrollkort, lastes ned med et nedlastingsverktøy, for deretter å analyseres i et analyseprogram (per nå Octet). Nedlastede data lagres i Statens vegvesens heldigitale kontrollsystem (VaDIS). Nærmere rutiner for gjennomføring av kontroll og håndtering av data for Statens vegvesens del fremkommer i interne kvalitetssystemer og i trafikk kontrollinstruksen.

Status på fartsskriverkort kan også kontrolleres. Grunnen til dette er at systemets sikkerhet og pålitelighet hviler på den forutsetningen at hver sjåfør skal ha sitt eget personlige og unike sjåførkort. For å sikre dette føres det er nasjonalt register over fartsskriverkort (kalt DIFAS). Medlemsstatene utveksler også data om fartsskriverkort elektronisk via et meldesystem kalt TACHOnet, eventuelt annet kompatibelt system. Både det nasjonale registeret og den grenseoverskridende flyten av personopplysninger er nærmere hjemlet i gammel fartsskriverforordning⁹ som er gjennomført i kjøre- og hviletidsforskriften § 1¹⁰.

4.3.6 Ekstraterritoriell jurisdiksjon

Dersom det avdekkes brudd på kjøre- og hviletidsreglene i Norge, kan de straffes i Norge uavhengig av hvilket land overtredelsen er begått (såkalt ekstraterritoriell jurisdiksjon). Dette følger kjøre- og hviletidsforordningen artikkel 19 nr. 2, som er gjennomført i norsk rett i vegtrafikkloven § 32, samt kjøre- og hviletidsforskriften 14.

⁹ Artikkel 14 nr. 3 og vedlegg 1 B kapittel 7 punkt 268 til denne forordningen.

¹⁰ Kommisjonen har for øvrig nylig vedtatt en gjennomføringsforordning (EU) 2016/68 til den nye fartsskriverforordningen som gir bestemmelser om de felles prosedyrer og spesifikasjoner som er nødvendige for sammenkobling av elektroniske registre over sjåførkort.

Ordlyden i vegtrafikkloven § 32 er som følger:

«Departementet kan gi forskrifter om at overtredelse begått på fremmed stats territorium av kjøre- og hviletidsbestemmelser gitt i medhold av § 21 andre ledd, skal straffes her i riket i samsvar med § 31, uavhengig av statsborgerskap og bostedsland.»

For nærmere redegjørelse av bestemmelsen viser vi til Ot.prp. nr. 17 (2007–2008).

4.4 Kjøretøyverksteder m.m.

Gjeldende vegtrafikklov § 19 a har følgende ordlyd:

Bare kjøretøyverksteder som er godkjent av Statens vegvesen kan utføre reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn.

Departementet kan ved forskrift fastsette at visse kjøretøygrupper eller visse typer arbeid faller utenfor reglene i første ledd. Det kan også fastsettes særregler eller unntaksregler for visse verksteder, kjøretøykategorier og visse typer arbeid.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, herunder om vilkår for godkjenning av kjøretøyverksteder, om plikter godkjenningen fører med seg, om tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder.

Bare kjøretøyverksteder som er godkjent av Statens vegvesen har anledning til å utføre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid mv. på motorvogn og tilhenger til motorvogn. I andre ledd gis det imidlertid hjemmel til at det i forskrift kan gjøres unntak fra hovedregelen om godkjenningsplikt for visse typer kjøretøy eller visse typer arbeid. I tredje ledd gis det hjemmel til at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser til gjennomføring og utfylling av paragrafen, bl.a. vilkår for godkjenning, plikter som godkjenningen fører med seg, tilbakekall av godkjenning og om kontroll av kjøretøyverksteder.

Vegtrafikkloven § 19 a ble fastsatt ved lovendring i 2004 og erstattet lov om godkjenning av kjøretøyverksteder som, på samme måte som § 19 a, var en fullmaktslov. Inkorporeringen av loven ble gjennomført som ledd i en større prosess med forenkling av regelverk. Det materielle innholdet i loven ble i det alt vesentlige videreført i vegtrafikkloven § 19 a. Det vises for øvrig til omtalen i Ot.prp. nr. 53 (2003–2004) om lov om endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk.

Nærmere bestemmelser om godkjenning av og tilsyn med kjøretøyverksteder står i forskrift 13. mai 2009 om kjøretøyverksteder (verkstedforskriften). Forskriften regulerer nærmere hvilke typer arbeider som er godkjenningspliktige, hvilke typer godkjenninger som kan gis, vilkår som må være oppfylt for å få godkjenning og plikter som kjøretøyverksteder skal oppfylle for å kunne ha godkjenningen i behold. Forskriften har også bestemmelser om tilsyn og hvilke reaksjoner/sanksjoner som kan iverksettes av tilsynsmyndigheten ved overtredelser av vilkårene for etablering og drift.

Formålet med vegtrafikkloven § 19 a, jf. også verkstedforskriften, er først og fremst å regulere arbeid på komponenter på kjøretøy som har særlig betydning for trafikksikkerheten og å sikre at arbeidet foregår på forsvarlig måte av kompetent person.

Vegtrafikkloven § 19 a har ingen bestemmelser om godkjenning av teknisk leder eller personale som skal drive godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy. Det er heller ikke gitt

bestemmelser om gebyr for godkjenning eller tilsyn. Ordningen er her den samme som det som per i dag gjelder for kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, jf. omtalen i punkt 4.1 foran.

5 Rettstilstanden i andre land

5.1 Kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll

5.1.1 Innledning

Oversikten over rettstilstanden i andre land hva gjelder kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll, er avgrenset til å undersøke om man i Sverige, Danmark og Finland har bestemmelser om gebyr for godkjenning av og tilsyn med virksomhetene for periodisk kontroll, fartsskriververksteder og teknisk kjøretøykontroll langs veg. Videre hvilke reaksjonsmidler/sanksjoner myndighetene har til disposisjon i de tilfeller det avdekkes brudd bestemmelsene om etablering og drift av kontrollvirksomhetene samt tekniske krav til kjøretøy i bruk. Vi har også valgt å undersøke om det i de samme landene er gitt særlige bestemmelser for å sikre at tilsynet/kontrollen preges av upartiskhet og objektivitet (habilitetsregler).

Felles for de forhold som undersøkes er at de enten ikke reguleres av direktiv 2014/45/EU (gebyrspørsmålet) eller at reguleringene i direktiv 2014/45/EU er slik at de gir medlemstatene en vid skjønnsmargin mht. hvordan de skal reguleres i nasjonal rett (reaksjons-/sanksjonsbestemmelser og habilitetsbestemmelser).

5.1.2 Gebyr for godkjenning og/eller tilsyn

5.1.2.1 Sverige

Den periodiske kjøretøykontrollen foretas av private kontrollorgan i Sverige.

Sverige nytter akkreditering som metode for å få bekreftet at kontrollorgan/verksted arbeider i overenstemmelse med de krav som er stilt. Akkreditering i Sverige foregår gjennom det svenske akkrediteringsselskapet SWEDAC, som fører tilsyn innen et bredt spekter av virksomheter, deriblant kontrollorgan.

SWEDAC er gjennom lov gitt myndighet til å utferdige forskrifter om avgifter for blant annet kontrollorgan. Akkrediteringsordningen innebærer at kontrollorganene må søke SWEDAC om å bli akkreditert for å få nødvendig tillatelse til å føre kontroll. SWEDAC har utferdiget regler om dette i Lov (2011:791) om akkreditering och teknisk kontroll. Lovens § 21 fastsetter at akkrediterte organ (kontrollorgan) skal betale gebyr for å dekke «kostnaderna för akkreditering, tillsyn och bedömning».

Videre har «styrelsen för akkreditering og teknisk kontroll» myndighet til å utferdige avgifter som er spesielt knyttet til akkreditering og tilsyn i henhold til forskriftens § 21. De relevante regler for kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll finner vi i forskriften STAFS 2013:9.

Forskriften fastsetter at kontrollorgan som søker om akkreditering skal betale et såkalt «ansøkningsavgift» til SWEDAC. «Ansøkningsavgiften» beregnes i henhold til bestemmelsens annet ledd på grunnlag av kostnader «som är nödvändige i samband med bedömningsarbetet». Det er i tillegg gitt regler om avgift i forbindelse med endring av akkreditering og om årsavgift.

5.1.2.2 Danmark

Danmark hadde frem til 2005 en ordning der Bilinspektionen hadde ansvaret for den periodiske kjøretøykontrollen. Kontrollvirksomheten er etter dette blitt privatisert, og det er per i dag ca. 400 kontrollorgan (synsvirksomheter) i Danmark.

Kontrollorganene godkjennes og føres tilsyn med av Trafik- og Byggestyrelsen (Center for biler og grøn transport) som er en styrelse underlagt Transport- og bygningsministeriet.¹¹

Den danske kontrollordningen reguleres i «Lov om godkendelse og syn av køretøjer», Bestemmelsene i loven har – på samme måte som i de norske vegtrafikkloven – preg av å være fullmaktsbestemmelser. Detaljerte bestemmelser er gitt i «Bekentgørelse om virksomheter, der foretager syn av køretøjer».

Det følger av bekjentgjørelsen § 23 at de danske kontrollorganene må betale et gebyr (for tiden 22 DKR til Trafik- og Byggestyrelsen for hver gjennomført kontroll (syn) eller etterkontroll (omsyn). Manglende innbetaling av gebyret kan medføre tilbakekallelse av godkjenning.

Danmark har ingen ordning med gebyr i forbindelse med selve godkjenningen av kontrollorganene.

5.1.2.3 Finland

Trafiksäkerhetsverket Trafi er Finlands transportmyndighet, som har ansvar for områder som transportsystemets sikkerhet, miljøvennlighet og andre myndighetsoppgaver knyttet til transportsystemet. Trafi behandler søknader og tildeler godkjenninger til kontrollorgan for PKK.

Lag om fordonsbesiktningsverksamhet (13.12.2013/957) gir regler om krav til kontrollorgan som utfører PKK på kjøretøy. Lovens annet kapittel regulerer besiktningskoncession (kontrolltillatelse). Finske myndigheter opplyser at det må betales 1500 euro i forbindelse med godkjenningen som kontrollorgan. Gebyret skal dekke kostnadene knyttet til innvilgelsen av godkjenningen.

Lovens § 36 fastslår videre at «Trafiksäkerhetsverket följer det regionala utbudet av besiktningstjänster, utvecklingen av de avgifter som tas ut för besiktning och besiktningsverksamheten även i övrigt.» For å finansiere tilsynsaktiviteten fra myndighetens side må kontrollorganene betale en avgift på 2,20 euro per inspeksjon.

¹¹ Myndigheten er under omorganisering

5.1.3 Reaksjoner/sanksjoner

5.1.3.1 Sverige

Myndighetene i Sverige har hjemmel til å ilegge økonomiske sanksjoner (overtredelsesgebyr) når virksomheter som ikke er akkreditert foretar PPK på kjøretøy. Et eksempel kan være at det rettes en reaksjon overfor kontrollorgan som foretar PPK på kjøretøy de ikke har tillatelse til.

Når det gjelder virksomheter som er akkreditert av SWEDAC, så er tilbakekalling av godkjenning/akkreditering en mulig reaksjon overfor kontrollorganene. I henhold til regelverket er tilbakekalling aktuelt i tilfelle kontrollorganet ikke lengre har den nødvendige kompetansen eller ikke har oppfylt kravene i lovverket.

5.1.3.2 Danmark

«Bekentgørelse om virksomheter der foretager syn» kap. 6 har nærmere regler om bortfall og tilbakekall av godkjenning som kontrollorgan. Tilbakekalling av godkjenning nyttes bl.a. i de tilfeller kontrollvirksomheten grovt eller gjentatte ganger har brutt vilkårene i godkjenningen. Betydelig, forfalt gjeld til det offentlige er også grunnlag for tilbakekalling av godkjenning.

Det er ikke gitt bestemmelser om bruk av økonomiske sanksjoner.

5.1.3.3 Finland

De finske myndigheter har – i likhet med hva som er tilfelle for Danmarks vedkommende – ikke hjemmel til å ilegge økonomiske sanksjoner overfor virksomheter, kun administrative.

5.1.4 Habilitetsbestemmelser

5.1.4.1 Sverige

For å utføre kjøretøykontroller i Sverige kreves det at kontrollorganet oppfyller krav i regelverket til «oberoenhet» og «opartiskhet». Reglene finnes delvis i fordonslagen SFS (2002:574) 4 kapittel § 2h og dels i standarden ISO/IEC 17020 under punkt 4.1, 5.2.1 og 6.1.12. Det stilles her krav til at den som utfører kontroll ikke kan drive bilsalg eller reparasjon på bil.

Habilitetsbestemmelsene i det svenske regelverket retter seg mot kontrollorganet ved at det stilles krav om at kontrollorganene ikke kan drive annen virksomhet som gjør at det kan stilles spørsmål ved deres upartiskhet i bedømmelsen av kontrollene. Det fremgår av fordonslagen SFS (2002:574) at kontrollorgan ikke må drive eller stå i et kommersielt, økonomisk eller annet avhengighetsforhold bl.a. til virksomheter som driver handel med eller som reparerer kjøretøy som er underlagt periodisk kjøretøykontroll.

5.1.4.2 Danmark

Habilitetsbestemmelsene i den danske spesiallovgivningen retter seg dels mot kontrollorganene som sådan og dels mot medarbeiderne i kontrollorganene.

Det fremgår av § 1 i «Bekentgørelse om virksomheter der fører syn av kjøretøyer», at virksomhet som skal godkjennes for periodisk kjøretøykontroll ikke kan foreta ervervsmessig reparasjon av kjøretøy.

I § 19 første ledd vises det til at bl.a. den danske forvaltningslov kap. 2 (*Inhabilitet*) kommer til anvendelse i forbindelse med «syn og omsyn». Bestemmelsene om hva som leder til inhabilitet og hvilke følger inhabilitet har, er i det vesentlige sammenfallende med tilsvarende bestemmelser i vår forvaltningslov, jf. forvaltningsloven § 6.

I § 19 andre ledd bestemmes det at synsvirksomhetens medarbeidere, herunder teknisk ansvarlig person, ikke har anledning til å kontrollere kjøretøy som virksomheten bruker eller på annen måte råder over eller har vesentlig økonomisk interesse i.

Det er nærliggende at de danske reglene om habilitet for kontrollorgan og deres ansatte har tilsvarende anvendelsesområde som den norske forvaltningslovens § 10.

5.1.4.3 Finland

Det finske regelverket på området har mye til felles med det som gjelder for Sveriges vedkommende. «Lag om fordonsbesiktningsverksamhet 957/2013» § 11 omhandler «Bedömning av sökandes oberoende». Vurderingen beror på spørsmål om kontrollvirksomheten driver eller står i et kommersielt, økonomisk eller annet avhengighetsforhold bl.a. til virksomheter som driver handel med eller som reparerer kjøretøy som er underlagt periodisk kjøretøykontroll. Bestemmelsene retter seg også her mot kontrollvirksomhetene som sådanne.

5.2 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg

5.2.1 Innledning

Oversikten over rettstilstanden i andre land hva gjelder kontroll av tunge kjøretøy langs veg, er avgrenset til en kort omtale av hva som skiller kontrollordningen i andre land fra den norske modellen med to utekontrollmyndigheter, regionvegkontoret og politiet og om andre land stiller spesielle krav til kompetanse hos kontrollpersonalet. Vi har ikke på nåværende tidspunkt kjennskap til om andre nordiske land tenker å innføre kontrollgebyr i henhold til artikkel 15 i direktiv 2014/47/EU. I samtlige nordiske land er det Politiet som har ansvar for kontroll av tunge kjøretøy langs veg. De fleste overtredelser av de bestemmelser som gjelder for kontroll av tunge kjøretøy sanksjoneres med bøter og er derfor ikke spesielt relevant å gå nærmere inn på i denne høringen.

Vi har for øvrig inkludert Tyskland i oversikten fordi Tyskland, i likhet med Norge, har organisert deres kontrollvirksomhet i forvaltningsapparatet fremfor det strafferettslige.

Tysklands inndeling i Bundesland kan for øvrig sammenlignes med den regionale inndelingen av Statens vegvesen i Norge.

5.2.2 Sverige

Transportstyrelsen har et overordnet ansvar for yrkestrafikken på vei. Transportstyrelsen er underlagt Näringsdepartementet.

Transportstyrelsens ansvarsområde omfatter foretak og personer som har til formål å drive yrkesmessig trafikk i Sverige. Transportstyrelsen har ansvar for utstedelsen av løyver og kan tilbakekalle løyver ved alvorlige brudd knyttet til yrkestrafikken.

Transportstyrelsen overtok bedriftskontrollene for kjøre- og hviletid fra Politiet i 2015, samt tilsyn med arbeidstid ved veitransport fra Arbeidstilsynet.

Politiet har ansvaret for å overvåke og utrede brudd i trafikken både på adferd som fart og rus og på yrkestrafikkregelverket, samt kjøre- og hviletid.

I 2014 var trafikkløst politiet organisert med totalt 416 tjenestemenn og 68 sivile bilinspektører (ansatt ved politiet). Av de var 139 polititjenestemenn utdannet til å kontrollere lette kjøretøy, 133 til å kontrollere tunge kjøretøy, i tillegg til de 68 bilinspektørene som kan kontrollere både lette og tunge kjøretøy. Videre kan noen flere tjenestemenn kontrollere kjøre- og hviletid. De sivile bilinspektører har bilteknisk kompetanse, enten som sertifisert periodisk kjøretøykontrollør, kjøretøytekniker eller tilsvarende.

Politiet og Tolletaten har myndighet til å avgjøre ileggelse av sanksjonsavgift eller beslutning om å hindre videre ferd midlertidig/på forskudd ved vegkontroller. Dette kan besluttes dersom det avdekkes overtredelser av reglene om kabotasje, overlast og kjøre- og hviletid. Midlertidige vedtak må snarest sendes Transportstyrelsen til endelig avgjørelse.

5.2.3 Danmark

I Danmark har Rigspolitiet det overordnede ansvar for vegkontrollen på tungbil

Vegkontrollen på tungbilområdet ivaretas i dansk politi i spesialiserte enheter i tre tungbilsentre, ett på Sjælland og to i Jylland. Det er 90 polititjenestemenn i de tre tungbilsentrene.

Vegkontrollen består i kontroll av kjøre- og hviletid, innretninger og utstyr, transport av farlig gods, avfall og dyr, løyve, fart, førerkortforhold og overlast. I tillegg kontrolleres rus.

Polititjenestemennene som arbeider i vegkontrollen er utdannet til å kunne utføre en grunnleggende kontroll av de bestemmelser som gjelder tunge kjøretøy. Herunder er kontrollørene utdannet til å fungere som spesialister innenfor et av de hovedområdene som kontrolleres i tungbilkontrollen.

Tungbilsentrene samarbeider med flere myndigheter i forbindelse med vegkontrollen. Det deltar dyrleger fra «Fødevarestyrelsen» i forbindelse med transport av dyr og «Miljøstyrelsen» deltar ved kontroll av transport av avfall. Rigspolitiet har også tett kontakt

med relevante særmyndigheter om tolking av regelverk som håndheves som ledd i vegkontrollen.

5.2.4 Finland

I Finland er det politiet som har ansvar for vegkontrollen, og denne utføres med bistand fra teknisk sakkyndige jf. den finske loven om kjøretøy § 74. Kravene til kompetanse hos de som skal gjennomføre vegkontroll er nærmere regulert i en egen lov om inspeksjon av kjøretøyer. Loven gjelder både personell som skal utføre periodisk kjøretøykontroll og vegkontroll jf. § 6, og går ganske detaljert til verks i å regulere kravene til det personellet som skal gjennomføre inspeksjon av kjøretøy.

Når det gjelder avgifter, reguleres dette i det finske regimet for periodisk kjøretøykontroll. Med andre ord finnes det ingen separat avgift for vegkontrollen slik det skisseres i direktiv 2014/47/EU artikkel 15.

5.2.5 Tyskland

I Tyskland er det tyske godsdirektoratet (Bundesamt für Güterverkehr– BAG) ansvarlig for utekontrollen. BAG er organisert med hovedsete i Köln og 11 utestasjoner (regionale enheter) i tillegg til et kontor i Berlin. Direktoratet har rundt 1750 ansatte hvorav 650 sitter i Köln. Resterende 1100 er fordelt på de ulike Bundeslandene. Hovedkontoret skal sørge for lik praksis og administrativ håndheving av virksomheten i Bundeslandene.

Utekontrollen består av 16 kontrollenheter med ca. 230 kontrollører.

Kontrollen som gjennomføres er i hovedsak regulert gjennom EU-regelverk, herunder blant annet regler om kontroll av kjøre- og hviletid, farlig gods (ADR), vekter og dimensjoner osv., men med nasjonale særreguleringer innenfor enkelte områder. I tillegg kontrolleres transport av avfall. Dersom kontrollen avdekker at det er behov for å se nærmere på f.eks. bremsen vil kontrolløren følge kjøretøyet til nærmeste TÜV-verksted, som er godkjent til å gjennomføre denne type kontroller.

Brudd på det regelverket som kontrolleres sanksjoneres administrativt enten med en advarsel (med eller uten betaling) eller gebyr. Ved brudd på døgn- eller ukehvil kan sjåføren også bli pålagt hvile. Tilbakeholdsrett/hjullås brukes kun i forbindelse med innkreving av store gebyrer og andre alvorlige trafiksikkerhetsmessige tilfeller. Gebyrene må vedtas før de kan effektueres. Hvis gebyret ikke vedtas vil saken bli behandlet av rettsapparatet.

For å kunne utføre kontroll av tunge kjøretøy må alle kontrollørene kvalifisere seg gjennom en internopplæring som går over 2 år, både teoretisk og praktisk. Etter endt opplæring er kontrolløren kvalifisert til å selvstendig foreta kontroll av dokumenter, kjøre- og hviletid og enkel besiktigelse av kjøretøyet. Det stilles ikke krav til noen spesiell formell bakgrunn ved ansettelsen. For å kunne bli spesialist på teknisk kontroll stilles det krav til forkunnskaper i form av utdanning som mekaniker, ingeniør i tillegg til ytterligere opplæring i ett år.

5.3 Ny fartsskriverforordning m.m.

5.3.1 Innledning

Ved undersøkelser av rettstilstanden i andre land hva gjelder ny fartsskriverforordning, har vi tatt utgangspunkt i hva slags vurderinger de nordiske landene har gjort med tanke på gjennomføringen av den nye fartsskriverforordningen. Vi har ikke undersøkt hva slags fullmakter politi eller annet kontrollpersonell har på kjøre- og hviletidsområdet. I Sverige, Danmark og Finland er det politiet som kontrollerer. Det må kunne antas at dere fullmakter følger vanlige prosessuelle regler i de respektive land.

5.3.2 Sverige

Svenske myndigheter har vurdert det slik at den nye fartsskriverforordningen i grove trekk stiller nye krav til verksteder og kjøretøyprodusenter, og at nye overtredelser skal kunne sanksjoneres. Videre viser de til at forordningen krever økt informasjonsutveksling mellom medlemsstatene, samt krav om å sikre at felttester og utdanning av kontrollører skjer på en harmonisert måte i fremtiden. De viser også til at den nye typen fartsskriver innebærer at Transportstyrelsen som myndighet trenger å typegodkjenne nye komponenter, at politi ved vegkontroll skal kontrollere en ny type fartsskriver, at industrien må utvikle et nytt produkt, at kontrollorganer må lære seg å kalibrere og undersøke den nye typen fartsskriver, samt at transportforetak må sette seg inn i de nye kravene.

Svenske myndigheter vurderer at det er nødvendig med flere regelendringer i både lov og forskrifter. Dette gjelder både redaksjonelle endringer og materielle endringer.

På spørsmål om hvordan artikkel 24 nr. 2 bokstav c er tolket, svarer Näringsdepartementet at det ved godkjenning i Sverige ikke stilles et særskilt krav om uttrekk av «belastningsregister» (rulleblad). De viser til at godkjenningen skjer gjennom akkreditering etter forordning (EU) 765/2008 om kravene til akkreditering og markedsovervåking i forbindelse med markedsføring av produkter. Dersom aktørene oppfyller kravene der, vurderes de å oppfylle vandelskravet. De viser altså til at de bruker samme regler som gjaldt for gammel fartsskriverforordning, og henviser i denne sammenheng til punkt (15) i fortalen til ny fartsskriverforordning. De viser til at artikkel 5 nr. 4 i forordning (EU) 765/2008 bestemmer at dersom den akkrediterte ikke lenger har nødvendig kompetanse eller i alvorlig grad har unnlatt å oppfylle sine forpliktelser, så skal akkrediteringssertifikatet tilbakekalles. Dersom noen har fusket, gjort en dårlig jobb etc., finnes det derfor regler for tilbakekall, og dermed ser Sverige til at de akkrediterte har «gott anseende» (er kompetente og pålitelige).

På konkret spørsmål om de ser for seg endringer som følge av artikkel 38, viser de til at de foreslår at nasjonalt regelverk endres slik at politiet bemyndiges til å føre en ekvipasje til autorisert kontrollorgan, samt en forpliktelse for kontrollorganet til å utføre slike kontroller. Når det gjelder beslag av manipuleringsutstyr som bevismateriale så finnes det regler for dette i Rättegångsbalken 27 kap. 1 §, der det står at forhold som kan antas å ha betydning i en straffesak kan tas beslag i.

Når det gjelder kompetansekravene i artikkel 39 viser de til at denne artikkelen henviser til en gjennomføringsforordning som det fortsatt ikke foreligger et utkast på. Hvilke eventuelle behov for regelendringer som foreligger vil de først ta stilling når de ser utkastet til gjennomføringsforordningen. De viser for øvrig til at det i dag skjer en intern opplæring av det personale i Transportstyrelsen som jobber med foretakskontroller. Det kreves ingen prøver eller eksamen. Hos politiet skjer det også en intern opplæring for de som utfører kontroller langs veg. Opplæringen for de ulike kontrollmyndighetene er ikke samkjørte og kan derfor se ulike ut. De viser imidlertid til at gjeldene opplæringsopplegg beholdes til gjennomføringsforordningen stiller andre krav til innholdet.

5.3.3 Danmark

Den nye fartsskriverforordningen er implementert i Danmark per 2. mars 2016, med påkrevde overgangsbestemmelser, se for eksempel overgangsbestemmelsen i § 2 stk. 2 i bekendtgørelse nr. 184/2016 om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport. Fra samme tidspunkt ble gammel fartsskriverforordning opphevet. Som følge av at dette er tre «bekendtgørelser» endret¹².

Danske myndigheter opplyser at det er gjennomført materielle endringer som følge av de bestemmelsene som *ikke* forutsetter at det er vedtatt gjennomføringsrettsakter som det fremgår av artikkel 46.

De opplyser videre at alle henvisninger til «kontrolapparatorforordningen» er utskiftet med henvisninger til «takografforordningen». De har allikevel beholdt henvisningen til bilag 1 B til gammel fartsskriverforordning, idet dette bilaget fortsatt finner anvendelse for kjøretøy inntil de gjennomføringsrettsaktene som skal innføre 1 C finner anvendelse.

Trafik- og Byggestyrelsen viser til at de har tolket artikkel 24 nr. 2 bokstav c slik at installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter skal oppfylle et vandelskrav. Vandelskravet er i Danmark gjennomført slik at det ved søknad om verkstedautorisasjon er et felt i søknaden/blanketten der søkeren skal påføre opplysninger om personkretsen tilknyttet verkstedet, herunder opplysninger om eierforholdene. Ved sin underskrift på blanketten gir verkstedets eier eller ansvarlig leder samtykke til at det kan foretas oppslag i politiets registre, herunder i politiets saksstyringssystem POLSAS og Kriminalregisteret. Det gis også samtykke til at det kan søkes opplysninger om søkeren eller verkstedet i forbindelse med behandlingen av søknaden om autorisasjon. Blanketten er tatt i bruk fra 2. mars 2015.

Danske myndigheter viser til at spørsmålet om opprettelse av en særskilt bestemmelse om krav til vandel bør vurderes ved revisjonen av «værkstedsautorisasjonsbekendtgørelsen». Det bør vurderes om undersøkelsen av registrene skal gjelde samtlige personer i personkretsen tilknyttet verkstedet. For selskapers vedkommende gjelder dette særlig medlemmer av styret (med betydelige eierandeler) eller hovedstyret og/eller andre personer med vesentlige interesser i selskapet. Endelig bør det overveies å spesifisere i bekendtgørelsen, hvilke opplysninger som har betydning i forhold til vurderingen av vandelen. Dette kan for

¹² Dette er bekendtgørelse nr. 182 af 24-02-2016 om ændring af bekendtgørelse om udstedelse af farskriverkort, bekendtgørelse nr. 183 af 24-02-2016 om ændring af bekendtgørelse om autorisation af værsteder til udførelse af arbejde på kontrolapparater, og bekendtgørelse nr. 184 af 24-02-2016 om ændring af bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport.

eksempel være opplysninger om at en person fra personkretsen er dømt for grov eller gjentatte overtredelser av kjøre- og hviletidsreglene eller «værkstedssituasjonsbekendtgørelsen».

På konkret spørsmål om hva slags vurderinger som er gjort av artikkel 38 i ny fartsskriverforordningen, viser danske myndigheter til at de har innført en bestemmelse der politiet kan anmode verksteder om å foreta kontroller for å kontrollere om fartsskriveren fungerer korrekt, registrerer data og lagrer data korrekt, samt at kalibreringsparameterne er korrekte. Videre kan politiet anmode om spesifikke tester for å vurdere om det finnes manipulerte anordninger. Dette følger av bekendtgørelse 184/2016 § 1 stk. 3, jf. § 1 stk. 5.

På konkret spørsmål om hva slags vurderinger de har gjort med tanke på de nye kompetansekravene i artikkel 39, får vi opplyst at de ikke har tatt stilling til dette enda, da artikkelen forutsetter vedtakelse av en gjennomføringsrettsakt.

5.3.4 Finland

Finske myndigheter viser til at den nye fartsskriverforordningen medfører relativt små forandringer sammenlignet med rettstilstanden etter den gamle fartsskriverforordningen. I Finland har de heller ikke produsenter av fartsskrivere, noe som gjør at forandringen er desto mindre.

Det som imidlertid skaper endringsbehov, er den nye fartsskriverens introduksjon av en ny type fartsskriver, og spesielt datasikkerhetskravene for fartsskriverkort som er konsekvensen av utviklingen av selve apparatet. Det kreves nemlig at gyldighetstiden av for eksempel foretakskort reduseres fra fem til ett år. Dette er etter finske myndigheters vurdering en betydelig endring i det eksisterende regelverket. Den nye typen fartsskriver gir videre bedre muligheter til for eksempel å GNSS-overvåke kjøre- og hviletid. Finske myndigheter antar at den nye fartsskriveren i fremtiden vil kunne koble sammen ulik form for informasjon vedrørende transporten, transportforetaket og kjøretøyet, for eksempel FMS (Fleet Management System), vekter, miljøinformasjon osv.

Finland opplyser videre om at kompetansekravene for kontrollmyndigheten egentlig angår den overvåkende myndighet, politiet, toll og grensekontrollen, og deres interne opplæring. Kravet etter den nye forordningens artikkel 39 om rapportering til kommisjonen om opplæringskravene er antakeligvis noe som skal utredes nærmere.

Det er for øvrig ikke blitt bedt om uttalelse fra Finland om deres fortolkning av den nye fartsskriverforordningens artikkel 24.

5.4 Kjøretøyverksteder m.m.

5.4.1 Sverige

Sverige har – til forskjell fra Norge – ingen egen, offentlig godkjenning av eller tilsyn med virksomheter som reparerer kjøretøy.

Det fins imidlertid private aktører som fører tilsyn, som for eksempel Bilprovningen, Kontrollerad Bilverkstad (KBV) og Dekra. Disse ordningene er imidlertid frivillige og er ikke regulert av rettsregler. Det er nærliggende at grunnlaget for vurderingene som foretas her, er bransjestandarder.

5.4.2 Danmark

Danmark har heller ingen alminnelig offentlig ordning for godkjenning av og tilsyn med kjøretøyverksteder. Unntatt herfra er likevel virksomheter som godkjennes for etterkontroll av periodisk kjøretøykontroll (omsynsvirksomheter). Slike virksomheter kan også foreta reparasjoner, men dette krever at de er tilmeldt en reparasjonskontrollordning godkjent av Trafik- og byggestyrelsen. Kontrollen gjennomføres per i dag av to godkjente virksomheter (CELF kvalitetskontroll og Teknologisk institutt). Kontrollen utføres med utgangspunkt i virksomhetens kvalitetssystem og består av dokumentkontroll samt kontroll av kvaliteten på den ferdige reparasjonen.

5.4.3 Finland

Finland har etablert en ordning der virksomheter som foretar spesielle installasjoner eller reparasjoner krever godkjenning fra Trafiksäkerhetsverket. Godkjenning kreves for installasjon/reparasjon av taximeter, tachograph og hastighetsmåler. I tillegg kreves det egen godkjenning for reparasjon av bremses på tunge kjøretøy for h.h.vis gods- og persontransport i kjøretøygruppene M2, M3, N2, N3, O3, O4 (tyngre kjøretøy.)

Det stilles kvalifikasjonskrav til de som skal foreta installasjonene/reparasjonene, og verkstedene må oppfylle nærmere spesifiserte krav til utstyr.

Trafiksäkerhetsverket fører tilsyn med virksomhetene og kan gi anmerkning om utbedring eller skriftlig advarsel dersom arbeidet ikke oppfyller gitte krav. Godkjenningen kan tilbakekalles dersom virksomheten ikke lenger oppfyller vilkårene for å beholde godkjenningen. Godkjenningen kan også tilbakekalles dersom det avdekkes vesentlige overtredelser eller forsømmelser av plikter som godkjenningen medfører.

Nærmere regler finnes i «Fordonslag 11.12. 2002/1090 (kapittel 11: Installation och reparation av system, komponenter och separata tekniska enheter)

DEL III – Forslag til lovendringer

6 Innledning

Vegdirektoratet foreslår at gjeldende vegtrafikklov § 13 femte ledd, § 19 og § 19 a oppheves og erstattes av nye bestemmelser, herunder § 19 Kjøretøykontroll – Eiers plikter, § 19 a Periodisk kjøretøykontroll, § 19 b Kjøretøykontroll langs veg, § 19 c Verksteder for montering mv. av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøy og § 19 d Kjøretøyverksteder m.m. Forslaget er først og fremst begrunnet i hensynet til oversikt. Uten en slik oppsplitting og med de forslag som fremmes til modernisering og klargjøring av

hjemlene, vil § 19 fremstå som unødig voluminøs og uoversiktlig. Slik Vegdirektoratet vurderer det bidrar oppsplittingen også til at det trer tydeligere frem hvem som er pliktsubjektene for de ulike reguleringene.

Slik vi vurderer det hører fullmaktsbestemmelsene om godkjenning av og tilsyn med spesialverksteder (fartsskriververksteder mv.) tematisk sammen med øvrige bestemmelser i loven som regulerer godkjenningspliktige virksomheter for reparasjon og kontroll. Det er dette som er bakgrunnen for at gjeldende § 13 femte ledd foreslås opphevet og regulert som ny § 19 d, jf. omtalen i punkt 10.2.1.

Felles for forslagene til endringer av gjeldende § 19 og § 19 a er at også de nye bestemmelsene fremstår som fullmaktsbestemmelser i den forstand at de gir departementet myndighet til å gi nærmere, mer detaljerte forskriftsbestemmelser. De foreslåtte endringene innebærer imidlertid at hva det kan gis nærmere bestemmelser om og rekkevidden av disse bestemmelsene i større grad klargjøres og rammes inn. Det nærmere innholdet i og avgrensningen av forslagene til nye eller endrete hjemler må imidlertid reguleres gjennom endring av relevante forskrifter som sendes på offentlig høring slik at berørte interesser kan gi sitt syn på forslagene.

7 Kjøretøykontroll – eiers plikter

7.1 Forslag til ny § 19

Det foreslås at ny § 19 gis følgende ordlyd:

Kjøretøykontroll – Eiers plikter

Eier av kjøretøy eller den som på eierens vegne har rådighet over det, plikter å sørge for at kjøretøyet blir framstilt til kontroll når politiet eller regionvegkontoret krever det. Han plikter også å gi de opplysninger om kjøretøyet som kreves.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om frammøte og gjennomføring av kontroll av kjøretøy og om kontrollgebyr.

Behovet for forslaget til ny § 19 er utelukkende av redaksjonell art. Det anses hensiktsmessig at kjøretøyeiers plikter utskilles i en egen bestemmelse.

Det fortas en presisering og samling av de bestemmelser/hjemler som gir plikter til kjøretøyeier/rådighetshaver mht. å fremstille kjøretøy til kontroll i hall. Slik kontroll kan være utløst av pålegg om myndighetskontroll etter at regionvegkontoret eller politiet har avdekket mangler i kontroll langs veg som trenger vider oppfølging, eventuelt at eier har foretatt endringer eller reparasjoner av kjøretøy som krever ny godkjenning. Bestemmelsen regulerer også plikten til å møte til periodisk kontroll.

Nærmere bestemmelser om frammøte til kontroll, gjennomføring av kontroll og gebyr for gjennomført kontroll reguleres i h.h.vis forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, kjøretøyforskriften og forskrift om periodisk kjøretøykontroll

8 Periodisk kjøretøykontroll

8.1 Behov for lovendringer

Behovet for endring av vegtrafikkloven § 19 utløses først og fremst av de forpliktelsene som følger av at direktiv 2014/45/EU skal gjennomføres i norsk rett. Gjennomføringen vil for en stor del kunne foregå med hjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 og ved at forslag til endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll sendes på offentlig høring for deretter å fastsettes innen 20. mai 2017. Dette gjelder bl.a. krav om periodisk kontroll av høyhastighetstraktorer som hovedsakelig nyttes på offentlig veg, mer detaljerte krav til kjøretøykontrollen og skjerpete krav til kontrollutstyr.

Direktivet inneholder imidlertid bestemmelser som ikke uten videre kan fastsettes direkte i forskrift med hjemmel i gjeldende vegtrafikklov § 19 andre ledd. Noen av forpliktelsene krever lovendring. Dette gjelder først og fremst krav til personlig godkjenning av kontrollørene, krav til kompetanse for å kunne være kontrollør og krav om at mangler ved vandelen hos kontrollørene eller kontrollorganet kan medføre tilbakekalling av godkjenning. Det innføres mer omfattende tilsynsforpliktelser med kontrollorganene og opplæringsinstitusjoner. Kravene til kontrollørenes habilitet skjerpes også ved at det stilles krav om at de skal være fri for enhver interessekonflikt for å sikre et høyt nivå av upartiskhet og objektivitet.

Erfaringene fra godkjennings- og tilsynsarbeidet innenfor kjøretøyområdet har også vist at det på enkelte områder er behov for at reglene endres slik at godkjennings- og tilsynsordningen i enda større grad bidrar til riktig kvalitet på tjenesteleveransene og en mer effektiv tilsynsforvaltning. Det siktes her særlig til spørsmålet om personlige godkjenninger for teknisk leder og kontrollpersonellet, habilitetsbestemmelser i gjennomføringen av kontroller og reaksjoner/sanksjoner ved overtredelser av bestemmelsene om etablering og drift av kontrollorganene. Det er også behov for å vurdere i hvilken grad godkjenning av kontrollorganene og kontrollørene helt eller delvis bør gebyrfinansieres, og om det bør knyttes gebyr til tilsynet med kontrollorganene. Selv om de mer detaljerte bestemmelsene på disse områdene kan reguleres i forskrift, må hjemmelen for å gi slike bestemmelser gå klart frem av loven.

8.2 Forslag til ny § 19 a

8.2.1 Forslag til ny ordlyd

Det foreslås at ny § 19 a gis følgende ordlyd:

Periodisk kjøretøykontroll kan bare gis av godkjente virksomheter og personer. Departementet fastsetter ved forskrift godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om

- a) *godkjenning, regodkjenning og tilsyn med virksomheter og personer som utfører periodisk kjøretøykontroll, herunder krav til kompetanse, vandel og habilitet. Departementet kan også ved forskrift gi bestemmelser om gebyr for godkjenning og tilsyn.*

- b) *godkjenning, regodkjenning og tilsyn med virksomheter som tilbyr opplæring og prøve til personer som skal utføre periodisk kjøretøykontroll og om gebyr for godkjenning og tilsyn. Det kan også gis bestemmelser om opplæringen og prøvens innhold, omfang og metode.*
- c) *krav til kompetanse hos de som skal godkjenne og føre tilsyn med virksomheter og personer som utfører periodisk kjøretøykontroll.*
- d) *pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenning av virksomheter og personer som utfører periodisk kjøretøykontroll, herunder at manglende oppfyllelse av krav til vandel kan gi grunnlag for tilbakekalling av godkjenning. Det kan også ved forskrift gis nærmere bestemmelser om stansing av kontrollvirksomhet og om bruk av tvangsmulkt.*
- e) *reaksjoner som nevnt i bokstav d) overfor virksomheter som tilbyr opplæring og eksamen til personer som skal utføre periodisk kjøretøykontroll.*

Forslaget til ny § 19 a erstatter gjeldende § 19 andre ledd første setning.

8.2.2 Nærmere om forslagens første ledd

Det foreslås at det i ny § 19 a gis uttrykkelig hjemmel til at periodisk kjøretøykontroll bare kan gis av virksomheter og personer som er godkjent for formålet samt at departementet ved forskrift fastsetter hvem som skal være godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Gjeldende § 19 andre ledd første setning bygger på den forutsetning at virksomheter som skal gjennomføre kontroll, er godkjenningspliktige, men det fremgår likevel ikke klart av loven at de skal være godkjente og hvem som er godkjenningsmyndighet. Hensynet til sammenheng og klarhet i loven tilsier at det gis hjemmel til å fastsette godkjenning- og tilsynsmyndighet ved forskrift.

Det fremgår av gjeldende forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 2 andre ledd at kontrollorgan skal være godkjent av regionvegkontoret. Vegdirektoratet finner det imidlertid riktig at lovbestemmelsen gjøres så vidt generell at den tar høyde for eventuelle organisatoriske endringer som måtte komme i fremtiden.

Uttrykket «steder» i gjeldende § 19 andre ledd første setning foreslås erstattet med uttrykket «virksomheter» for å gjøre klart at det er juridiske personer det er snakk om. Begrunnelsen for å føye til personer – i tillegg til virksomheter – fremgår av punkt 8.2.3.1.

8.2.3 Nærmere om forslagens andre ledd bokstav a) – Kontrollorgan m.m.

8.2.3.1 Hjemmel til godkjenning, regodkjenning og tilsyn

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav a) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og regodkjenning av så vel virksomheter som personer som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll.

Hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om godkjenning av virksomheter fins allerede i gjeldende § 19 andre ledd første setning og gjenfinnes i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 2 andre ledd. Verken loven § 19 andre ledd første setning eller forskriften § 2 andre ledd har regler om godkjenning av personene i kontrollorganene.

Det følger av direktiv 2014/45/EU artikkel 13 nr. 1 og 2 at medlemsstatene skal sikre at den periodiske kontrollen gjennomføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til

kompetanse og utdanning som fastsatt i direktivets vedlegg IV, pkt. 3. Videre at kompetente myndigheter, eventuelt godkjente opplæringsvirksomheter, utsteder et sertifikat til de som oppfyller kravene. Vedlegg IV *Minstekrav til kompetanse, utdanning og sertifisering* angir at medlemsstatene – før en kontrollør godkjennes til å gjennomføre kontroller – skal kontrollere om kravene til kompetanse og utdanning er oppfylt.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, innebærer artikkel 13 nr. 1 og 2 – sammenholdt med vedlegg IV – at det må innføres nasjonale regler om godkjenning av kontrollørene. Det vil ikke være tilstrekkelig at det – slik praksis er i dag – undersøkes i forbindelse med gjennomføring av tilsynet om kravene til kompetanse mv. er oppfylt (driftskrav).

Det fremgår også av vedlegg IV at det er et krav om at kontrollørene regelmessig gjennomfører en gjenoppfriskningsopplæring eller regelmessig underkastes en passende prøve. Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil dette innebære at det – i tillegg til første gangs godkjenning av kontrollørene – også må etableres en ordning med resertifisering/regodkjenning av kontrollørene.

Det er utvilsomt slik at gjeldende § 19 andre ledd første setning ikke gir tilstrekkelig hjemmel verken til godkjenning eller til regodkjenning av kontrollørene. Det kreves lovhjemmel til at denne delen av direktivet kan gjennomføres i norsk rett.

Vegdirektoratet legger for øvrig til grunn at uttrykket «personer som utfører periodisk kjøretøykontroll» dekker både teknisk leder ved kontrollorgan og øvrige kontrollører. Teknisk leder i kontrollorgan skal etter dagens ordning delta aktivt i kontrollarbeidet ved å veilede personalet og påse at kontrollene utføres i samsvar med krav fastsatt i lov og forskrift, jf. forskrift om periodisk kontroll § 10. Det tas sikte på at ordningen med teknisk leder i kontrollorgan videreføres, og at teknisk leder – på samme måte som øvrige kontrollører – gis personlig godkjenning og underlegges regodkjenning.

Det anslås at det per i dag er ca. 10 000 personer fordelt på i overkant av 2400 kontrollorgan som utfører periodiske kjøretøykontroller her til lands. Slik Vegdirektoratet vurderer det, innebærer direktivets krav til grunn- og gjenoppfriskningsopplæring (eventuelt passende prøve) med tilhørende godkjenning at også de av kontrollørene som er ansatt i kontrollorgan pr. 20. mai 2018 må gis personlig godkjenning. Den praktiske gjennomføringen, herunder eventuelle overgangsbestemmelser, må utredes nærmere og fastsettes i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

8.2.3.2 Hjemmel til krav til kompetanse

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav a) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til kompetanse til de som skal utføre periodiske kontroller.

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

Kontrollørene skal – i tillegg til å oppfylle kravene til grunnkompetanse – også gis egnet opplæring i periodisk kontroll av kjøretøy. Det stilles krav til grunnopplæring eller passende prøve i forkant av godkjenning – og deretter regelmessig gjenoppfriskningsopplæring eller passende prøve. Begrepet «regelmessig» er ikke nærmere definert, noe som innebærer en relativt stor skjønnsmargin for nasjonal gjennomføring hva gjelder hyppigheten av gjenoppfriskningsopplæringen.

Kravet om grunnopplæring eller passende prøve og gjenoppfriskningsopplæring eller passende prøve, gjelder i utgangspunktet alle kontrollører (teknisk leder inkludert), også de som er ansatt i kontrollorgan før 20. mai 2018. Den praktiske gjennomføringen av opplæringen, herunder eventuelle overgangsordninger, må utredes nærmere og fastsettes i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy. Det må i denne sammenheng vurderes om det kan gjennomføres differensierte opplegg for opplæring og/eller prøve avhengig av om kontrollørene er tilsatt før eller etter 20. mai 2018.

8.2.3.3 Hjemmel til vandel

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav a) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om vandel. Gjeldende § 19 har ingen krav til vandel verken for virksomhetene som utfører kontroll eller for kontrollørene.

Direktiv 2014/45/EU, jf. vedlegg V, angir som et av flere grunnlag for tilbakekalling av godkjenning at kontrollorganet eller kontrollør «mister sitt gode omdømme» (i engelsk utgave «good repute»). Vegdirektoratet tolker dette som et krav om vandel. Slik kravet er formulert i direktivet er det kun oppgitt som et grunnlag for tilbakekalling av godkjenning og ikke et grunnlag for godkjenning. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at det bør utredes nærmere om det er behov for å innføre et vandelskrav som vilkår også for godkjenning. Dette vil i så fall kreve lovhjemmel. Det vises i denne sammenheng til politiregisterloven § 36 hvor det fremgår at «vandelskontroll kan bare foretas når den har hjemmel i lov eller forskrift gitt i medhold av lov».

Behovet for vandelskrav ved godkjenning må utredes nærmere og tas stilling til i forbindelse med offentlig høring av endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll. Det samme gjelder hvilke forhold som eventuelt skal utgjøre mangler ved vandelen. Vandelen forutsettes dokumentert ved ordinær politiattest, jf. politiregisterloven 40.

Slik Vegdirektoratet vurderer det bør et eventuelt krav til vandel ved godkjenning knyttes opp mot teknisk leder i egenskap av kontrollorganets faglige ansvarlige og kontrollørene i kontrollorganene.

Det opplyses for ordens skyld at det på trafikantområdet allerede fins lovhjemmel om krav til vandel for personlige godkjenninger, jf. vegtrafikkloven § 27 første ledd som oppstiller vilkårene for å ha offentlig godkjenning som trafikklærer.

8.2.3.4 Hjemmel til habilitet

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav a) også gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om habilitet.

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

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

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

Habilitetsspørsmålet kommer etter Vegdirektoratets mening på spissen i følgende tilfeller:

- Når inspektørene i kontrollorgan kontrollerer egne kjøretøy, nærståendes kjøretøy, kollegaers kjøretøy eller overordnetes kjøretøy og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.
- Når virksomheter godkjent som kontrollorgan også er flåteeiere (f.eks. busselskaper), kontrollerer kjøretøy de eier, bruker eller på annen måte har vesentlig økonomisk interesse i og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.
- Når virksomheter godkjent som kontrollorgan også driver omsetning av kjøretøy (bilforhandlere), kontrollerer kjøretøy de selv omsetter og rapporterer kontrollresultatet til Statens vegvesen.

Vi har ikke oversikt over omfanget av kontroller som gjennomføres som beskrevet i pkt. a), men regionvegkontorene opplyser at de i tilsynet har registrert at slikt forekommer. De får også henvendelser fra kontrollorganene om lovligheten av dette. Antallet flåteeiere som også er kontrollorgan og kontrollerer egne kjøretøy er etter foreløpige undersøkelser ca. 90, mens det tilsvarende tallet for bilforhandlere er ca. 950.

Selv om kontrollorganene formelt sett ikke treffer vedtaket om at kjøretøy skal godkjennes, er de uansett en viktig premissleverandør for de vedtak Statens vegvesen treffer. Vedtaket baserer seg på kontrollrapport oversendt fra kontrollorganet uten at dette – normalt sett – blir overprøvd. Kontrollorganene tilrettelegger på denne måten for vedtaket om at kjøretøyet skal godkjennes eller ikke. Det kan derfor stilles spørsmål ved om forvaltningsloven § 10 ikke kommer til anvendelse slik at habilitetsbestemmelsene også gjelder for ansatte i kontrollorganene. Forvaltningsloven § 10 bestemmer at forvaltningsloven kapittel II *Om*

ugildhet – foruten for offentlige tjenestemenn – kommer til anvendelse for enhver annen som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan.

Det er uansett – uavhengig av direktivkravet og spørsmålet om rekkevidden av forvaltningsloven – gode argumenter for at det bør knyttes habilitetsregler til kontrollørens gjennomføring av periodisk kjøretøykontroll, og at disse bør fremkomme direkte i spesiallovgivningen. Kontrollorganene utfører et samfunnsoppdrag på vegne av staten. Den periodiske kjøretøykontrollen er et viktig redskap for å sikre at kjøretøy i bruk er trafikksikre og oppfyller gjeldende miljøkrav. Den norske kontrollordningen er basert på tillit mellom kontrollorganene og deres representanter og regionvegkontoret som godkjennings- og tilsynsmyndighet. Gjennomføringen av kontrollene bør så langt som mulig organiseres slik at det ikke reises tvil om at vegvesenets godkjenning av de samme kontrollene er basert på undersøkelser og vurderinger fri for enhver interessekonflikt som kan ha betydning for kontrollens upartiskhet og objektivitet. Bestemmelser om habilitet skal – like mye som å sikre at det rent faktisk forberedes og treffes vedtak som ikke er farget av personlige interesser – bidra til at omgivelsene har tillit til at vedtakene er truffet på et uhildet grunnlag.

Det understrekes at eventuelle spesielle habilitetsregler rettet mot flåteeiere og bilforhandlere uansett bare vil ramme kontroll av kjøretøy de selv eier, bruker eller på annen måte har vesentlig økonomisk interesse i, ikke kontroller som etterspørres av andre. Det tas sikte på at habilitetsreglene utformes på en slik måte at de ikke rokker ved den norske modellen for periodisk kontroll; kontrollgjennomføring i regi av private kontrollorgan der også godkjente kjøretøyverksteder kan tilby periodisk kjøretøykontroll. Det må også vurderes om det er mulig å ivareta hensynet til habilitet selv om kontrollene rent praktisk gjennomføres i lokalene til flåteeierne og bilforhandlerne. Det primære er at de som gjennomfører kontrollene oppfyller grunnleggende habilitetskrav.

8.2.3.5 Gebyr for godkjenning og tilsyn

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav a) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi bestemmelser om gebyr for godkjenning av og tilsyn med virksomheter og personer som utfører kontroll av kjøretøy.

Gjeldende vegtrafikklov § 19 andre ledd første setning bestemmer at departementet kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll. Bestemmelsen gir ikke hjemmel til å kreve gebyr for helt eller delvis å dekke myndighetenes kostnader til godkjenning og tilsyn. De nærmere reglene om godkjenning av og tilsyn med stedene som utfører periodisk kjøretøykontroll finner vi i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 23. Per i dag foretas godkjenning av og tilsyn med kontrollorganene uten kostnad for dem. Ordning med godkjennings- og tilsynsgebyr er per i dag avgrenset til fartsskriververksteder, jf. omtalen i punkt 4.3.1 foran.

Det fins i dag flere nasjonale myndigheter som er tillagt oppgaver med å godkjenne og føre tilsyn. Vegdirektoratet har undersøkt i hvilken grad og eventuelt på hvilken måte Statens jernbanetilsyn, Luftfartstilsynet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet har innført gebyr for det de har av godkjennings- og tilsynsoppgaver. Dette er myndigheter som – i likhet med Statens vegvesen – godkjenner virksomheter og personer og fører tilsyn med de samme.

Myndighetene vi har sett nærmere på har det til felles at de – tross noen forskjeller i organisering av regelverk og organisasjonsstruktur – har en gebyrordning for å dekke kostnader forbindelse med tillatelser/godkjenninger som krever forarbeid og i noen grad også gebyr for tilsyn. Gebyrhjemlene er formulert som rammehjemler i lov. Nærmere bestemmelser for den enkelte ordning er fastsatt i forskrift.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, viser gjennomgangen at det er en tendens til innføring av ordninger med gebyr for å dekke saksbehandlingskostnader hos ulike nasjonale tilsynsmyndigheter. Gebyrets størrelse beregnes gjerne ut fra hva selve behandlingen av godkjenningsarbeidet koster. Gjennomgangen av rettstilstanden i øvrige nordiske land viser også at det der er innført ordninger med gebyr for godkjenning og/eller tilsyn med virksomheter som gis tillatelse til å utføre periodisk kjøretøykontroll.

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

Vegdirektoratet er av den oppfatning at godkjenning av kontrollorgan er en oppgave som kan karakteriseres som myndighetsbestemt tjeneste der det er fullt mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnadene ved å produsere og levere tjenesten. Vi er mener derfor at det – på samme måte som det i dag allerede er etablert en gebyrordning for godkjenning av fartsskriververksteder – bør gis hjemmel i vegtrafikkloven for å kunne utstede gebyr også for godkjenning av kontrollorgan og kontrollørene i kontrollorganene.

Foreløpige beregninger viser at kostnadene til førstegangs godkjenning av et kontrollorgan vil utgjøre ca. 15 000–20 000 kr. Kostnadskomponentene vil være timekostnader til dokumentgjennomgang/saksbehandling samt time- og reisekostnader til befaring av lokaler og utstyr. Størrelsen på et eventuelt godkjenningsgebyr og om det også skal etableres gebyr for godkjenning og regodkjenning av kontrollørene, må imidlertid utredes nærmere og fremmes forslag om ved revisjon av forskrift om periodisk kjøretøykontroll. Et eventuelt godkjenningsgebyr for kontrollørene vil uansett være betydelig lavere enn for virksomhetene bl.a. fordi det her ikke vil være snakk om kostnader til befaring.

Det fremgår av forslaget til lovtekst at vi også foreslår at det gis en hjemmel til å gi bestemmelser om gebyr for tilsyn med kontrollorgan. Tilsynet skiller seg imidlertid fra godkjenningsarbeidet ved at det ikke er en etterspurt tjeneste i egentlig forstand. Tilsynet med kontrollorganene gjennomføres heller ikke med et fast mellomrom for alle virksomhetene. Det gjennomføres målrettet ved at utvelgelsen av tilsynssubjekter gjennom året i noen grad skjer ut fra en vurdering av hvor risikoen for overtredelser av reglene for etablering og drift ikke følges.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, bør et eventuelt tilsynsgebyr avgrenses til de tilfeller man i tilsynet avdekker feil og mangler som ikke er av bagatellmessig art, spesielt dersom det første tilsynet utløser et oppfølgingstilsyn. Gebyret bør avspeile de faktiske kostnadene for planlegging, gjennomføring og oppfølging av tilsynet. I de tilfeller tilsynet avdekker at kontrollorganene oppfyller driftsvilkårene og leverer kontroller med riktig kvalitet, vil det

kunne fremstå som urimelig at det må betales gebyr. Et eventuelt tilsyn etter denne modellen vil m.a.o. ikke kunne fullfinansiere tilsynsvirksomheten slik f.eks. en sektoravgift kan gjøre.

En annen form for gebyr enn gebyr knyttet til det enkelte gjennomførte tilsyn, kan være at kontrollorganene betaler et gebyr for hver periodisk kontroll som rapporteres fra kontrollorganet til Statens vegvesen, jf. den danske og den finske gebyrordningen slik det er gjort rede for i punkt 5.1.2. Et slikt gebyr vil etter Vegdirektoratets vurdering også kunne betraktes som en myndighetstjeneste og være innenfor rammene av det Finansdepartementet har satt som vilkår for å etablere en gebyrordning. Dette gjelder i alle fall dersom gebyret beregnes med utgangspunkt i hva det koster å etablere og drive register for innmelding og oppfølging av innmeldte godkjenninger av periodiske kjøretøykontroller. En slik ordning har den fordel at det samlede gebyret over året er tilpasset kontrollorganenes aktivitetsnivå. Med de systemene som er utviklet for rapportering av kontroller, vil det være mulig å følge opp og inndrive gebyret fra myndighetenes side uten for omfattende administrative kostnader.

Hvilken form et eventuelt tilsynsgebyr skal ha og størrelsen på gebyret, må utredes nærmere og høres i forbindelse med revisjon av forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

8.2.4 Nærmere om forslagetts andre ledd bokstav b) – Opplæring og prøve

8.2.4.1 Hjemmel til godkjenning og tilsyn med opplæringsvirksomheter

Det forslås at det i § 19 a andre ledd bokstav b) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med virksomheter som tilbyr opplæring og eksamen til personer som skal utføre periodisk kjøretøykontroll. Vi foreslår også at det kan gis bestemmelser om opplæringsens omfang, innhold og metode og om gebyr for godkjenning og tilsyn.

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

Som redegjort for i punkt 8.2.3.2 foran inneholder vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU regler om krav til kompetanse, samt opplæring eller passende prøve for kontrollørene. Opplæringen eller prøven forutsettes gjennomført enten av medlemsstatens selv (opplæring og prøve i offentlig regi) eller av opplæringsinstitusjon godkjent av medlemsstaten, jf. vedlegg IV nr.2.

Hvilken løsning – obligatorisk opplæring eller passende prøve eller eventuelt en kombinasjon av begge – som bør velges for Norges vedkommende, må utredes og reguleres nærmere gjennom endring av forskrift om periodisk kjøretøykontroll.

Vegdirektoratet finner det ikke riktig å bygge opp kapasitet og kompetanse i regi av Statens vegvesen for å dekke behovet for pliktig grunn- og gjenoppfriskningsopplæring. Vi finner det mer hensiktsmessig at utdanningen gis av private opplæringsvirksomheter/kursarrangører, eksempelvis etter samme mønster som vi har for

trafikkopplæringsområdet. Her gis obligatorisk opplæring av kandidater til førerprøven i de ulike førerkortklasser, yrkessjåførutdanninga og utrykningssjåførutdanninga av trafikkskoler og kursarrangører. Arrangørene godkjennes av regionvegkontoret. De mer spesifikke kravene til etablering og drift samt opplæringens innhold, omfang og metode fremkommer i relevante forskrifter. Dette er en modell som etter Vegdirektoratets vurdering fungerer tilfredsstillende, og som kan være aktuell også på kjøretøyområdet.

Det kan i tillegg tenkes at også det offentlige skoleverket vil kunne være tilbyder av pliktig opplæring i periodisk kjøretøykontroll. Dette vil i så fall være en opplæring som etter Vegdirektoratets syn betinger ordinær godkjenning der regionvegkontoret har tilsynsmyndighet på samme måte som overfor private kursarrangører.

Modellen skissert foran innebærer at det i forskrift om periodisk kjøretøykontroll gis nærmere rammer og retningslinjer for hvilke krav til etablering og drift som skal gjelde for opplæringsvirksomhetene samtidig som det stilles spesifikke krav til opplæringens omfang, innhold og metode innenfor rammene av det som skisseres i direktivet vedlegg IV. Videre at det bestemmes hvem som skal være godkjenningsmyndighet.

Etableres det først en ordning der private virksomheter tilbyr nødvendig opplæring, vil det også være behov for en tilsynsordning som det knyttes reaksjons-/sanksjonsmidler til og som tas i bruk dersom formelle krav til godkjenning og drift eller krav til opplæringens omfang, innhold og metode ikke blir respektert, jf. forslaget i andre ledd bokstav e).

Dersom derimot løsningen skulle bli at kontrollørene må gjennomføre og bestå en passende prøve uten krav til obligatorisk opplæring, eventuelt at kontrollørene kan velge mellom opplæring og prøve, kan det reises spørsmål om ikke dette er en oppgave som bære tilligge godkjenningsmyndigheten. Dette er forøvrig løsningen som er valgt for trafikkopplæringsområdet. Obligatorisk opplæring gjennomføres av opplæringsinstitusjonene og rapporteres til regionvegkontoret. Prøven gjennomføres uten unntak av regionvegkontoret.

8.2.5 Nærmere om forslagens andre ledd bokstav c) – Tilsynspersonellet

8.2.5.1 Hjemmel til kompetansekrav til tilsynspersonellet

Det forslås at det i § 19 a andre ledd bokstav c) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om kompetanse til de som skal føre tilsyn med virksomheter og personer som gjennomfører periodisk kjøretøykontroll.

Verken gjeldende § 19 andre ledd første setning eller forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy har slike bestemmelser. Kompetansekravene til tilsynspersonellet er utelukkende regulert i interne retningslinjer gitt av Vegdirektoratet og ivaretatt gjennom etatens egen utdanning (Trafikant- og kjøretøystudiet) som i dag gjennomføres i samarbeid med Universitetet i Agder.

Det følger av vedlegg V punkt 2 til direktiv 2014/45/EU, at regler og prosedyrer som er opprettet av medlemsstatene i henhold til direktivets artikkel 14, bl.a. skal inneholde krav til personalet i tilsynsorganet som omfatter teknisk kompetanse, habilitet og standarder for

kvalifikasjoner og utdanning. Medlemsstatene skal ha oppfylt kravene i vedlegg V senest fra 1. januar 2023, jf. direktivet artikkel 22 nr. 2.

Bestemmelsen gir en vid skjønnsmargin for medlemsstatene til hva som skal være de nærmere kvalifikasjonskravene samt omfanget og innholdet i utdanningen i «tilsynsfaget». Vi er imidlertid av den oppfatning at det bør kreves minimum fagbrev som mekaniker eller annen likeverdig kompetanse. Videre at opplæringen i tilsynsfaget bør ta utgangspunkt i og omfatte samme opplæring som er pliktig for kontrollørene, jf. omtalen i punkt 8.2.2 foran, men bygges ut med rent tilsynsfaglige temaer (forvaltningsrett, «tilsynsjus», revisjonsmetode, saksbehandling m.m.).

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det i direktivet er gitt bestemmelser om kvalifikasjoner og utdanning – sammen med det forhold at organiseringen av godkjennings- og tilsynsordningen kan endres i fremtiden – tilsier at hjemmel til å gi forskrifter om utdanning av godkjennings- og tilsynspersonalet fremgår av loven.

De nærmere kravene til kvalifikasjoner og utdanning bør fastsettes i forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy etter offentlig høring.

Det skal for ordens skyld nevnes at det på trafikantområdet er gitt egen forskrift om krav til kompetanse til førerprøvesensorer, jf. forskrift 09.03. 2011 nr. 261 om krav til førerprøvesensorer m.m. Forskriften er basert på krav i direktiv 2006/126/EF.

8.2.6 Nærmere om forslagets andre ledd bokstav d) – Reaksjoner/sanksjoner

8.2.6.1 Innledning

Det foreslås at det i § 19 a andre ledd bokstav d) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som tilsynsmyndigheten kan nytte dersom det avdekkes brudd på kravene til etablering og drift av kontrollorganene, herunder også hvilke som er aktuelle. Den foreslåtte hjemmelen retter seg både mot virksomhetene som sådan og kontrollørene i virksomhetene. Det foreslås at det, i tillegg til reaksjonene/sanksjonene som nyttes i dag (pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning, jf. forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 24) også gis hjemmel til at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser om stansing av kontrollvirksomhet og om tvangsmulkt.

Vegdirektoratet legger til grunn at det må anses som sikker rett at når det først er gitt fullmakt i gjeldende vegtrafikklov § 19 andre ledd første setning til å gi nærmere bestemmelser om tilsyn med steder som er godkjent for periodisk kjøretøykontroll, så må det også forstås slik at det kan gis nærmere bestemmelser om hvilke reaksjoner/sanksjoner som kan treffes dersom det i tilsynet avdekkes brudd på vilkårene for godkjenning. Dersom så ikke skulle være tilfelle, ville det å etablere en offentlig tilsynsordning nærmest fremstå som meningsløs. Det er likevel et spørsmål om det ikke ut fra et argument om klarhet og forutberegnelighet også bør fremgå uttrykkelig av loven at det gjennom forskrift kan gis nærmere bestemmelser om bruk av forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner og hvilke som er aktuelle. Det at forslaget til hjemmel til å reagere/sanksjonere også retter seg mot kontrollørene i kontrollorganene er et argument som peker i samme retning.

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

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

Artikkel 21 går ikke langt i å binde opp medlemsstatenes handlefrihet. Det stilles ikke nærmere krav til sanksjonenes art eller omfang. Vegdirektoratet legger for øvrig til grunn at uttrykket sanksjoner i direktivet både omfatter det vi i vår terminologi betegner som h.h.vis forvaltningsreaksjoner (andre forvaltningstiltak) og forvaltningssanksjoner (administrative sanksjoner). Reaksjonene/sanksjonene som forslås tatt inn i forslaget til § 19 a andre ledd bokstav d) ivaretar etter vår vurdering fullt ut kravene oppstilt i direktivet artikkel 21.

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

En formell advarsel har ikke i seg selv umiddelbar rettsvirkning. Den kan likevel, ved at det i den ligger en konstatering av at det foreligger regelbrudd, få betydning i en senere tilsynssak. En formell advarsel vil på denne måte bidra til å senke terskelen for en senere, mer alvorlig reaksjon/sanksjon dersom det igjen avdekkes regelbrudd. Formell advarsel – slik den er brukt i regionvegkontorenes tilsyn – har som hovedformål å bidra til at tilsynssubjektet korrigerer atferden og lojalt innretter seg etter de regler som gjelder. Det kan derfor argumenteres for at også en advarsel virker frem i tid og ikke først og fremst har et straffemessig formål. Det som likevel kan tale for å betrakte en formell advarsel som en forvaltningssanksjon (administrativ sanksjon) er at den uansett retter seg mot en begått overtredelse og kan iverksettes etter at overtredelsen har opphørt. Om en formell advarsel skal få karakteristikk forvaltningsreaksjon eller forvaltningssanksjon må derfor baseres på en konkret vurdering i den enkelte tilsynssak

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

godkjenningen. I slike tilfeller vil tilbakekallingen hovedsakelig ha som formål å virke frem i tid.

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

Om tilbakekalling av godkjenning blir å regne som annet forvaltningstiltak eller administrativt rettighetstap får først og fremst betydning for om det skal gjelde et skyldkrav som vilkår for sanksjon avhengig av om tilbakekallingen rettes mot fysisk eller juridisk person, hvilke krav som stilles til bevisbyrde/beviskrav, hvilke eventuelle særlige saksbehandlingsregler som skal gjelde, vernet mot selvinkriminering og mot gjentatt forfølgning av samme forhold (forbudet mot dobbeltstraff) samt domstolenes prøvingsrett. Det vises for øvrig til Prop. 62 L (2015–2016) *Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv)* hvor administrative rettighetstap defineres nærmere og hvor det også gis en bred omtale av hvilke særlige rettslige spørsmål administrative rettighetstap og andre administrative sanksjoner reiser.

Den nærmere utformingen av reaksjons-/sanksjonsbestemmelsene, hvilke nærmere vilkår som skal være oppfylt for å kunne nytte de ulike reaksjonene/sanksjonene samt hvilke eventuelle supplerende saksbehandlingsregler m.v. til forvaltningsloven som kan være aktuelle, må utredes og høres i forbindelse med revisjon av forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy.

8.2.6.2 Forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner rettet mot personer i kontrollorgan

Gjeldende rett er at forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som følge av overtredelser av vilkårene for etablering og drift av kontrollorgan, rettes mot virksomhetene som sådan, jf. omtalen i punkt 4.1. Gjennomføringen av direktiv 2014/45/EF i norsk rett innebærer imidlertid at det må etableres en ordning for godkjenning og regodkjenning for kontrollører som gjennomfører periodisk kontroll av kjøretøy. Dette aktualiserer spørsmålet om det ikke også bør knyttes forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner til personer i kontrollorganene, ikke bare mot kontrollorganene. Hjemmel til dette må i så fall gå frem av loven.

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

Slik gjeldende rett er, er det ikke mulig å rette forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner direkte mot teknisk leder ved kontrollorgan dersom det i tilsyn avdekkes klanderverdige forhold/

forsømmelser av teknisk leders plikter. Reaksjonene/sanksjonene vil alltid måtte rettes mot virksomheten. Dette vil i prinsippet gjelde selv om virksomhetens øvrige ledelse som sådan er lite å klandre for forhold som avdekkes i tilsynet. Dersom det som avdekkes er av en slik karakter at det utløser tilbakekalling av virksomhetens godkjenning, kan for øvrig teknisk leder fritt gå til annen kontrollvirksomhet.

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

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

Når det gjelder begrunnelsen for at det foreslås presisert at manglendeandel kan gi grunnlag for tilbakekalling, vises det til omtalen i punkt 8.2.3.3 hvor det vises til direktiv 2014/45/EF, jf. vedlegg V, som angir som et av flere grunnlag for tilbakekalling av godkjenning at kontrollorganet eller kontrollør «mister sitt gode omdømme» (i engelsk utgave «good repute»). Vegdirektoratet tolker dette som et krav omandel. Innføring av godandel som vilkår for å ha godkjenningen i behold krever i seg selv lovhemmel.

Det opplyses for ordens skyld at det på trafikantområdet allerede fins regler om bl.a. tilbakekalling av personlige godkjenninger (f.eks. faglig leder og/eller trafikklærer ved offentlig godkjent trafikkskole), jf. trafikkopplæringsforskriften § 6–15.

8.2.6.3 Stansing av kontrollvirksomhet

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

Stansing av virksomhet er rettslig å betrakte som et pålegg om opphør av et ulovlig forhold og vil gjerne være et utgangspunkt for ytterlige reaksjoner dersom stansingsvedtaket ikke etterleves, f.eks. ilegging av tvangsmulkt. Stansing av virksomhet vil være et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand og skal således oppfylle forvaltningslovens krav til form og innhold, herunder adgang til prøving gjennom forvaltningsklage. Stansing av virksomhet er – i likhet med pålegg om retting – i det vesentlige framoverskuende og således ikke en administrativ sanksjon.

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy § 24 som angir hvilke reaksjoner/sanksjoner regionvegkontoret har til rådighet, har ingen særlig bestemmelse om stansing av kontrollvirksomhet. Forvaltningspraksis i dag er at regionvegkontoret i slike tilfeller anmoder kontrollorganet om ikke å gjennomføre kontroller i påvente av at det foreligger vedtak i saken. Om en slik anmodning tas til følge, vil være opp til virksomheten å ta stilling til.

Selv om det kan stilles spørsmål ved om adgangen til å treffe vedtak om stansing av kontrollvirksomhet kan innfortolkes i adgangen til å treffe vedtak om pålegg om retting, er Vegdirektoratet av den oppfatning at hensynet til klarhet og sammenheng i regelverket tilsier at hjemmel til en eventuell stansingsrett fremkommer i loven.

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

Stansing av kontrollvirksomhet er å regne som et enkeltvedtak etter forvaltningsloven og underlagt lovens krav til form og innhold, men har likevel det spesielle kjennetegnet at vedtaket må treffes der og da under tilsynet. Forvaltningslovens hovedregler om skriftlig forhåndsvarsel med anledning til å uttale seg innen fastsatt frist, jf. forvaltningsloven § 16, før stansingsvedtak fremstår i slike tilfeller som upraktisk. Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil en eventuell adgang til å fravike hovedregelen som skriftlig forhåndsvarsel m.v. ved vedtak om stansing måtte vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Sentralt i denne vurderingen kommer overtredelsens alvorlighetsgrad og hvordan hensynet til kontradiksjonen kan ivaretas på en forsvarlig måte. Fravik av hovedreglene må uansett skje innenfor rammene av unntaksreglene i forvaltningsloven §§ 16, 20 og 27.

Det skal opplyses at det for trafikantområdet finnes en bestemmelse som gir regionvegkontoret rett til å treffe vedtak om å avbryte eller underkjenne obligatorisk opplæring gitt av trafikkskoler eller kursarrangører, dersom det er klart at opplæringen er i strid med nærmere bestemmelser gitt i trafikkopplæringsforskriften, jf. § 5–11 tredje ledd.

8.2.6.4 Tvangsmulkt

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

Vegdirektoratet legger til grunn at en eventuell tvangsmulkt rettet mot et kontrollorgan er et enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand med trussel om plikt til å betale enten et engangsbeløp eller en løpende mulkt for å sikre at et pålegg om retting av mangler, stansing av virksomhet eller tilbakekall av godkjenning blir respektert.

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

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

8.2.6.5 Andre reaksjoner/sanksjoner

Vegdirektoratet har også vurdert om det – i tillegg til reaksjonene/sanksjonene gjort rede for foran – er behov for hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om bruk av overtredelsesgebyr som administrativ sanksjon.

Overtredelsesgebyret – til forskjell fra de reaksjonene som karakteriseres som andre forvaltningstiltak – kjennetegnes ved at det i det vesentlige har et straffemessig formål selv om det ikke regnes som straff i straffelovens forstand. Overtredelsesgebyr regnes imidlertid som straffesiktelse etter EMK artikkel 6. Overtredelsesgebyrer har på denne måten samme funksjon som administrativt rettighetstap.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det ikke er behov for overtredelsesgebyr for å sikre lojalitet til og etterlevelse av vilkårene for etablering og drift av kontrollorgan. Reaksjonene/sanksjonene som nyttes etter gjeldende rett – sammen med den foreslåtte utvidelsen av reaksjonene til også å gjelde stansing og tvangsmulkt, vurderes som tilstrekkelig effektive.

Vegdirektoratet legger for øvrig til grunn at det uansett, dersom det i tilsyn avdekkes forhold som fremstår som særlig graverende eller særlig trafikkfarlig eller dersom forholdet av andre grunner bør følges ved ordinær straffeprosessuell behandling, ikke er til hinder for også å anmelde forholdet. Dette må gjelde selv om det allerede er truffet vedtak om forvaltningsreaksjon (annet forvaltningstiltak). Hjemmel til eventuell straffeprosessuell forfølgning vil være vegtrafikkloven § 31. Forbudet mot gjentatt forfølgning i EMK tilleggsprotokoll 7 artikkel 4, jf. lov 21. mai nr. 19 1999 (Menneskerettsloven) vil etter Vegdirektoratets vurdering ikke sperre for dette.

Illegges det administrativ sanksjon (f.eks. tilbakekalling i betydningen administrativt rettighetstap med vesentlig straffemessig begrunnelse) vil det stille seg annerledes. Administrativt rettighetstap er å regne som straff i EMKs forstand. Man har da i prinsippet valgt et spor som, pga. forbudet mot gjentatt forfølgning (forbudet mot dobbeltstraff), stenger for anmeldelse og straffeprosessuell forfølgning.

9 Kontroll av tunge kjøretøy langs veg

9.1 Behov for lovendringer

Behovet for lovendringer utløses først og fremst som følge av forpliktelsen til å gjennomføre direktiv 2014/47/EU. Selv om direktivet i all hovedsak kan gjennomføres ved endringer i gjeldende forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, vil direktivet kreve endring i eksisterende lovhjemmel til tilfeldig og uanmeldt kontroll langs veg som i dag følger av vegtrafikkloven § 19 annet ledd andre punktum.

Det nye risikoklassifiseringssystemet som innføres i artikkel 6 skal bestå av at allerede eksisterende informasjon fra tidligere kontroller (både utekontroller og periodisk kjøretøykontroller), innhentes og danner grunnlag for en risikoprofil. Informasjon fra kontroller i både Norge og andre medlemsland skal medtas i risikoprofilen, noe som vil gi mulighet for en mer målrettet kontrollvirksomhet. En slik risikobasert utvelgelse av kjøretøy krever etter Vegdirektoratets vurdering en endring av eksisterende hjemmel til utvelgelse av kjøretøy til kontroll.

Det vil trolig bli behandlet personopplysninger i risikoklassifiseringssystemet. Vegdirektoratets foreløpige vurdering er at en ny § 43b om behandling av personopplysninger trolig vil dekke hjemmelsbehovet. Nærmere vurdering av dette må gjøres når systemet for risikoklassifisering har blitt ytterligere internasjonalt utformet og når forslaget om ny § 43b er ferdig behandlet. Vegdirektoratet vil starte opp arbeidet med å etablere nødvendige datasystemer for risikoklassifisering i 2017. Dersom det etter nærmere vurdering viser seg at behandlingen av opplysninger i risikoklassifiseringssystemet ikke blir å betrakte som behandling av personopplysninger, vil forslag til ny § 19 b i alle tilfelle dekke innføring av risikoklassifiseringssystemet.

Direktivets artikkel 8 nr. 4 innfører krav til kompetanse og opplæring for kontrollører som skal gjennomføre detaljerte tekniske kontroller. Kravet til kompetanse og opplæring er tilsvarende som for kontrollører som skal gjennomføre periodisk kjøretøykontroll, jf. direktiv

2014/45/EU artikkel 13 og vedlegg IV. Vegdirektoratet har vurdert det som hensiktsmessig å lovfeste at departementet kan gi nærmere forskrifter om krav til kompetanse og opplæring for kontrollører. Forslag til lovhjemmel bør sees i sammenheng med tilsvarende krav som foreslås innført for kontrollører av periodisk kjøretøykontroll og eventuelle krav til tilsynspersonell i direktiv 2014/45/EU og krav som stilles til kontrollører av kjøre- og hviletid etter den nye fartsskriverforordningen. I tillegg må utekontrollørene beherske kontroll av dokumenter for fører og kjøretøy, kontroller etter yrkestransportloven, avgifter, bombrikke, lastsikring osv.

Direktivets artikkel 15 åpner for at det kan kreves gebyr knyttet til kostnadene for kontrollen dersom det konstateres mangler etter en mer detaljert teknisk kontroll. Direktivet lar det være et nasjonalt anliggende om det innføres gebyr. Vegdirektoratet har vurdert at det er ønskelig å innføre en gebyrordning for gjennomført teknisk kontroll langs vei og det er derfor nødvendig å forankre kravet i en ny hjemmel i vegtrafikkloven. Gjeldende vegtrafikklov § 19 annet ledd inneholder en bestemmelse om vederlag for kontroll av kjøretøy, men det går klart frem av forarbeidene at gebyrhjemmelen ble vedtatt i forbindelse med innføring av EU-reglene om periodisk kjøretøykontroll.

Foruten de endringsbehovene som utløses av direktiv 2014/47/EU, har Vegdirektoratet sett behov for en tidsriktig tilpasning av ordlyden i utekontrollhjemmelen.

9.2 Forslag til ny § 19 b

9.2.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at ny § 19 b gis følgende ordlyd:

§ 19 b Kjøretøykontroll langs veg m.m.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om utvelgelse til og gjennomføring av kontroll av kjøretøy langs vegen, herunder fastsette nærmere regler om

a) krav til kompetanse hos de som skal foreta kontroll av kjøretøy langs veg, inkludert det personell som gjennomfører foretaks kontroll etter § 21

b) krav til kontrollutstyr og kontrollgebyr,

Forslaget til ny § 19 b erstatter gjeldende § 19 annet ledd siste setning.

9.2.2 Tidsriktig ordlyd

Det foreslås at det i ny § 19 b gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om «utvelgelse til og gjennomføring av kontroll av kjøretøy langs vegen». Bestemmelsen viderefører gjeldende virkeområde for tunge og lette kjøretøy.

Gjeldende § 19 annet ledd om at departementet ved forskrift kan gi bestemmelser om «gjennomføringen av tilfeldig og uanmeldt kontroll» ble tatt inn i vegtrafikkloven ved lovendring i 2004. Direktiv 2000/30/EF ble inntil da midlertidig hjemlet i vegtrafikkloven § 43 som gir en generell adgang til å gi overgangsregler og forskrifter ellers til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i loven.

Begrepet «tilfeldig og uanmeldt» var en riktig beskrivelse på hvordan kjøretøy ble valgt ut til kontroll på tidspunktet bestemmelsen ble gitt og det fremgår av Ot.prp. nr. 53 (2003–2004) at «hjemmelen henspeiler da primært på bestemmelser om gjennomføring av de særlige forpliktelser til tilfeldig kontroll av kjøretøy, som følger av EØS-avtalen.»

Det forventes og stilles i dag krav til at utekontrollen legger til rette for og tar i bruk verktøy for å målrette utvelgelsen til kontroll. Utvelgelse til kontroll skal i større grad enn tidligere rettes mot de virksomheter hvor det er sannsynlig at feil og mangler kan forekomme. Gjeldende bestemmelser i § 10 og § 19 annet ledd inneholder ingen regulering av eller hjemmel til utvelgelse til kontroll. Oppretting av risikoklassifiseringssystem sammen med andre verktøy som bruk av kjennemerkegjennkjenningsutstyr, vektceller, o.l., vil kunne bidra til en effektivisering av kontrollvirksomheten.

Direktiv 2014/47/EU artikkel 9 inneholder også en bestemmelse om at kontrollør ved innledende kontroll kan velge å prioritere kjøretøy som benyttes av foretak med høy risikoklassifisering som nevnt i direktiv 2006/22/EF, i tillegg til å presisere at kjøretøyer kan velges ut vilkårlig. Vegdirektoratet er derfor kommet til at det vil være riktig å endre ordlyden i § 19 annet ledd fra «tilfeldig og uanmeldt» til å omfatte «utvelgelse til kontroll.» Forslaget til ordlyd er ikke ment å gjøre endring i kontrollmyndighetenes mulighet til å foreta tilfeldig og uanmeldt kontroll uten mistanke om lovbrudd. Nærmere bestemmelser om metoder for utvelgelse mv., forutsettes regulert i forskrift.

Dersom systemene som skal utvikles inneholder personopplysninger vil som nevnt departementets tidligere forslag om ny § 43b kunne hjemle behandlingen.

9.2.3 Krav til kompetanse hos kontrollpersonell

Det foreslås at det i § 19 b bokstav a) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til kompetanse til de som skal utføre kontroll av tunge kjøretøy langs veg. I dag har politiet og Statens vegvesen myndighet til å stanse og kontrollere kjøretøy langs veg og i foretak.

Verken gjeldende § 19 annet ledd siste setning eller forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg har slik hjemmel. Kravene til utekontrollpersonale i Statens vegvesen er i dag regulert i interne retningslinjer. Politiet har en relativ kort intern opplæring for teknisk vegkontroll med påfølgende praksisperiode/fadderordning.

Bare kontrollører som oppfyller kompetansekravene og krav til grunn – og oppfriskningsopplæring etter direktiv 2014/45/EU artikkel 13 og vedlegg IV punkt 1 og 2, skal kunne utføre mer detaljerte utekontroller etter direktiv 2014/47/EU artikkel 8 nr. 4. Nasjonale myndigheter skal fastsette at kontrollører skal oppfylle disse kravene eller tilsvarende krav godkjent av vedkommende myndighet.

Vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU bestemmer at kontrollørene skal ha en grunnkompetanse i form av bekreftet kunnskap (bekreftet viden, dansk oversettelse) på nærmere angitte områder. Vegdirektoratet tolker dette som utdanning (mekaniker e.l.). Det stilles videre krav til tre års dokumentert erfaring fra kjøretøyområdet eller noe likeverdig, slik som dokumentert lærlingetid eller studier og passende opplæring. Fagbrev eller

ingeniørutdanning vil dekke kravet. Tilsvarende krav til kompetanse er foreslått for kontrollører som skal utføre periodisk kontroll av kjøretøy og tilsynspersonale, se punkt 8.2.2.2 om hjemmel til krav til kompetanse for de som skal utføre periodiske kontroller og punkt 8.2.4.1 hjemmel til kompetansekrav til tilsynspersonale.

Medlemsstatene skal videre sikre at kontrollørene får egnet opplæring, jf. direktiv 2014/45/EU vedlegg IV nr. 2. Det stilles krav til førstegangsoplæring, deretter regelmessig oppfriskningsopplæring eventuelt oppfriskningseksamen. Begrepet «regelmessig» er ikke nærmere definert, hvilket gir relativt stor frihet til å definere hyppigheten av oppfriskningsopplæringen nasjonalt.

Bestemmelsen oppstiller også krav til innholdet i kontrolløropplæringen, i form av kunnskap om bremse- og styringssystemer, utslipp mv. Opplæringen skal gjennomføres av medlemsstaten eller av autorisert opplæringsinstitusjon. For kontrollører som er ansatt i Statens vegvesen i dag vil det ikke bli stilt krav til grunnkompetanse og erfaring, men de må fortsatt ha gjennomført opplæring iht. direktiv 2014/45/EU vedlegg IV punkt 2.

Statens vegvesen kontrollører gjennomfører i dag etatspålagt opplæring gjennom Trafikant – og kjøretøystudiet i regi av Universitetet i Agder og Nord Universitet. Det er utviklet egne løp for utekontrollører, tilsynspersonell og sensorer.

Det stilles ikke konkrete krav i direktivet til innhold, hyppighet og lengde, men Vegdirektoratet anbefaler at det etableres en oppfriskningsopplæring fra 2017 for å få de kontrollører som skal utføre detaljerte kontroller etter nytt direktiv oppdatert både på regelverk og metodikk før direktivet trer i kraft i mai 2018.

De nærmere krav til kompetanse og grunn –og oppfriskningsopplæring bør reguleres i forskrift. Som nevnt under punkt 8.2.4.1 er det på trafikantområdet gitt en egen forskrift om krav til kompetanse hos førerprøvesensorer.

Hjemmelen som foreslås dekker krav til kompetanse hos personell som utfører kontroll langs veg og er derfor videre enn kravet i direktiv 2014/47/EU artikkel 8. nr. 4, som bare stiller krav til kontrollører som skal gjennomføre mer detaljerte kontroller etter direktivet. Hjemmelen vil også dekke krav til kompetanse som følger av den nye fartsskriverforordningen som stiller krav til personell som skal kontrollere kjøre – og hviletid både lang veg og i bedrift. Hjemmelen vil i tillegg dekke andre krav til kompetanse som kan være hensiktsmessig å forskriftsfeste. Direktivet innfører også krav til opplæring i sikring av last.

Avslutningsvis nevnes at kravene til kompetanse som følger av det nye direktivet, gjelder for alle som skal gjennomføre den mer detaljerte kontrollen i henhold til direktivet. Dette innebærer at politiet, for å kunne gjennomføre denne kontrollen, også må oppfylle disse kravene.

9.2.4 Krav til kontrollutstyr

Direktiv 2014/47/EU stiller i artikkel 11 krav til utstyr for å kunne gjennomføre en mer detaljert vegkontroll. Mobile kontrollenheter og kontrollstasjoner skal ha egnet utstyr som er

nødvendig for å for å vurdere bremsenes tilstand og virkning, støy/avgass, styring og hjuloppheng på kjøretøyet.

I lys av dette foreslår Vegdirektoratet inntatt i ny § 19 b en hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til kontrollutstyr.

9.2.5 Kontrollgebyr

Det foreslås at det i § 19 b bokstav b) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om «kontrollgebyr». Den foreslåtte hjemmelen retter seg mot transportør og er knyttet til mangler ved kjøretøyet, jf. artikkel 15 i direktiv 2014/47/EU.

Direktiv 2014/47/EU artikkel 15 åpner for at medlemsstatene kan kreve betaling når det er konstatert mangel etter en mer detaljert kontroll. En mer detaljert kontroll skal etter direktivets artikkel 10 punkt 3

«omfatte de punktene oppført i vedlegg II som anses nødvendig og relevante, idet det særlig tas hensyn til sikkerheten ved bremses, dekk, hjul, karosseri og forstyrrelser.»

Dette innebærer at kontrollgebyr skal knyttes til gjennomføringen av den tekniske kontrollen av kjøretøyet.

Direktivet åpner for at det kan kreves betaling når det er «konstatert mangler.» Vegdirektoratet forstår mangelbegrepet dit hen at det omfatter store eller farlige mangler etter artikkel 12, som krever oppfølging i form av retting i tråd med artikkel 14. En utekontroll som påviser mangler vil etter at manglene er rettet fungere som en mellomkontroll for periodisk kontroll og gir kjøretøyet fritak for ny kontroll innenfor 3 måneder for samme forhold etter forskrift om kontroll av tunge kjøretøy § 4 og tilsvarende bestemmelse i direktivets artikkel 10 punkt 4.

Innkrevning av betaling for kontroll vil være med på å delfinansiere de nye kravene som stilles til utekontrollvirksomheten, herunder utstyr, kompetanse og metoder. Formålet med gebyret må således sees i sammenheng med direktivets introduksjon av et nytt utekontrollsystem basert på innledende og detaljert kontroll samt innføringen av risikoklassifiseringssystem. En kontroll som inneholder påvisning av mangel vil medføre større administrative utgifter enn en kontroll som ikke avdekker mangler. Ved at det knyttes en betalingsforpliktelse til mangler ved et kjøretøy kan det stilles spørsmål ved om gebyret har et pønalt element ved seg. Formålet med gebyret og gebyrets størrelse tilsier likevel at gebyret ikke er en sanksjon.

Finansdepartementets rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) angir at det er et vilkår for å etablere en gebyrordning at det har som formål å finansiere en myndighetsbestemt tjeneste og at det ikke betales for noe annet eller mer. Gebyret skal være rimelig og forholdsmessig og knyttet til kostnadene ved å gjennomføre tjenesten.

Det fremgår videre at gebyret skal hjemles i lov, mens utfyllende bestemmelse skal gis i forskrift. I rundskriv punkt 2 fremgår at:

«bestemmelsene gjelder for alle gebyrer og sektoravgifter som inngår i finansieringen av statlig fastsatte tjenester. Typiske eksempler på slike tjenester er tillatelser, registreringer, kontroll, tilsyn og rettsprosesser.»

Kravet om at gebyret skal ha «som hovedformål å finansiere en myndighetsbasert tjeneste» i punkt 3.1.1.1 i rundskrivet reiser spørsmål om gjennomføring av kontroll langs veg kan sies å være en «tjeneste». I vår sammenheng vil begrepet henvide til en konkret handling – gjennomføringen av en teknisk detaljert kontroll.

Det er Vegdirektoratets vurdering at gjennomføring av kontroll langs veg er en klart definert myndighetsbasert tjeneste og at det er mulig å identifisere og beregne gjennomsnittskostnaden ved å gjennomføre en detaljert kontroll. Vi viser til at kjøretøyet som har fått påvist mangel ved en slik kontroll, vil få fritak for ny kontroll for samme forhold etter forskrift om kontroll av tunge kjøretøy § 4 jf. tilsvarende bestemmelse i direktivets artikkel 10 punkt 4. I tillegg vil gebyrets størrelse gjenspeile de kostnadene som er forbundet med gjennomføringen av selve kontrollen.

Vegdirektoratet vil understreke at et eventuelt videre arbeidet med endring av forskrifter vil ta utgangspunkt i direktivets system for vurdering av mangler i artikkel 12. Når det gjelder gebyrets størrelse, må dette også fastsettes nærmere i forskrift, men Vegdirektoratet antar at det kan tas utgangspunkt i hva det koster å få utført en overprøving av en periodisk kjøretøykontroll etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy §§ 26 og 27, for samme type kjøretøy. Ileggelse av gebyr som fremstår som åpenbart urimelig eller feil, må kunne frafalles eller oppheves og også dette bør reguleres i forskrift ved at det etableres en klageadgang.

Vegdirektoratet mener etter dette at det bør gis hjemmel i vegtrafikkloven § 19 b) for å kunne utstede gebyr for gjennomført detaljert kontroll (teknisk) av tunge kjøretøy langs veg når det avdekkes mangler av et visst omfang.

10 Ny fartsskriverforordning m.m.

10.1 Behov for lovendringer

Behovet for lovendringer kommer først og fremst fordi vi er forpliktet til å gjennomføre i norsk rett bestemmelser som følger av den nye fartsskriverforordningen. For å gjennomføre forordningen er det hovedsakelig tilstrekkelig å endre gjeldende forskrifter, herunder kjøre- og hviletidsforskriften og forskrift om fartsskriververksteder.¹³

De av forordningens bestemmelser som utgjør bakgrunnen for denne lovendringen er artiklene 24 om fartsskriververksteder og 38 om beordring av kjøretøy til kontroll ved mistanke om manipulasjon. Kompetansekravene til kjøre- og hviletidskontrollører som fremkommer i artikkel 39 er også foreslått lovhjemlet.

¹³ Vi viser for øvrig igjen til forslag om endring av kjøre- og hviletidsforskriften som følge av gjennomføring av deler av den nye fartsskriverforordningen som ble sendt ut på høring 17. mars 2016.

Foruten de lovendringene som følger av vår forpliktelse til å gjennomføre den nye fartsskriverforordningen, har Vegdirektoratet også sett et behov for andre endringer for ytterligere å klargjøre gjeldende regelverk.

10.2 Særskilte spørsmål

10.2.1 Om forordningens introduksjon av smart fartsskriver og behandling av personopplysninger

Med den nye fartsskriverforordningen introduseres en ny type fartsskriver, såkalt smart fartsskriver med utvidet funksjonalitet. Den smarte fartsskriveren skal selv kommunisere indikasjoner på blant annet overtredelser av kjøre- og hviletidsregelverket. Fartsskriveren skal videre kunne kobles sammen med satellittnavigering i kjøretøyet (GNSS teknologi), og det skal tilrettelegges for sammenkobling med ITS-teknologi. De funksjonelle kravene fremgår av artiklene 8–11, men forutsetter etterfølgende gjennomføringsrettsakter.

Den nye fartsskriverforordningen reiser noen utfordringer knyttet til personvern som delvis søkes løst i forordningen, se for eksempel artiklene 4, 7 og 9. En del avklaringer rundt spørsmålet knyttet til personvern- og datahåndtering gjenstår fortsatt og forventes å komme i forbindelse med de etterfølgende gjennomføringsrettsaktene.

Vegdirektoratets foreløpige vurdering er, på samme måte som for risikoklassifiseringssystemet, at en ny § 43 b i vegtrafikkloven om behandling av personopplysninger trolig vil dekke et eventuelt ytterligere hjemmelsbehov utover de hjemlene vi allerede har i dag. En nærmere vurdering av dette må allikevel gjøres når gjennomføringsrettsaktene kommer. Vi forutsetter for øvrig at det gjennom forskriftsendringer vil tydeliggjøres den behandlingen av eventuelle personopplysninger den nye smarte fartsskriveren forutsetter.

10.2.2 Om forordningens bestemmelser om beordring av kjøretøy til verksted for nærmere undersøkelser ved mistanke om manipulasjon

Artikkel 38 i ny fartsskriverforordning står under kapittelet om håndheving og sanksjoner, og selve artikkelen har overskriften kontrollmedarbeidere. Artikkelen nr. 1 bestemmer at kontrollmyndighetene skal ha tilstrekkelig utstyr og «passende lovmæssige beføjelser» for å sikre en effektiv håndheving av reglene om kjøre- og hviletid. Artikkelen nr. 2 og 3 konkretiserer nærmere hva slike lovbeføyelser skal innebære.

Slik vi vurderer det, stiller artikkelen krav til at alle som har kontrollmyndighet skal ha myndighet til å beordre et kjøretøy til verksted for nærmere undersøkelser, dersom det finnes tilstrekkelig belegg for en rimelig mistanke om «bedrageri»¹⁴. Videre leser vi bestemmelsen slik at alle som har kontrollmyndighet skal ha myndighet til be autoriserte verksteder om å foreta slike kontroller som nevnt i nr. 2, samt spesifikke undersøkelser for å avsløre om det finnes manipulerede anordninger. Artikkelen nevner også sikring og bruk av bevismateriale, og viser til at dette kan skje i overensstemmelse med nasjonale prosessregler.

¹⁴ Engelsk: «fraud», dansk «svig».

Som vist til i punkt 4.3.2 så vil det på ulike måter kunne avdekkes manipulering av fartsskriver ved en trafikk kontroll. Dersom denne kontrollen gir grunnlag for beslag og/eller inndragning av manipulerede ordninger, skal politiet kontaktes som overtar saken. Dersom undersøkelsene ved trafikk kontrollen ikke avdekker manipulasjon til tross for at det er mistanke om dette, skal politiet kontaktes slik at videre undersøkelser kan foretas hos kompetente verksteder.

Slik vi leser forordningen innføres et krav om at også Statens vegvesens kontrollpersonell skal ha myndighet til å gi pålegg om slik nærmere undersøkelse ved kompetent verksted.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil den kontrollen vi har hjemmel til etter vegtrafikkloven §§ 10 og 19 også omfatte kontroller der det er nødvendig med sakkyndig bistand på andre steder. Å beordre et kjøretøy til verksteder for nødvendige undersøkelser for å avdekke manipulasjon, anses som et nødvendig element i våre forvaltningsmessige oppgaver – også der dette skjer i undersøkelsesøyemed knyttet opp mot reaksjoner/sanksjoner/straff.

Effektiv forfølgning av juks og manipulasjon er ønskelig av allmenne hensyn, idet juks og manipulasjon vil kunne undergrave oppnåelsen av hensynene bak regelverket (trafikksikkerhet, sosiale vilkår og konkurranse). Dette har også naturlig sammenheng med Statens vegvesens oppgaver, da vi er kontrollmyndighet og har ansvaret for regelverket.

Følgelig vurderer vi at det ikke er nødvendig med lovendring på dette punkt. Vi understreker at nærmere bestemmelser om gjennomføringen av slike pålegg og kontroller må reguleres i forskrift og retningslinjer for kontrollmyndighetene. Eksempler på temaer som bør reguleres er terskelen for å gi slikt pålegg, betaling for slike undersøkelser, klagemulighet m.m.

I lys av artikkel 38 nr. 3 mener vi likevel det er nødvendig å få inn i loven at det er en plikt for spesialverkstedene som angitt i forslag til ny § 19 c å bistå myndighetene med slike oppdrag, se punkt 10.2.1.6.

10.3 Forslag til lovendringer

10.3.1 Forslag til ny § 19 c – Verksteder for montering mv. av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøy

10.3.1.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at ny § 19 c i vegtrafikkloven gis følgende ordlyd:

Verksteder for montering mv. av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøy

Montering, kontroll eller reparasjon av sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer kan bare foretas av godkjente virksomheter og personer. Departementet fastsetter ved forskrift godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om

- a) *godkjenning og tilsyn med virksomheter og personer som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer, herunder krav til kompetanse, vandel og habilitet og om gebyr for godkjenning og tilsyn*
- b) *krav til kompetanse hos de som skal godkjenne og føre tilsyn med virksomheter og personer som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer.*
- c) *pålegg om retting, advarsel og tilbakekall av godkjenning av virksomheter og personer som utfører skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer, herunder at manglende oppfyllelse av krav til vandel kan gi grunnlag for tilbakekalling av godkjenning. Det kan også ved forskrift gis nærmere bestemmelser om stansing av virksomhet og om bruk av tvangsmulkt.*
- d) *plikt for virksomheter godkjent for å montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer til å bistå kontrollmyndigheten i undersøkelser av innretningene.*

Slik Vegdirektoratet vurderer det hører fullmaktsbestemmelsene om godkjenning av og tilsyn med spesialverksteder (fartsskriververksteder mv.) tematisk sammen med øvrige bestemmelser i loven som regulerer godkjenningspliktige virksomheter for reparasjon og kontroll samt kontroll av kjøretøy langs veg. Det foreslås derfor at gjeldende § 13 femte ledd oppheves og reguleres i ny § 19 c med ordlyd som foreslått foran.

Selv om bakgrunnen for å fremme forslag til endring av bestemmelsen er kravene til gjennomføring av ny fartsskriverforordning, har vi valgt å gjøre bestemmelsen så generell i formen at den også dekker behovet for å ha nødvendig lovhjemmel til nærmere regulering av andre typer spesialverksteder dersom behovet for det skulle oppstå. Det vises i denne sammenheng til departementets uttalelser i Ot.prp. nr. 46 (1994–95) om behovet for en fremtidsrettet, mer generell hjemmel til regulering av spesialverksteder.

10.3.1.2 Nærmere om forslagetts første ledd – Godkjenning- og tilsynsmyndighet

Det foreslås i første ledd at spesialverksteder og de som arbeider der skal være godkjent, og at departementet fastsetter hvem som er godkjennings- og tilsynsmyndighet. Det fremgår av gjeldende forskrift om fartsskriververksteder § 3, jf. også § 16, at det er regionvegkontoret som er rette godkjennings- og tilsynsmyndighet. Vegdirektoratet finner det imidlertid riktig at lovbestemmelsen gjøres så vidt generell at den tar høyde for eventuelle organisatoriske endringer som måtte komme i fremtiden. Forslaget innebærer imidlertid ingen realitetsendring i forhold til gjeldende rett. Det presiseres for ordens skyld at uttrykket «montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer» innebærer at ethvert inngrep i fartsskriver og tilhørende komponenter krever godkjenning.

10.3.1.3 Nærmere om forslagetts andre ledd bokstav a)

10.3.1.3.1 Godkjenning av og tilsyn med personer

Det fremgår av ny fartsskriverforordning artikkel 24 nr. 1 at medlemsstatene autoriserer, kontrollerer regelmessig og sertifiserer de installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter som skal utføre installering, ettersyn, kontroll og reparasjon av fartsskriverer. Det følger videre av samme bestemmelse nr. 2 bokstav c) at installatørene, verkstedene og kjøretøyfabrikantene oppfyller krav til vandel.

Hjemmel til å stille krav om godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder fins allerede i gjeldende § 13 femte ledd.

Slik artikkel 24 er utformet fremstår det ikke som umiddelbart klart om uttrykket «installatører» retter seg mot virksomheten eller mot de konkrete personene som installerer utstyret. Uttrykket, sett i sammenheng med at det er et krav til vandel som i praksis må rettes mot personer i virksomhetene, kan imidlertid peke i retning av at det er snakk om konkrete personer som skal sertifiseres/godkjennes, m.a.o. at det er et krav om personlig godkjenning av installatører. Dette vil i så fall være en godkjenningsordning som harmonerer med kravet til personlig godkjenning av kontrollører i kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll i direktiv 2014/45/EU.

Det foreslås derfor at det gis hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om godkjenning av og tilsyn med personer i spesialverksteder, fartsskriververksteder inkludert, i tillegg til virksomhetene som sådan.

Det anslås at det pr. i dag er ca. 235 verksteder godkjent for arbeid på fartsskriver med til sammen ca. 700 ansatte. Den praktiske gjennomføringen av en eventuell personlig godkjenningsordning, herunder hvilke nærmere vilkår som skal være oppfylt for godkjenning samt eventuelle overgangsordninger, må utredes nærmere og fastsettes i forskrift om fartsskriververksteder etter offentlig høring. Det vises for øvrig til omtalen i punkt 8.2.2 der det gis en omtale av godkjenningsordningen som foreslås etablert for kontrollører i kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll. En ordning med personlig godkjenning av installatører i fartsskriververksteder vil langt på vei måtte reguleres på samme måte.

10.3.1.3.2 Krav til kompetanse

Det foreslås at det i § 19 c andre ledd bokstav a) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til kompetanse til de som skal utføre arbeid i spesialverksted.

Artikkel 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav b, i ny fartsskriverforordning bestemmer bl.a. at medlemsstatene skal sikre at installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter er kompetente og pålitelige og at personalet er behørig utdannet. Det er imidlertid – til forskjell fra kontrollører i kontrollorganene for periodisk kontroll slik dette reguleres i direktiv 2014/45/EU – ikke gitt nærmere regler om innholdet i utdanningen. Det er likevel et krav om at det, for å sikre at installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter er kompetente og pålitelige, fastsettes og offentliggjøres et sett klare nasjonale prosedyrer som sikrer at personalet er behørig utdannet.

Hjemmel til å stille særlige kompetansekrav følger ikke direkte av gjeldende § 13 femte ledd, men er innfortolket i hjemmelen om at det ved forskrift kan gis bestemmelser om godkjenning. Hensynet til klarhet og sammenheng i regelverket tilsier imidlertid også her at kompetansekravet synliggjøres og presiseres i loven.

Gjeldende kompetansekrav for ansvarlig leder og mekaniker i fartsskriververksted fremgår av forskrift om fartsskriververksteder §§ 9 og 10. Det legges til grunn at gjennomføringen av

fartsskriverforordningen i norsk rett ikke medfører vesentlige endringer i kompetansekravene.

10.3.1.3.3 Krav til vandel

Det foreslås videre at det i § 19 c andre ledd bokstav a) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til vandel til de som skal utføre arbeid i spesialverksted så som fartsskriververksted. Gjeldende § 13 femte ledd har ingen tilsvarende bestemmelse.

Artikkel 24 nr. 2 bokstav a, jf. bokstav c, i ny fartsskriverforordning bestemmer bl.a. at medlemsstatene skal sikre at installatører, verksteder og kjøretøyfabrikanter er kompetente og pålitelige og oppfyller vandelskravet.

Slik Vegdirektoratet vurderer det kan kravet til vandel – slik dette er formulert i forordningen – bare oppfylles ved at det innhentes vandelsattest for ansvarlig leder og mekanikere i fartsskriververksteder. Dette krever i så fall lovhjemmel. Det vises i denne sammenheng til politiregisterloven § 36 hvor det fremgår at «vandelskontroll kan bare foretas når den har hjemmel i lov eller forskrift gitt i medhold av lov». Nærmere kriterier for hva som eventuelt skal utgjøre mangler ved vandel må utarbeides og spesifiseres nærmere ved ending av forskrift om fartsskriververksteder. Vandelen forutsettes dokumentert ved ordinær politiattest.

Det vises for øvrig til punkt 8.2.3.3 der vi omtaler forslag til hjemmel til å stille krav til vandel for kontrollører i kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll.

10.3.1.3.4 Krav til habilitet

Det foreslås at det i § 19 c andre ledd bokstav a) også gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om krav til habilitet gjeldende både for virksomhetene som godkjennes og sentrale personer i virksomhetene. Gjeldende § 13 femte ledd har ingen tilsvarende bestemmelse.

Det følger av artikkel 24 nr. 5 i ny fartsskriverforordning at medlemsstatene skal forhindre interessekonflikter mellom installatører og verksteder og transportvirksomheter. Slik Vegdirektoratet vurderer synes dette å være en form for habilitetsbestemmelse. Dersom det legges til grunn at uttrykket «installatører» rekker videre enn virksomhetene som sådan og også inkluderer sentrale personer i virksomhetene, er det etter vår vurdering behov for hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om habilitet både rettet mot fartsskriververkstedene og de som rent faktisk foretar installasjonsarbeid mv. i verkstedene. Vurderingene blir på mange måter de samme som gjelder i forhold til habilitetsspørsmålene knyttet til kontrollorganene for periodisk kjøretøykontroll og pkk-kontrollørene. Det vises i denne sammenheng til omtalen i pkt. 8.2.3.4.

10.3.1.3.5 Gebyr for godkjenning og tilsyn

Forslaget om å gi hjemmel til nærmere bestemmelser om gebyr for godkjenning av og tilsyn med virksomheter og personer som skal montere, kontrollere eller reparere

sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer i forslaget til § 19 c andre ledd bokstav b), er en videreføring av gjeldende hjemmel i § 13 femte ledd om å kunne gi forskrifter om gebyr for godkjenning av og tilsyn med verksteder for fartsskriver. Bestemmelsen er imidlertid foreslått gjort videre ved at den retter seg mot spesialverksteder som sådan, ikke bare fartsskriververksteder. Videre at den åpne for å ilegge gebyr også for godkjenning av personer i spesialverkstedene.

Det følger av forskrift om fartsskriververksteder § 34 at det skal betales et gebyr på kr 22 000 ved godkjenning og ved gjennomført årlig tilsyn et gebyr på kr 5000.

Det vises for øvrig til omtalen av forslaget til hjemmel til gebyr for godkjenning og tilsyn med kontrollorgan for periodisk kontroll i pkt. 7.2.3.5. Begrunnelsen for gebyr i forbindelse med godkjenning og tilsyn med spesialverksteder er mye godt de samme som for kontrollorganene.

10.3.1.4 Nærmere forslagens andre ledd bokstav b

Det foreslås at det i § 19 c andre ledd bokstav b) gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om kompetanse til de som skal godkjenne og føre tilsyn med virksomheter og personer som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer

Gjeldende § 13 femte ledd har ingen hjemmel til å gi forskrifter om krav til kompetanse til de som skal føre tilsyn med spesialverkstedene, fartsskriververksteder inkludert. Kompetansekravene til godkjennings- og tilsynspersonellet er utelukkende regulert i interne retningslinjer gitt av Vegdirektoratet.

Det følger av artikkel 39 i ny fartsskriverforordning at medlemsstatene sørger for at kontrollmedarbeidere får en passende utdanning i å analysere registrerte data og kontrollere fartsskriverer for å oppnå effektiv og harmonisert kontroll og håndhevelse. Det fremkommer videre i samme artikkel at det vil komme gjennomføringsrettsakter med nærmere beskrivelser av innholdet i grunn- og etterutdanning.

Kravet om passende utdanning retter seg – slik Vegdirektoratet vurderer det – ikke bare mot kontrollører i kontroll langs veg og i bedrifter men også medarbeidere som skal godkjenne og føre tilsyn med fartsskriververkstedene.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at det forhold at utdanningskravet er fastlagt i EU-direktiv som skal gjennomføres i norsk rett – sammen med det forhold at organiseringen av godkjennings- og tilsynsordningen kan endres i fremtiden – tilsier at hjemmel til å gi forskrifter om utdanning av godkjennings- og tilsynspersonalet fremgår av loven.

10.3.1.5 Nærmere om forslagens andre ledd bokstav c

Det foreslås at det i § 19 c andre ledd bokstav c) gis uttrykkelig hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi nærmere bestemmelser om forvaltningsreaksjoner/-sanksjoner som tilsynsmyndigheten kan nytte dersom det avdekkes brudd på kravene til etablering og drift av virksomheter som skal montere, kontrollere eller reparere

sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer, herunder også hvilke reaksjoner/sanksjoner som er aktuelle. Den foreslåtte hjemmelen retter seg både mot virksomhetene som sådan og personer i virksomhetene (ansvarlig leder og mekanikere). Det foreslås at det, i tillegg til de forvaltningsreaksjonene/–sanksjonene som gjelder i dag (pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning) – gis hjemmel til at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser om stansing av kontrollvirksomhet og om tvangsmulkt.

Spørsmålet om hvilke reaksjoner/sanksjoner som er hensiktsmessige og egnet til å bidra til at installasjon, vedlikehold, kontroll og reparasjon av fartsskrivere gjennomføres i henhold til lov og forskrift, må vurderes i lys av artikkel 41 i ny fartsskriverforordning der det heter følgende:

«Medlemsstatene fastsetter i overensstemmelse med nasjonale forfatningsmessige ordninger bestemmelser om sanksjoner for overtredelse av denne forordning og treffer alle nødvendige foranstaltninger for å sikre gjennomførelsen av dette. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen, ha en avskrekkende virkning, ikke medføre forskjellsbehandling og skal være i overensstemmelse med de overtredelseskategorier som er fastlagt i direktiv 2006/22/EF».

Artikkel 41 går ikke langt i å binde opp medlemsstatenes handlefrihet. Det stilles ikke nærmere krav til reaksjonenes/sanksjonenes art eller omfang. Reaksjonene/sanksjonene som foreslås tatt inn 19 c andre ledd bokstav c) ivaretar etter vår vurdering fullt ut kravene oppstilt i forordningen artikkel 41 hva gjelder behovet for å reagere mot overtredelser av bestemmelsene om etablering og drift av fartsskriververksteder.

Behovet og begrunnelsen for å gi lovhjemmel til nærmere forskrifter om forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner rettet mot virksomheter som skal montere, kontrollere eller reparere sikkerhetsmessige eller miljømessige innretninger i kjøretøyer, herunder også fartsskriververksteder, er mye godt den samme som for kontrollorganer for periodisk kontroll. Det vises derfor til omtalen i pkt. 7.2.6.

10.3.1.6 Nærmere om forslaget andre ledd bokstav d

Det fremgår av artikkel 38 pkt. 3 *Kontrollmedarbeidere* i ny fartsskriverforordning at «kontrollmedarbeidere skal have beføjelser til at anmode autoriserte værksteder om at foreta i stk. 2 omhandlede afprøvninger og spesifikke afprøvninger til afsløring af, om der findes manipulerende anordninger» (dansk oversettelse). Uttrykket «have beføjelser til at anmode» er i engelsk versjon av forordningen angitt som «shall be empowered to request».

Bestemmelsen forstås som at kontrollmyndigheten skal ha myndighet til å pålegge fartsskriververksted undersøkelse av fartsskriver for å avdekke eventuell manipulering. Bestemmelsen må for øvrig sees i sammenheng med at det i artikkel 38 nr. 2 bestemmes at kontrollmyndigheten – etter at de har foretatt kontroll og har belegg for rimelig mistanke om bedrageri (manipulering av fartsskriver), skal ha myndighet til dirigere kjøretøy til et fartsskriververksted. Dette for å foreta ytterligere undersøkelser av om fartsskriveren fungerer korrekt, registrerer og lagrer data korrekt, samt at kalibreringsparameterne er korrekte.

Kontroll av om fartsskriveren kan være manipulert foregår i utgangspunktet i kontroll langs veg. Det kan imidlertid oppstå situasjoner der kontrollpersonalet, f.eks. ved å avlese og sammenholde kontrolldata, har en berettiget mistanke om juks uten at det lar seg avdekke med de hjelpemidler man har til disposisjon i utekontrollen. Det vil derfor – om enn unntaksvis – oppstå behov for ytterligere undersøkelse på et sted hvor man har egnede fasiliteter og utstyr for formålet. I praksis betyr dette fartsskriververksteder.

Gjennomføring av artikkel 38 nr. 3 i norsk rett vil – slik vegdirektoratet vurderer det – kreve eksplisitt lovhjemmel. Gjeldende vegtrafikklov § 13 femte ledd som hjemler nærmere regler om godkjenning av og tilsyn med fartsskriververksteder kan etter vårt syn ikke tolkes så vidt at den gir hjemmel til å pålegge fartsskriververkstedene en plikt til å bistå kontrollmyndigheten i undersøkelser av mulig manipulasjon av fartsskriver. Det er ikke noe i forarbeidene til bestemmelsen som peker i en slik retning. Forskrift om fartsskriververksteder har heller ikke bestemmelser om slik bistand.

Behovet for å pålegge fartsskriververksteder å gjennomføre kontroll ved mistanke om manipulering vil nok sjeldent bli satt på spissen. Vi antar at det i de aller fleste tilfellene vil løses ved at kontrollmyndigheten anmoder om sakkyndig bistand og anmodningen tas til følge. Det kan likevel tenkes situasjoner der verkstedet vegrer seg mot å bistå i slik undersøkelse fordi det f.eks. vurderes slik at dette vil kunne skade et godt kundeforhold. I slike tilfeller vil både av hensynet til en effektiv gjennomføring av kontrollen, men også hensynet til verkstedets behov for å opprettholde et godt kundeforhold, tilsi at bistanden fremtrer som en eksplisitt, lovbestemt plikt.

De nærmere bestemmelsene om gjennomføringen av et pålegg om å bistå kontrollmyndigheten forutsettes regulert ved endring av forskrift om fartsskriververksteder og instruks til kontrollmyndigheten. Det må i denne sammenheng bl.a. vurderes hva som skal være terskelen for å gi slikt pålegg, betaling for gjennomføring av undersøkelsene og mulighetene for å kunne klage på et pålegg om bistand.

Selv om behovet for lovhjemmel til å gi nærmere bestemmelser om plikten til å bistå kontrollmyndigheten utløses av bestemmelser i ny fartsskriverforordning, er forslaget til bokstav d) i ny § 19 c – på lik linje med de øvrige delene av forslaget og med samme begrunnelse – formulert slik at den gjelder for alt av spesialverksteder.

10.3.2 Kompetanse

Artikkel 39 nr. 1 i ny fartsskriverforordning har bestemmelser om utdanning av kontrollmedarbeidere som varsler om mer spesifikke krav til kompetanse enn det som følger av tidligere regelverk på kjøre- og hviletidsområdet. Her fremgår det at medlemsstatene skal sørge for at kontrollmedarbeidere får en passende utdanning i å analysere registrerte data og kontrollere fartsskriverer for å sikre effektiv og harmonisert kontroll og håndhevelse. Sett i sammenheng med artikkel 38, som har overskriften kontrollmedarbeidere, innebærer dette etter vår vurdering at opplæringskravene gjelder alle som kontrollerer kjøre- og hviletid. Det vil si både de som kontrollerer langs veg og de som kontrollerer i foretak, og så vel Statens vegvesens kontrollører som politiet.

Det følger av artikkel 39 nr. 3 at Kommisjonen vil komme med gjennomføringsrettsakter med nærmere beskrivelse av innholdet av grunn- og etterutdanning. Dette skal blant annet inkludere beskrivelse av utdanning med tanke på teknikker for å målrette kontroller og for å avdekke manipulasjon og svindel, samt retningslinjer for å lette gjennomføringen av relevante bestemmelser i ny fartsskriverforordning og i kjøre- og hviletidsforordningen.

Artikkel 39 nr. 4 stiller til slutt krav til medlemsstatene om at utdanningen som medlemsstatene utformer skal inkludere¹⁵ det innholdet som blir spesifisert av Kommisjon ved de senere gjennomføringsrettsakter.

Siden den nærmere beskrivelsen av de nye kravene til opplæringen vil fremgå av gjennomføringsrettsakter, er det på nåværende tidspunkt vanskelig å si noe mer konkret om hva endringene vil bestå i. Det antas imidlertid at opplæringen av Statens vegvesens kontrollører gjennom TKS hovedsakelig vil oppfylle de nye kravene.

Når det gjelder de kravene til både grunnutdanning og etter- og videreutdanning vil dette imidlertid kreve endringer, da etter- og videreutdanning ikke foreligger per i dag. Ny fartsskriverforordning stiller også krav til opplæring i blant annet teknikker med henblikk på å målrette kontroller og avsløre manipulerende innretninger og svindel. Slik opplæring har ikke vært en del av TKS, men det jobbes med å et opplæringsopplegg her.

Hva gjelder politiets opplæring i kjøre- og hviletid, så må også politiet oppfylle de nærmere kravene som følger av ny fartsskriverforordning med etterfølgende gjennomføringsrettsakter. Hvorvidt politiets opplæringsløp tilfredsstillende de nye kravene må vurderes nærmere når gjennomføringsrettsaktene kommer.

Når det gjelder regelverksendringer som følge av de nye kravene, forutsettes dette nærmere regulert gjennom forskrifter. Hjemmel til å gi slike nærmere forskrifter vil følge av den foreslåtte § 19 b som ble omtalt i punkt 9.2 flg.

10.3.3 Presisering av vegtrafikkloven § 32 m.m.

Vegtrafikkloven § 32 og kjøre- og hviletidsforskriften § 14, som sitert i punkt 4.3.4.2, er ment å gjennomføre kjøre- og hviletidsforordningen artikkel 19 nr. 2. Artikkelen med norsk oversettelse lyder:

«En medlemsstat skal gi vedkommende myndigheter mulighet til å ilegge foretak og/eller en fører en sanksjon ved en overtredelse av denne forordning som oppdages på dens territorium og som det ikke tidligere er ilagt en sanksjon for, også når den nevnte overtredelsen er begått på en annen medlemsstats eller en tredjestats territorium.»

Artikkelen etablerer et krav om ekstraterritoriell jurisdiksjon både overfor førere og foretak jf. ordlyden «foretak og/eller fører». Ordlyden i vegtrafikkloven § 32 og kjøre- og hviletidsforskriften § 14 nevner ikke klart subjektet, men viser til kriterier knyttet til fysiske personer (statsborgerskap og bostedsland). Vegdirektoratet mener derfor det er

¹⁵ «Shall include» i engelsk versjon.

hensiktsmessig å klargjøre at den ekstraterritoriale jurisdiksjonen også gjelder overfor foretak.

Vegdirektoratet foreslår derfor en presisering av ordlyden i bestemmelsen, og foreslår følgende ordlyd:

«Departementet kan gi forskrifter om at virksomhet og/eller fører som på fremmed stats territorium har brutt kjøre- og hviletidsbestemmelser gitt i medhold av § 21 andre ledd, kan straffes i Norge i samsvar med § 31. Dette gjelder uavhengig av førerens statsborgerskap, virksomhetens hovedsete, eller lignende»

Endringen er kun ment å klargjøre vegtrafikkloven § 32 og medfører ingen materielle endringer. Ordlyden skal vise at den ekstraterritoriale jurisdiksjonen kan gjøres gjeldende overfor både fysiske og juridiske personer uavhengig av hvor man bor, har statsborgerskap, er etablert, har hovedsete osv.

Vi nevner til slutt at vi foreslår rettet en henvisning i vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav g). Bestemmelsen sier at det kan ilegges bruksforbud dersom «kjøretøyet er endret i strid med § 13 femte ledd». Bestemmelsen skal egentlig vise til § 13 sjette ledd om trimming av motorsykkel eller moped. Vegtrafikkloven § 13 fikk ved lov av 24. mai 2013 nr. 21 tilføyd et nytt tredje ledd som følge av innføringen av hjemmel for departementet til å fastsette forskrift om at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal være utstyrt med elektronisk betalingsenhet (bombrikke). Som følge av dette ble daværende femte ledd gjort om til sjette ledd. Ved en inkurie ble henvisningen i § 36. nr. 1 bokstav g) ikke rettet tilsvarende.

11 Kjøretøyverksteder m.m.

11.1 Behov for lovendringer

Behovet for endring er – foruten hensynet til sammenheng og klarhet i lovverket – begrunnet i å kunne håndheve ulovlig verksteddrift på en mer effektiv måte enn tilfellet er i dag. Per i dag har ikke regionvegkontorene hjemmel til effektivt å kunne reagere mot ulovlig verksteddrift i forvaltningssporet.

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at kjøretøyverkstedene spiller en viktig rolle i arbeidet med å holde kjøretøyene i forskriftsmessig og trafikksikker stand. Fullmaktsbestemmelsen i vegtrafikkloven § 19 a og verkstedforskriftenes detaljerte bestemmelsene om krav til etablering og drift av virksomheter som skal utføre godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy, skal sikre høy kvalitet på reparasjonsarbeidet og beskytte mot ukyndig arbeid. Bestemmelsene bidrar til god standard på reparasjonene og i forlengelsen av dette; mer trafikksikre kjøretøy enn om det ikke hadde vært en egen godkjennings- og tilsynsordning

Rapporter fra bransjen og fra regionvegkontorenes tilsynsenheter, gir klare indikasjoner på at omfanget av reparasjoner på kjøretøy som etter gjeldende § 19 a er definert som godkjenningspliktig arbeid, men hvor det ikke er søkt om og gitt godkjenning slik

verkstedforskriften foreskriver, er økende og at dette i større grad enn tidligere foregår i organiserte former og under dekke av annen, beslektet virksomhet (bilpleie osv.).

Tilsyn med ulovlig verksteddrift har – til forskjell for tilsynet med godkjente kjøretøyverksteder – det særlige kjennetegnet at regionvegkontoret ikke har noen effektive forvaltningsmessige reaksjoner/sanksjoner til rådighet overfor virksomheten. Det er ingen godkjenning å tilbakekalle. Dersom det i tilsynet avdekkes at det foregår godkjenningspliktig arbeid uten at det er søkt om og gitt godkjenning, må en eventuell reaksjon/sanksjon mot den ulovlige virksomheten følges opp i «straffesporet» ved at forholdet anmeldes for videre straffeprosessuell forfølgning.

Tilsyn med ulovlig verksteddrift er lavt prioritert i regionene. Det er flere grunner til dette. Ressursene regionvegkontorene har til godkjenning av og tilsyn med periodisk kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjoner er i utgangspunktet knappe. I tillegg kommer at den ulovlige verksteddriften foregår i miljøer som gir sikkerhetsmessige utfordringer for tilsynspersonellet. Regionvegkontorene har også erfaring med at anmeldelser av ulovlig verksteddrift i varierende grad følges opp av politiet/ påtalemyndigheten. De gangene forholdene følges opp er det gjerne etter at det har vært gjennomført samordnete aksjoner der regionvegkontoret har gjennomført tilsyn i samarbeid med skattemyndighetene og Arbeidstilsynet, gjerne også politiet. Skatt og Arbeidstilsynet har for øvrig egne reaksjons-/sanksjonsmidler til disposisjon.

Ulovlig verksteddrift, uten at det føres tilsyn med og reageres mot, vil – slik Vegdirektoratet vurderer det – bidra til legitimiteten til verkstedlovgivningen svekkes over tid overfor den lovlige delen av bransjen. Norges Bilbransjeforbund har i en rekke sammenhenger tatt opp ulovlig verksteddrift som et samfunns- og sikkerhetsproblem og etterlyst tilsyn og effektive reaksjoner fra Statens vegvesens side. Det påpekes – som riktig er – at verkstedlovgivningen først og fremst er begrunnet i at kravene til kompetanse, utstyr osv. er satt for å sikre at reparasjonene holder riktig kvalitet.

11.2 Forslag til ny § 19 d

11.2.1 Forslag til ordlyd

Det foreslås at vegtrafikkloven § 19 d gis følgende ordlyd:

§ 19 d Kjøretøyverksteder m.m.

Reparasjons-, vedlikeholds-, ombyggings-, oppbyggings- og påbyggingsarbeid på motorvogn og tilhenger til motorvogn kan bare foretas av godkjente virksomheter. Det kan også stilles krav til godkjenning av faglig ansvarlig i virksomhetene. Departementet fastsetter ved forskrift godkjennings- og tilsynsmyndighet.

Departementet kan ved forskrift fastsette at visse kjøretøygrupper eller visse typer arbeid faller utenfor reglene i første ledd. Det kan også fastsettes særregler eller unntaksregler for visse verksteder, kjøretøykategorier og visse typer arbeid.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning og tilsyn med virksomheter og personer som utfører arbeid som nevnt i første ledd, herunder bestemmelser om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere bestemmelser om pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning av virksomhet som utfører arbeid som nevnt i første ledd og av faglig ansvarlig. Det kan også ved forskrift gis nærmere bestemmelser om stansing av arbeid som nevnt i første ledd og om bruk av tvangsmulkt.

Regionvegkontoret har rett til å foreta inspeksjon hos den som driver handel med motorvogn eller med godkjenningspliktig utstyr til motorvogn, for å kontrollere motorvogner, tilhengere og utstyr til motorvogn som forhandleren har til salgs.

Forslaget til ny § 19 d erstatter gjeldende § 19 a, samt siste ledd i gjeldende § 19.

11.2.2 Nærmere om forslagens første ledd

Forslaget til nytt første ledd innebærer ingen materielle endringer i forhold til hva som er gjeldende rett; nemlig at de typene arbeid på kjøretøy som regnes opp – som hovedregel – ikke kan utføres uten at det er gitt godkjenning til virksomhetene dette gjelder.

Det foreslås at imidlertid det i ny § 19 d gis uttrykkelig hjemmel til at kjøretøyverksteder skal være godkjente, og at departementet ved forskrift fastsetter hvem som skal være godkjennings- og tilsynsmyndighet. Bestemmelsen er gjort så vidt generell slik at den tar høyde for eventuelle organisatoriske endringer som måtte komme i fremtiden.

Bestemmelsen er for øvrig gjort likere forslaget til tilsvarende godkjenningsbestemmelse i forslaget til ny § 19 a.

Det foreslås i tillegg hjemmel til at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser om godkjenning av faglig ansvarlig i kjøretøyverksted. Faglig ansvarlig vil – slik gjeldende verkstedforskrift er utformet – være teknisk leder. Vi har imidlertid valgt at det i loven nyttes et mer nøytralt begrep som tar høyde for eventuell endret begrepsbruk i fremtiden. Begrunnelsen for å foreslå hjemmel til å kunne etablere en godkjenningsordning for faglig ansvarlig i kjøretøyverksted er – sett bort fra at dette ikke følger av en EØS-forpliktelse – mye godt de samme som for teknisk leder i kontrollorgan. Vegdirektoratet ser imidlertid ikke at det er tilsvarende behov for egen godkjenningsordning for mekanikerne i kjøretøyverkstedene.

11.2.3 Nærmere om forslagens andre ledd

Andre ledd videreføres gjeldene andre ledd som gir hjemmel til å gjøre unntak for godkjenningsplikten og for å gi særregler for visse verksteder, kjøretøygrupper og/eller arbeid. De nærmere unntakene og særreglene fremgår av verkstedforskriften, jf. § 5.

11.2.4 Nærmere om forslagens tredje og fjerde ledd

Gjeldende tredje ledd foreslås oppsplittet i nytt tredje og fjerde ledd der tredje ledd gir hjemmel til gjennom forskrift å gi nærmere bestemmelser om godkjenning av og tilsyn med virksomheter som driver godkjenningspliktig arbeid og faglig ansvarlig. Fjerde ledd gir tilsvarende hjemmel til å gi nærmere bestemmelser om hvilke forvaltningsreaksjoner/–sanksjoner som kan iverksettes dersom det foretas godkjenningspliktig arbeid i strid med gjeldende regelverk enten virksomheten er godkjent eller ikke av regionvegkontoret.

Uttrykket «kjøretøyverksteder» i gjeldende § 19 a tredje ledd er i forslaget til nytt tredje og fjerde ledd erstattet med uttrykket «virksomhet som utfører arbeid som nevnt i første ledd». Bakgrunnen for dette er at det har vært reist spørsmål om gjeldende § 19 a, jf. også verkstedforskriften § 16 og § 17 rekker til å føre tilsyn med og reagere mot såkalt ulovlig

verksteddrift; godkjenningspliktig arbeid på kjøretøy foretatt av virksomhet som ikke har søkt om og/eller gitt godkjenning som kjøretøyverksted.

Vegdirektoratet har som utgangspunkt at gjeldende § 19 a allerede gir hjemmel til å gi forskrift om tilsyn ikke bare med virksomheter som er gitt godkjenning av regionvegkontorer, men også med virksomheter som foretar godkjenningspliktig arbeide uten at de har søkt om og blitt gitt godkjenning med de krav til kompetanse, utstyr osv. som dette innebærer. Dette er også lagt til grunn i forarbeidene til endringsforskriften til forskrift om kjøretøyverksteder som trådte i kraft 1. juni 2009. Vegdirektoratet er likevel av den oppfatning at rekkevidden av bestemmelsen blir tydeligere og mer tidsriktig dersom uttrykket «kjøretøyverksteder» erstattes med «virksomhet som utfører arbeid som nevnt i første ledd» i lovteksten.

Det foreslås også i tredje ledd at det gis hjemmel til at departementet ved forskrift kan gi bestemmelser om gebyr for godkjenning av og tilsyn med virksomheter og som foretar godkjenningspliktige reparasjoner og for godkjenning av faglig ansvarlig. Vurderingene bak og begrunnelsen for å foreslå hjemmel til godkjennings-/tilsynsgebyr er i all hovedsak den samme som for kontrollorganer. Det vises i denne sammenheng til punkt 8.2.3.5 foran.

Det foreslås at det i fjerde ledd i § 19 d, på samme måte som i forslag til § 19 a, konkret nevnes hvilke reaksjoner/sanksjoner som kan komme til anvendelse i forhold til virksomheter som etableres og/eller drives i strid med gjeldende regelverk. Reaksjonene pålegg om retting, advarsel og tilbakekalling av godkjenning retter seg mot godkjente virksomheter hvor det i tilsynet avdekkes brudd på gjeldende regelverk. Reaksjonene stansing og bruk av tvangsmulkt retter seg både mot godkjente virksomheter og det vi betegner som ulovlig virksomhet.

Stansing (som en umiddelbar reaksjon) – kombinert med illeggelse av tvangsmulkt dersom vedtak om stansing ikke respekteres – vil etter Vegdirektoratets vurdering være spesielt egnet som reaksjonsmiddel i de tilfeller det i tilsyn avdekkes at det foregår godkjenningspliktig arbeid uten at det søkt og gitt godkjenning om det. Selv om tilsynet med ulovlig verksteddrift både av ressurs- og sikkerhetshensyn også i fortsettelsen vil måtte foregå i samarbeid med andre tilsynsetater og med bistand fra politiet, er vår vurdering at det trengs virkemidler både i forvaltningssporet og i straffesporet. Det bør kunne treffes vedtak om stansing av ulovlig virksomhet med trussel om tvangsmulkt dersom vedtaket ikke respekteres selv om politiet/påtalemyndigheten iverksetter etterforskning og eventuelt sanksjonerer med straff. Politiets eventuelle straffesanksjon vil uansett komme i tid etter at forvaltningsvedtaket er truffet og effektivt. Det vises for øvrig til omtalen av stansing og tvangsmulkt i punkt 8.2.6 foran.

11.2.5 Nærmere om forslaget femte ledd

Forslaget til ny § 19 d viderefører bestemmelsen i gjeldende vegtrafikklov § 19 tredje ledd og medfører bare en redaksjonell endring. Bestemmelsen ble i sin tid begrunnet med behovet for å kunne kontrollere kjøretøy ved omsetning av bruktbiler. Brukt kjøretøy kan tas i bruk uten at det kreves ny godkjenning/kontroll. Adgangen til Inspeksjon hos bilforhandlere skulle derfor bidra til at trafikkfarlige kjøretøy ikke kom ut i trafikken.

Bestemmelsen gir også hjemmel tilsyn med at typegodkjenningsordningen blir overholdt av forhandlerne.

Behovet for kontroll hos bilforhandlerne er blitt sterkt redusert bl.a. som følge av ordningen med periodisk kjøretøykontroll, men vi er likevel av den oppfatning at bestemmelsen bør videreføres bl.a. for at godkjennings- og kontrollmyndigheten skal kunne kontrollere om typegodkjenningsbestemmelsene overholdes.

DEL IV – Økonomiske og administrative konsekvenser

12 Innledning

Kostandene knyttet til gjennomføring av foreslåtte endringer av vegtrafikkloven § 13 femte ledd, § 19 og § 19 a lar seg ikke tallfeste på nåværende tidspunkt. De økonomiske og administrative konsekvensene må utredes nærmere og konkretiseres i forbindelse med at det i relevante forskrifter fastsettes nærmere regler med basis i fullmaktsbestemmelsene i vegtrafikkloven.

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at gjennomføringen av direktiv 2014/45/EU, direktiv 2014/47/EU og forordning (EU) 165/2014 medfører endringer utover det som er beskrevet i denne høringen. Det som er behandlet i denne høringen er i all hovedsak krav som det per i dag ikke er lovhjemmel til å gjøre til norsk rett. Rettsaktene inneholder også bestemmelser som kan fastsettes direkte gjennom endring av relevante forskrifter. Et eksempel på dette er skjerpede krav til kontrollinnhold og kontrollutstyr.

Myndigheten til å fastsette forskrifter er delegert til Vegdirektoratet som, etter offentlig høring der også de økonomiske og administrative konsekvensene belyses nærmere, vil fastsette de nødvendige endringer i forskriftene.

13 Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy

13.1 Private aktører

Kravene til kontrollørens kompetanse – sammen med kravene til sertifiseringsordninger (personlige godkjenninger basert på dokumentert grunnkompetanse og grunnopplæring/ oppfriskningsopplæring) vil få økonomiske konsekvenser i form av opplæringskostnader og produksjonstap ved at kontrollørene må gjennomgå opplæring. Kontrollorganene vil i tillegg få økte kostnader dersom det innføres ordning med gebyr for godkjenning av og tilsyn med kontrollorganene.

Et forbud mot å kontrollere egne kjøretøy eller kjøretøy der det ellers foreligger særlige forhold som kan gjøre at det kan reises spørsmål ved objektiviteten hos kontrollorganet/kontrolløren, vil kreve noe ekstra administrasjon hos det enkelte kontrollorganet. Slik Vegdirektoratet vurderer det, vil imidlertid ikke skjerpede krav til

habilitet ha nevneverdige negative konsekvenser for kontrollorganene. Produksjonstapet ved ikke å kunne kontrollere egne kjøretøy vil i den store sammenheng kunne kompenseres ved at man få et nytt tilfang av kjøretøy for kontroll fra andre kontrollorgan i samme situasjon.

Økte kostnader for kontrollorganene vil sannsynligvis medføre høyere kontrollpriser for kjøretøyeierne underlagt ordningen med periodisk kjøretøykontroll.

Økte kostnader og skjerpede krav for øvrig til etablering og drift av kontrollorgan vil kunne resultere i en viss avskalling i antall virksomheter som tilbyr periodisk kjøretøykontroll. Vegdirektoratet antar at dette særlig vil gjelde for de små kontrollorganene som gjerne er lokalisert i distriktene. Dette vil igjen kunne gi økte reise- og tidskostnader for kjøretøyeiere i distriktene ved at de ikke lenger kan etterspørre slike tjenester lokalt.

13.2 Offentlige aktører

Direktiv 2014/45/EF får økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen i form av nye, pålagte tilsynsoppgaver. Staten må legge til rette for at private aktører, evt. også offentlig skoleverk, gir tilbud om grunnopplæring og oppfriskningsopplæring for kontrollører (herunder utvikle detaljert opplæringsopplegg i tråd med direktivets krav). I tillegg kommer økt ressursbehov som for å ivareta arbeidet med godkjenning av og tilsyn med de som tilbyr slik opplæring.

Kravet til sertifisering og resertifisering av teknisk ledere og kontrollører vil i seg selv være ressurskrevende ved at det må treffes et stort antall enkeltvedtak. Det at de personlige godkjenningene også kan tilbakekalles på nærmere angitte vilkår (herunder på grunn av manglende vandel), trekker i samme retning. Det er først og fremst regionvegkontorene som er førsteinstans som vil ha behov for økte ressurser. Vegdirektoratet vil imidlertid – i egenskap av å være klageinstans – også få økt arbeidsbyrde.

Sertifiseringsordningen vil kreve et register over kontrollører som igjen medfører økte kostnader til endringer i etatens elektroniske register hvor opplysninger om kontrollorganene lagres.

Kravene til godkjenning av og tilsyn med så vel opplæringsinstitusjoner som kontrollorganer stiller skjerpete krav til tilsynspersonellet ved regionvegkontorene. Vegdirektoratet gir riktig nok tilbud om opplæring gjennom Trafikant- og kjøretøystudiet som er et høyskolebasert opplæringstiltak, men de nye kravene vil ventelig kreve at opplæringen utvides i forhold til hva som er tilfelle i dag. Videre at det også for tilsynspersonellet måtte innføres en ordning med sertifisering/resertifisering.

Forutsatt at det etableres en ordning med godkjenningsgebyr, eventuelt også tilsynsgebyr, vil kravet til sertifisering/resertifisering av kontrollører, sammen med ordningen med godkjenning av kontrollorganene, generere nye inntekter til staten. Inntektene vil i all hovedsak kunne kompensere for de økte utgiftene som sertifiseringsordningen innebærer.

14 Kontroll av kjøretøy langs veg

14.1 Private aktører

Direktiv 2014/47/EU artikkel 15 åpner for å kreve et kontrollgebyr når det blir avdekket mangler etter en mer detaljert teknisk kontroll. Etter en høyst foreløpig vurdering av kostnadsbildet kan gebyret trolig begrenses til hva det koster å få utført en overprøving av en periodisk kjøretøykontroll etter forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy §§ 26 og 27, for samme type kjøretøy. Den nærmere vurdering må foretas i forbindelse med et eventuelt forskriftsarbeid.

Formålet med kontrollgebyret er å delfinansiere den tekniske delen av utekontrollvirksomheten. For transportforetak vil en innføring av gebyr innebære noe økte utgifter hvis de benytter kjøretøy med tekniske mangler. Sett i sammenheng med innføring av risikoklassifiseringssystem vil det kunne bety økte utgifter for virksomheter med høy risikoprofil.

14.2 Offentlige aktører

Direktiv 2014/47/EU medfører at det må etableres et nærmere spesifisert risikoklassifiseringssystem, som vil måtte hente data fra andre registre (trafikkkontrollsystemet VaDIS og registeret for periodisk kjøretøykontroll). Innføring av systemet vil innebære kostnader til utvikling og drift, samt kostnader til opplæring av utekontrollpersonell i bruken av systemet.

Når det gjelder nye krav til kontrollutstyr langs veg, vurderes dagens utekontrollstasjoner i stor grad å oppfylle direktivets krav til kontrollutstyr, men enkelte kontrollstasjoner må oppgraderes.

Kravet om et samlet kontrollvolum langs veg på 5 % vurderes ikke å medføre vesentlig økning i kontrollvolum i forhold til antallet vegkantkontroller som utføres i Norge i dag.

Kompetanse – og opplæringskravene etter direktiv 2014/45/EU vil også gjelde for kontrollpersonell langs veg. For Statens vegvesens kontrollører vil kravene få mindre konsekvenser, da det allerede er etablert et opplæringsløp. Pr. nå er det 177 aktive kontrollører som har gjennomført etatsopplæring i regi av Universitetet i Agder, og kan utføre mer detaljerte kontroller iht. direktiv 2014/47/EU. 115 av disse har også fått opplæring i kontroll med sikring av gods. Det vil likevel påløpe kostnader i forbindelse med etterutdanning og avhengig av løsning som velges (krav til fagbrev, eventuelle andre likeverdige krav) kan det påvirke krav til kompetanse som stilles ved tilsetting og eventuelt lønnsinnplassering, eventuelt innebære kostnader til utvikling av kompetanse internt.

Hva slags konsekvenser dette vil ha for politiet som kontrollmyndigheten må utredes nærmere.

15 Ny fartsskriverforordning m.m.

15.1 Private aktører

Private aktører kan måtte påregne nye utgifter knyttet til anskaffelse av fartsskriver og nytt nedlastingsutstyr til dette. Dette gjelder nye kjøretøy som registreres for første gang 3 år etter Kommisjonens har gitt delegerte rettsakter om smart fartsskriver. Også eldre kjøretøy som omfattes av kjøre- og hviletidsbestemmelsene må ha installert smart fartsskriver for å kunne utføre grensekryssende transport 15 år etter at nyregistrerte kjøretøy er pålagt å ha installert smart fartsskriver, jf. artikkel 3 (4).

For fartsskriververkstedene vil det måtte påregnes økte kostnader knyttet til de nye kravene til godkjenning av virksomheter og personer. Dette vil berøre de anslagsvis 235 verkstedene godkjent for arbeid på fartsskriver med til sammen ca. 700 ansatte som vil omfattes av en eventuell ordning med personlig godkjenning.

For de aktører som blir pålagt nærmere undersøkelser for å avdekke manipulasjon kan det tenkes at det vil medføre forsinkelse av transportoppdrag. Beordringen gjelder imidlertid kun overfor kjøretøyet, og det vil derfor være mulig å laste om, slippe av busspassasjerer m.m.

15.2 Offentlige aktører

Generelt antas det at kommunikasjon fra fartsskriveren til kontrollutstyr langs vegen vil kunne effektivisere myndighetenes kontrollvirksomhet, blant annet ved at antall unødvendige kontroller reduseres. Koblingen til satellittnavigering i kjøretøyet har som mål å erstatte manuelle registreringer med automatiske registreringer. Dette vil igjen kunne påvirke måloppnåelsen bak regelverket, ved å øke trafiksikkerheten, verne sjåførene og fremme like konkurransevilkår.

Artikkel 24 foreskriver tilsyn med ethvert fartsskriververksted minst annethvert år og uanmeldte tilsyn med minst 10 % av verkstedene årlig. Etter en grundig gjennomgang av fartsskriververkssteder i 2009, har det kun blitt gjennomført tilsyn i spesielle tilfeller, for eksempel etter innspill fra utekontrollen. Hyppigere tilsyn vil påvirke kontrollmyndighetenes ressursbehov. Hvilke ekstra kostnader dette medfører, kan ikke tallfestes nærmere på det nåværende tidspunkt.

Det forventes initiale kostnader knyttet til endringer forbundet med kontroll av den nye smarte fartsskriveren. Dette gjelder oppdatering av kontrollutstyr, og opplæring av kontrollpersonell i bruk av dette. Også for den løpende drift vil det påløpe kostnader. Hvilke ekstra kostnader dette medfører må utredes nærmere.

Kravene til utdanning i forordningen vil kunne ha økonomiske og administrative konsekvenser. Kravet til utdanning for Statens vegvesens kontrollører vil få mindre konsekvenser, da det allerede er etablert et opplæringsløp for disse. Det vil likevel påløpe kostnader i forbindelse med etterutdanning, og avhengig av løsning som velges, kan det påvirke krav til kompetanse som stilles ved tilsetting og lønnsnivå. Det kan også påløpe

kostnader til utvikling av kompetanse internt. Hva slags konsekvenser kravet vil ha må utredes nærmere ved forskriftendringer, både hva gjelder for politiet og Statens vegvesen.

16 Kjøretøyverksteder m.m.

16.1 Private aktører

Forslaget til endring av vegtrafikkloven § 19 a vil, slik Vegdirektoratet vurderer det, bidra til at godkjente verksteder som driver innenfor rammene av verkstedforskriften gis bedre konkurransevilkår. Det er særlig forslaget om å gi regionvegkontoret rett til å stanse og eventuelt også utferdige tvangsmulkt for virksomheter som driver uten godkjenning som vil kunne bidra til dette.

16.2 Offentlige aktører

Forslaget om at det i forskrift kan gis nærmere bestemmelser om saksbehandlingsgebyr for godkjenning og tilsyn vil – på samme måte som sertifiseringsordningen for kontrollorganer/kontrollører – generere nye inntekter til staten.

Tilsyn med ulovlig verksteddrift er ikke bare et spørsmål om effektive hjemler. Et effektivt tilsyn med ulovlig verksteddrift vil – selv om oppmerksomheten i tilsynet kan dreies noe fra den lovlige delen av bransjen – i seg selv kreve økte ressurser. Med bakgrunn i den kunnskapen vi har om hvilke miljøer den ulovlige verksteddriften foregår i, vil en effektiv innsats på dette området kreve økt samarbeid med og bistand fra politiet under gjennomføringen av tilsynet.